

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



Töpferstadt
ochtrup.
Wir haben den Dreh raus!

Aktualisierung und Konkretisierung des Verkehrskonzeptes für die Stadt Ochtrup

Schlussbericht



Aktualisierung und Konkretisierung des Verkehrskonzeptes für die Stadt Ochtrup

Auftraggeber:
Stadt Ochtrup

Auftragnehmer:
Gertz Gutsche Rümenapp GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Dipl.-Ing. Christine Walther
B. Eng. Moritz Brandner

Hamburg/Berlin, März 2022



Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Vorgehensweise	7
2	Künftige Mobilitätsentwicklung und Zieldefinition.....	9
2.1	Wie entwickelt sich der Verkehr in Zukunft? (Trendentwicklung).....	9
2.2	Zielsetzungen für die zukünftige Mobilität in Ochtrup.....	14
2.3	Exkurs: Ergebnisse aus zwei Onlinebeteiligungen	16
3	Handlungsschwerpunkte und Vertiefungsbereiche	19
3.1	Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Straßennetzes.....	19
3.1.1	Aktuelle Situation und absehbare Veränderungen.....	19
3.1.2	Nördliche Entlastungsstraße	23
3.1.3	Weiterentwicklung der östlichen Laurenzstraße	36
3.2	Verkehrssicherheit	38
3.3	Fuß- und Radverkehr	43
3.3.1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.....	43
3.3.2	Sanierung und Aufwertung bestehender Fuß- und Radwege an Hauptverkehrsstraßen.....	47
3.3.3	Einrichtung von Fahrradstraßen	50
3.3.4	Einrichtung von Schutzstreifen.....	54
3.4	Parkraumkonzept Altstadtbereich	56
3.4.1	Heutige Situation und aktualisierte Parkraumerhebung	56
3.4.2	Abschätzung zukünftiger Stellplatzbedarf.....	59
3.4.3	Potentialstandorte für Sammelparkieranlagen	61
3.4.4	Variantenbetrachtung zukünftige Parkplatzschwerpunkte	66
3.4.5	Grundsätzliche Empfehlungen des Parkraumkonzeptes	73
3.5	Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes und ÖPNV.....	75
3.5.1	Lage des Bahnhofs und Bahnangebot.....	75
3.5.2	Ausstattung des Bahnhofs – heute und zukünftig	77
3.5.3	ÖPNV-Angebot (Bahn + Bus).....	78
3.5.4	Park+Ride und Bike+Ride	81
3.6	Verknüpfende Angebote in Form von Mobilstationen.....	94
4	Handlungs- und Umsetzungskonzept.....	96
5	Quellenverzeichnis.....	102



Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Zeit- und Prozessplan	8
Abb. 2:	zukünftige Bevölkerungsentwicklung (2018-2030)	9
Abb. 3:	Arbeitsplatzentwicklung 2008-2018	10
Abb. 4:	Entwicklung der Pendlerbeziehungen (Aus- und Einpendler 2006, 2013-2018)	11
Abb. 5:	Pendlerverflechtungen: Auspendler 2018.....	11
Abb. 6:	Pendlerverflechtungen: Einpendler 2018.....	12
Abb. 7:	Verkehrsstärken Kfz/Tag (gerundete Werte aufgrund der Erhebungen).....	13
Abb. 8:	Entwicklung des Pkw-Bestandes (Pkw je 1.000 Einwohner)	13
Abb. 9:	Arbeitsergebnis aus dem Workshop zur „zukünftigen Mobilität“ (Januar 2020)	15
Abb. 10:	Themen der Zielrichtungen aus dem Workshop zur zukünftigen Mobilität (Auszug).....	15
Abb. 11:	Zielsetzungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Stadt Ochtrup	16
Abb. 12:	Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung zum Verkehrskonzept (Februar, März 2020)	16
Abb. 13:	Verortung der Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung zum Verkehrskonzept (2020).....	17
Abb. 14:	Verortung der Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung der Kinder- und Jugendbeteiligung (2021).....	18
Abb. 15:	Gesamtstädtisches Straßennetz	20
Abb. 16:	Lage der Erhebungsstellen 2019	21
Abb. 17:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) – Prognosenußfall 2025	21
Abb. 18:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) 2025 inkl. DOC-Erweiterung und Entwicklung nördlich der Laurenzstraße	22
Abb. 19:	Nördliche Entlastungsstraße im regionalen / überörtlichen Straßennetz	23
Abb. 20:	Abschätzung der verlagerbaren Verkehrsmenge auf die nördliche Entlastungsstraße.....	24
Abb. 21:	Varianten einer nördlichen Entlastungsstraße.....	25
Abb. 22:	Eigentumsverhältnisse entlang der Trassenvarianten	26
Abb. 23:	Mögliche Straßenquerschnitte nördliche Entlastungsstraße.....	27
Abb. 24:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 1 – Satzung Vorkaufsrecht	28
Abb. 25:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 1b – Anschluss an K57	29
Abb. 26:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 2 – Innerstädtische Entlastungsstrecke	30
Abb. 27:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 3 – Mittlere Variante	31
Abb. 28:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 3 – Mittlere Variante (Anschluss Schöneberg).....	32
Abb. 29:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 4 – Direktanschluss DOC ..	33
Abb. 30:	Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 5 – Stadtferne Entlastungsstrecke	34
Abb. 31:	Luftbild östliche Laurenzstraße	36

Abb. 32: Straßenquerschnitte für die östliche Laurenzstraße	37
Abb. 33: Verkehrsunfälle 2019/2020 nach Unfallschwere	38
Abb. 34: Verkehrsunfälle 2019/2020 nach Beteiligtenkonstellationen und Unfallschwere	39
Abb. 35: Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere	40
Abb. 36: Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere	41
Abb. 37: Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp	42
Abb. 38: Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp	42
Abb. 39: Radverkehrsnetz Kreis Steinfurt	44
Abb. 40: „Triangel“-Projekt des Kreises Steinfurt zwischen Ochtrup, Steinfurt und Rheine	45
Abb. 41: Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede- Münster	45
Abb. 42: Aktualisiertes Radverkehrsnetz	46
Abb. 43: Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	47
Abb. 44: Mindestbreiten straßenbegleitende, separate Geh- und Radwege	48
Abb. 45: Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr	48
Abb. 46: Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführungen und Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten	50
Abb. 47: Einrichtung von Fahrradstraßen im städtischen Veloroutennetz	51
Abb. 48: Fahrradstraßen und Begleitmaßnahmen im westlichen Stadtgebiet	52
Abb. 49: Querschnitt Fahrradstraße Hellstiege	53
Abb. 50: Begleitmaßnahmen Hellstiege	54
Abb. 51: Erforderliche Breiten bei der Anlage eines Schutzstreifens	55
Abb. 52: Heutiges Parkplatzangebot in der Innenstadt von Ochtrup	56
Abb. 53: Bewirtschaftungsart der öffentlichen Parkplätze in der Ochtruper Innenstadt	57
Abb. 54: Auslastung der Innenstadt-Parkplätze in der Spitzenstunde (10-11 Uhr), Gegenüberstellung 2018 (links) und 2021 (rechts)	58
Abb. 55: geplante (angedachte) Entwicklungen in der Innenstadt	59
Abb. 56: Übersicht Potentialflächen	61
Abb. 57: Potentialstandort Rathaus-Neubau Weinerstraße	62
Abb. 58: Potentialstandort Markplatz/ZOB	63
Abb. 59: Potentialstandort alter Standort Feuer- und Rettungswache/Stadthalle	64
Abb. 60: Potentialstandort altes Postgebäude (Pestalozzistraße)	65
Abb. 61: Parkplatzkonzeption Variante 1: Rathausneubau-Tiefgarage (Weinerstr.) + Entwicklung ehem. Postgelände	66
Abb. 62: Parkplatzkonzeption Variante 2: Markplatz-Tiefgarage	68
Abb. 63: Markplatz heute (Bestand)	69
Abb. 64: Parkplatzkonzeption Variante 2: denkbare Ideenskizze zur Visualisierung der Überlegungen (oberirdisch)	70
Abb. 65: Parkplatzkonzeption Variante 2: denkbare Ideenskizze zur Visualisierung der Überlegungen (Tiefgarage, unterirdisch)	71

Abb. 66: Parkplatzkonzeption Variante 3, Markplatz-Tiefgarage + Entwicklung ehem. Postgelände	72
Abb. 67: Standorte für überdachte Fahrradabstellanlagen in der Ochtruper Innenstadt	74
Abb. 68: Lage des Bahnhofes und Busliniennetz in Ochtrup.....	75
Abb. 69: Bahnhofsgebäude (links), Bahnübergang Metelener Straße (rechts).....	75
Abb. 70: getrennte Bahnsteige 1 und 2 (links), Höhenunterschied Bahnsteig 1 Richtung Gronau	76
Abb. 71: Lage des Bahnhofs, der Gleisanlagen und des Bahnübergangs	76
Abb. 72: östliche und westliche Nebenanlagen des Bahnhofsgebäudes.....	77
Abb. 73: geplanter S-Bahn-Ausbau auf der Strecke Münster-Gronau	78
Abb. 74: Busliniennetz Ochtrup.....	79
Abb. 75: Bürgerbus am heutigen ZOB.....	80
Abb. 76: Haltestellen und Linienführung des Bürgerbusses in Ochtrup	80
Abb. 77: ZOB am Markplatz heute (links), Haltestelle am Schulzentrum (rechts)	81
Abb. 78: Park+Ride- und Bike+Ride-Angebot am Bahnhof Ochtrup.....	82
Abb. 79: Park+Ride-Parkplätze in der Bahnhofsstraße und am Bahnhofsvorplatz.....	82
Abb. 80: Erhebung Park+Ride-Auslastung am Bahnhof Ochtrup.....	83
Abb. 81: Kiss and Ride am Bahnhofsvorplatz (Erhebung am 30.08.2021).....	84
Abb. 82: Radstation am Bahnhof Ochtrup	84
Abb. 83: B+R-Anlagen nördlich und südlich des Bahnübergangs an der Metelener Straße	85
Abb. 84: Hauptrad- und Hauptfußwegeverbindung Bahnhof-Innenstadt	86
Abb. 85: Wegebeziehungen Rad	87
Abb. 86: Bahnhofsumfeld heute (Bestand).....	88
Abb. 87: Bahnhofsumfeld Konzeption, Ideenskizze zur Visualisierung (Variante 1).....	89
Abb. 88: Ausbau der überdachten B+R-Anlagen an den Bahnsteigzugängen.....	90
Abb. 89: Beispiele für überdachte Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und KEP-DL-übergreifende Paketbox (hier HamburgBox am Bahnhof Altona)	91
Abb. 90: Bahnhofsumfeld Konzeption, Ideenskizze zur Visualisierung (Variante 2): Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Rückbau Kreisverkehr	92
Abb. 91: denkbare Mobilstationen in und um Ochtrup.....	94

In dem vorliegenden Bericht werden so weit wie möglich geschlechtsneutrale Formulierungen verwendet. Sollte aus Gründen der leichteren Lesbarkeit nur die männliche oder weibliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet worden sein, so soll damit keine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts impliziert werden.

1 Hintergrund und Vorgehensweise

Hintergrund und zentrale Fragestellungen

Für die Stadt Ochtrup wurde zuletzt in den Jahren 2013 bis 2015 ein Verkehrskonzept erstellt. Vor dem Hintergrund der Entwicklung des Designer Outlets sowie sich abzeichnender grundlegender Veränderungen der Nutzungen sowie des Parkraumangebots im Innenstadtbereich lag die Schwerpunkte des Konzepts vor allem auf der Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs zum DOC sowie der Weiterentwicklung des Parkraumangebots. Darüber hinaus wurde die Situation des Radverkehrs vertieft analysiert und Verbesserungsmaßnahmen entwickelt.

Aufgrund der sehr dynamischen Entwicklung Ochtrups haben sich seit der Bearbeitung des Verkehrskonzepts auch die Rahmenbedingungen für die zukünftige Verkehrsentwicklung deutlich weiterentwickelt. Zu nennen sind diesbezüglich u.a. die geplante Erweiterung des Designer Outlets, der abgeschlossene Umbau der Kreuzung Bentheimer Straße / Gronauer Straße zu einem Kreisverkehrsplatz, die abgeschlossene Umgestaltung des Lambertikirchplatzes und der Berg- und Bültstraße, die Überlegungen zur Verlegung des Rathauses sowie die Weiterentwicklung des Einzelhandels im Altstadtbereich und an der Laurenzstraße.

Die Stadt Ochtrup hat daher beschlossen, dass Verkehrskonzept zu aktualisieren und im Hinblick auf diverse Fragestellungen zu konkretisieren. Neben Einbeziehung der aktuellen und absehbaren Entwicklungen wird in dem vorliegenden Bericht vor allem auch ein stärkerer Fokus auf die generelle Gestaltung einer zukunftsweisenden Mobilität für die Stadtbevölkerung aber auch die Einpendler in die Stadt gelegt.

Dabei sollen u.a. die folgenden Fragestellungen beantwortet werden:

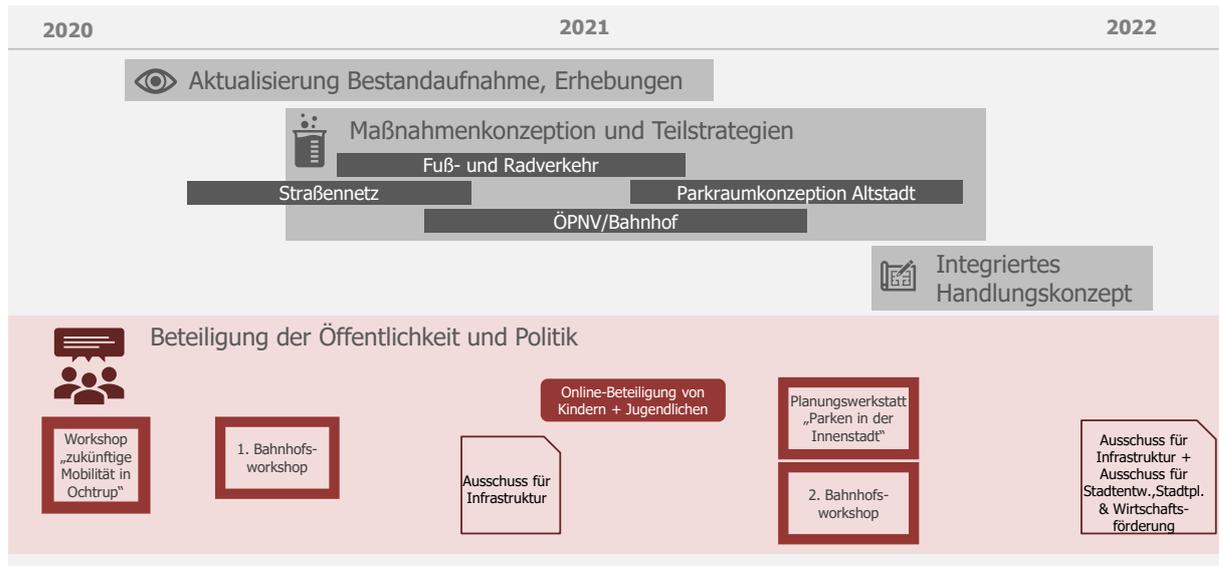
- Wie ist die zukünftige Verkehrsentwicklung in Ochtrup vor dem Hintergrund der diversen Entwicklungen sowohl hinsichtlich der Siedlungsstruktur als auch der generellen Rahmenbedingungen und Verhaltensweisen im Mobilitätsbereich einzuschätzen?
- Wie kann davon ausgehend eine zukunftsweisende Mobilität in Ochtrup erreicht werden? Dies umfasst
 - Wie kann die Situation für zu Fuß Gehende und Radfahrende verbessert, d.h. sicherer und attraktiver gestaltet werden?
 - Wie kann das innerstädtische Straßennetz weiterentwickelt werden?
 - Wie kann der ruhende Verkehr im Altstadtbereich zukünftig abgewickelt werden? An welchen Standorten können bzw. sollen welche Kapazitäten angeboten werden? Wie soll der Verkehr zu bzw. von den Parkierungseinrichtungen geführt werden?
 - Wie kann die Anbindung des Bahnhofs für alle Verkehrsarten verbessert werden?
 - Welche innovativen Konzepte, wie bspw. intermodale Verknüpfungspunkte, Sharing-Angebote, Elektromobilität, Shuttle-/Pooling-Angebote sind im Hinblick auf die örtliche Situation geeignet und wie können diese ausgestaltet werden?

- Wie muss ein umfassendes Handlungskonzept für die weitere Verkehrsentwicklung in Ochtrup aussehen, das diese einzelnen Aspekte vor dem Hintergrund der generellen Überlegungen für eine zukunftsweisende Mobilitätsgestaltung integriert und priorisiert?

Vorgehensweise

Der Zeitplan und Prozess zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes ist in der nachstehenden Abbildung aufgezeigt.

Abb. 1: Zeit- und Prozessplan



Quelle: eigene Darstellung

Trotz der Pandemiesituation konnten im Laufe des Prozesses eine Reihe von Beteiligungsformaten durchgeführt werden:

- Planungswerkstatt zur zukünftigen Mobilität
- Online-Beteiligung
- Kinder- und Jugendbeteiligung (online)
- zwei Planungsworkshops zur Weiterentwicklung des Bahnhofs und ÖPNV
- Planungsworkshop Parken in der Innenstadt

Die Maßnahmenkonzeption erstreckte sich aufgrund der Beteiligungsformate zu den Themenschwerpunkten „ÖPNV/Bahnhof“ und „Parken in der Innenstadt“ pandemiebedingt über ungefähr 1 Jahr bis in den Herbst 2021. Daraufhin wurde das integrierte Strategie- und Handlungskonzept erarbeitet, in dem in für verschiedene Vertiefungsbereiche konkrete Ideenskizzen zur Verbesserung der heutigen Situation ausgearbeitet wurden (vgl. Kapitel 3).

2 Künftige Mobilitätsentwicklung und Zieldefinition

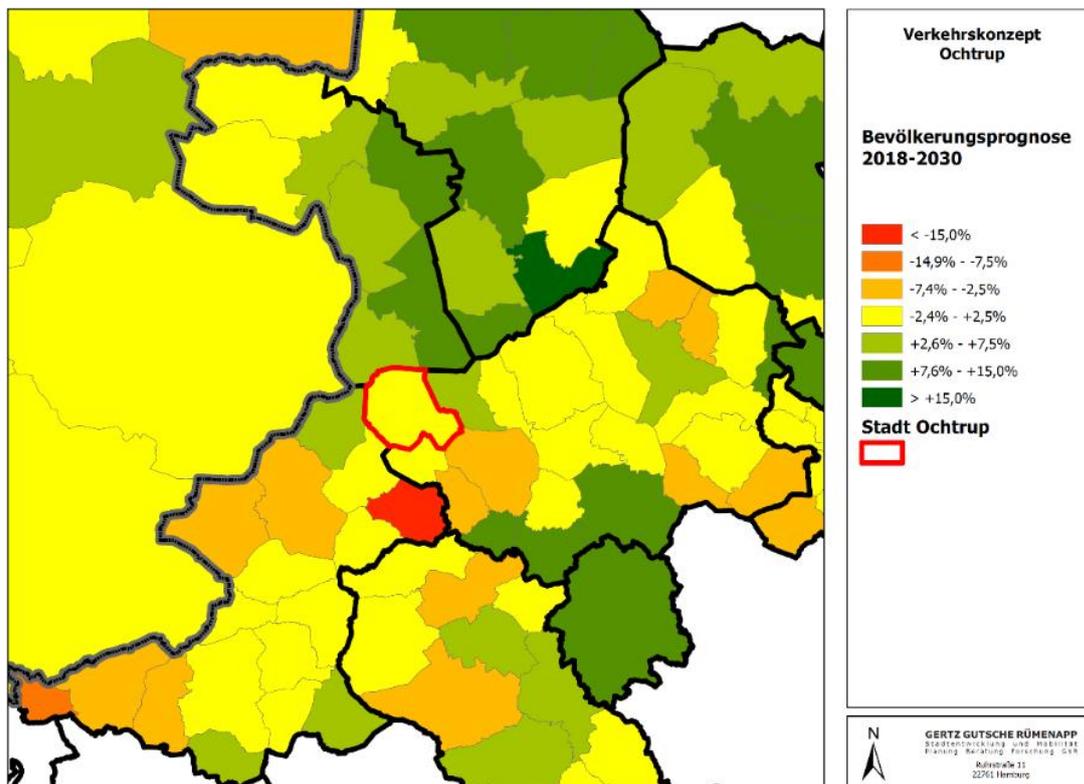
2.1 Wie entwickelt sich der Verkehr in Zukunft? (Trendentwicklung)

Die zukünftige Verkehrsprognose für das Stadtgebiet lässt sich u.a. aus den bisherigen und absehbaren Entwicklungen der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie der Entwicklung von Arbeitsplätzen und Pendlerbeziehungen ableiten. Auch spielen allgemeine Mobilitätstrends und -entwicklungen eine Rolle.

Für die kommenden Jahre ist sowohl von einer positiven Bevölkerungs- als auch Arbeitsplatzentwicklung in Ochtrup und der Region auszugehen (vgl. Abb. 2 und Abb. 3).

Bei der **zukünftigen Bevölkerungsentwicklung** wird ein leichter Zuwachs prognostiziert. Gleichwohl ändert sich die Bevölkerungsstruktur: Die Zahl der Personen im Erwerbsalter wird rückläufig sein und gleichzeitig ist von einer steigenden Zahl der älteren Menschen auszugehen. Die Schülerzahlen werden als konstant angenommen.

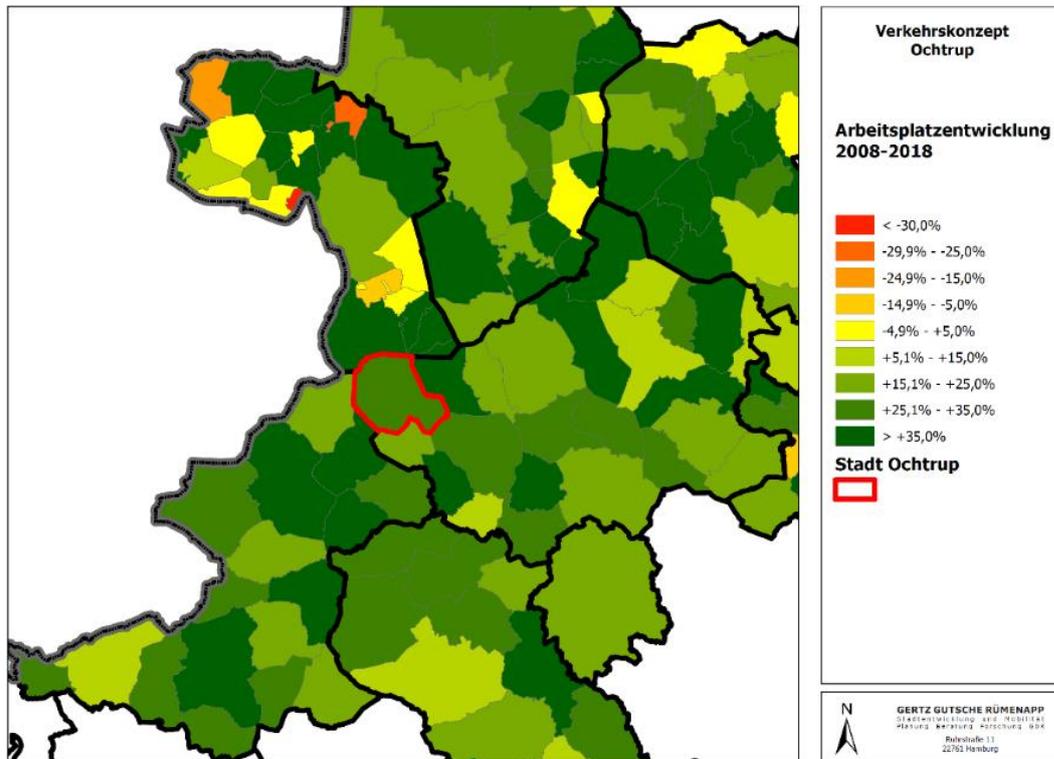
Abb. 2: zukünftige Bevölkerungsentwicklung (2018-2030)



Quelle: eigene Darstellung und Aufbereitung auf Basis der Daten des Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, des Centraal Bureau de Statistiek (NL) sowie des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN)

Auch für die **Arbeitsmarktentwicklung** in Ochtrup kann von einer weiterhin positiven Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden. Diese wird jedoch voraussichtlich weniger dynamisch als in der Vergangenheit ausfallen.

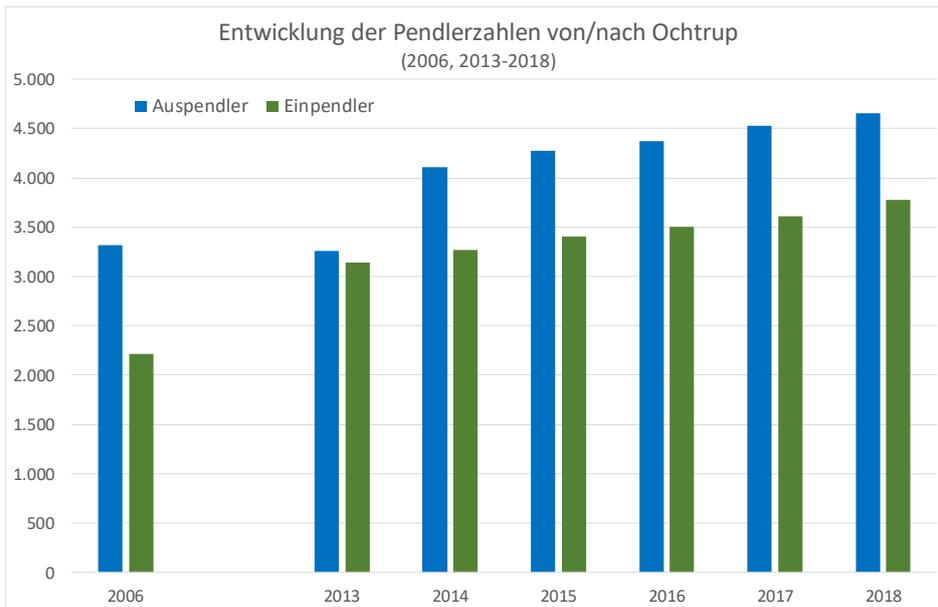
Abb. 3: Arbeitsplatzentwicklung 2008-2018



Quelle: eigene Darstellung und Aufbereitung auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit

Zusätzlich zeigt ein Blick auf die Entwicklung der Pendlerzahlen seit 2006 einen kontinuierlichen **Anstieg der Aus- bzw. Einpendlerzahlen** von bzw. nach Ochtrup (vgl. Abb. 4).

Abb. 4: Entwicklung der Pendlerbeziehungen (Aus- und Einpendler 2006, 2013-2018)

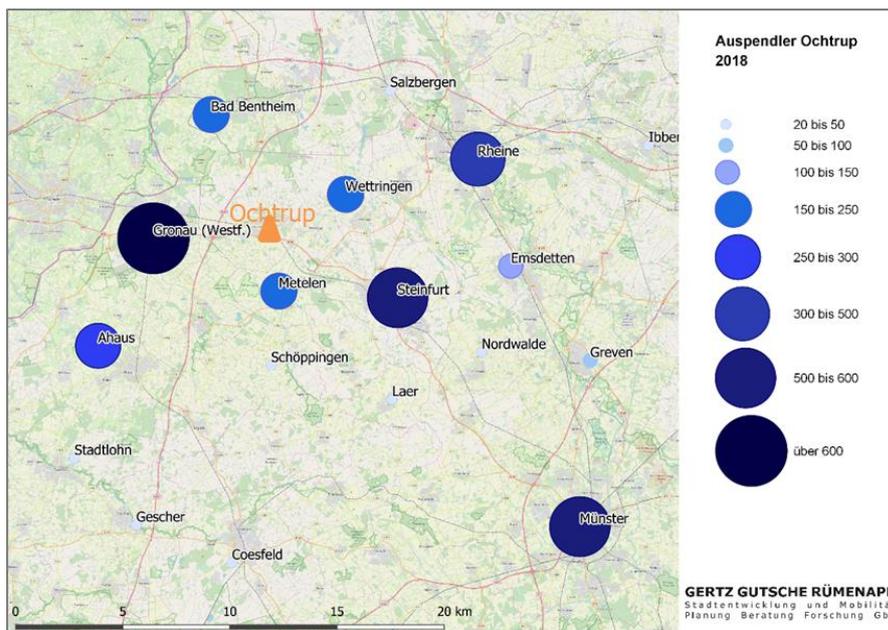


Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit

Insgesamt gibt es mehr Aus- als Einpendler; d.h. die Zahl der Menschen, die aus Ochtrup in andere Orte zur Arbeit fährt, ist größer als die Zahl der Menschen, die nach Ochtrup zum Arbeiten einpendelt.

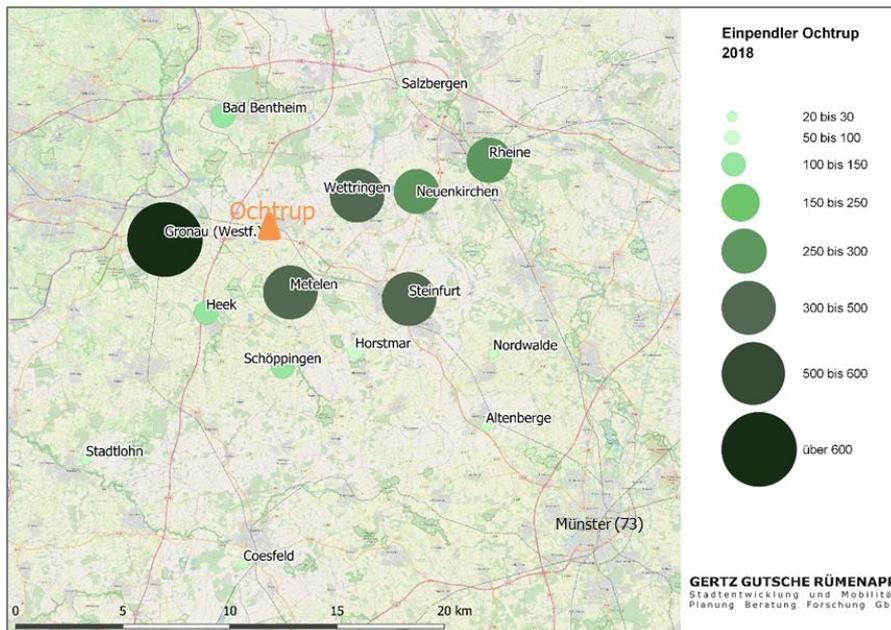
Starke Pendlerverflechtungen gibt es v.a. nach Gronau, Steinfurt, Rheine und auch nach Münster (als Auspendler). Größere Einpendlerströme nach Ochtrup gibt es zudem aus den direkten Nachbargemeinden Wettringen und Metelen (vgl. Abb. 5).

Abb. 5: Pendlerverflechtungen: Auspendler 2018



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit, Hintergrundkarte: © OpenStreet-Map.org-Mitwirkende, ODbL, Kartenkacheln: © OpenStreetMap, CC BY-SA.

Abb. 6: Pendlerverflechtungen: Einpendler 2018

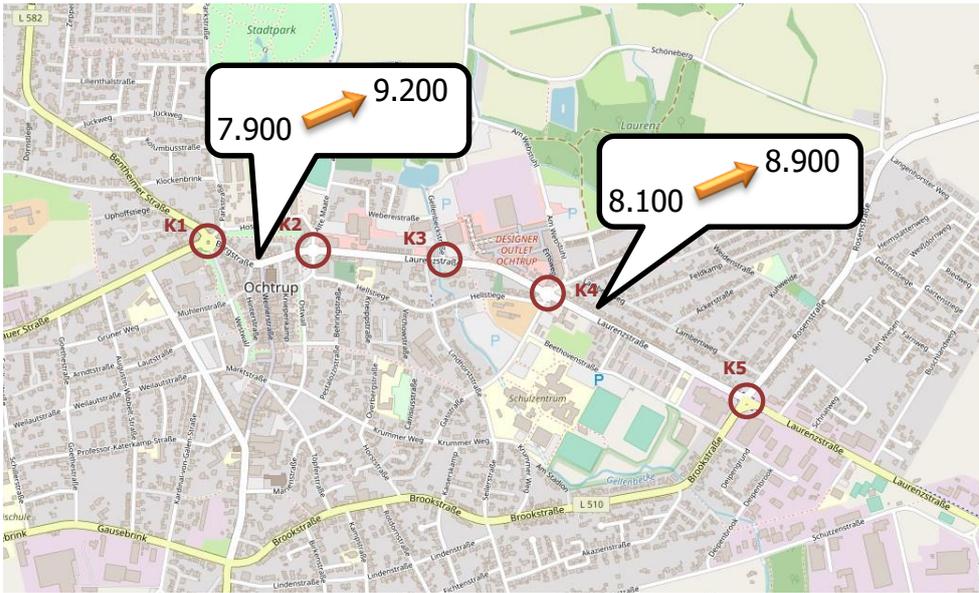


Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit, Hintergrundkarte: © OpenStreet-Map.org-Mitwirkende, ODbL., Kartenkacheln: © OpenStreetMap, CC BY-SA.

Neben der Betrachtung der Pendlerbeziehungen und der Entwicklung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wurden 2019 ergänzende Verkehrszählungen ausgewählten Kreuzungen und Querschnitten durchgeführt.

Im Vergleich zu früheren Verkehrszählungen aus dem Jahr 2013 konnten gegenüber 2019 **steigende Verkehrsstärken** sowohl im Bereich vor der Lamberti-Kirche (Berg/Bültstraße) als auch in der Laurenzstraße östlich des DOC-Geländes beobachtet werden (vgl. Abb. 7).

Abb. 7: Verkehrsstärken Kfz/Tag (gerundete Werte aufgrund der Erhebungen)

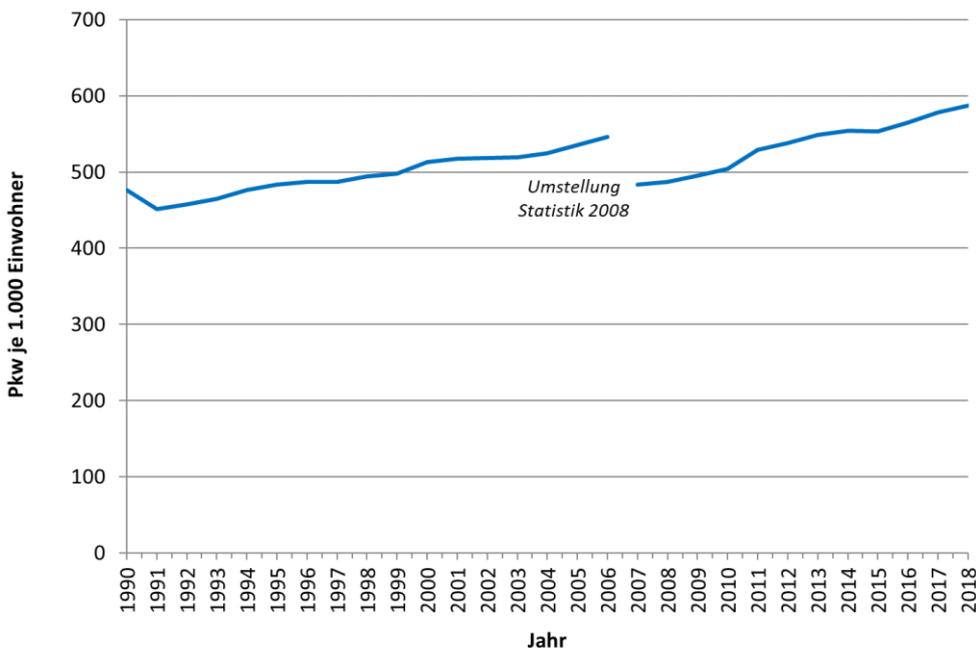


Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Verkehrserhebungen 2013 und 2019, Hintergrundkarte: © OpenStreet-Map.org-Mitwirkende, ODbL., Kartenkacheln: © OpenStreetMap, CC BY-SA.

Eine zusätzliche Verkehrsnachfrage wird sich in den nächsten Jahren aus **den geplanten Entwicklungen** ergeben (vgl. Abb. 55). Hierauf wird im Kapitel 3.3.4 im Rahmen der Parkraumkonzeption ausführlicher eingegangen.

Darüber hinaus ist von einer weiteren **Zunahme des Pkw-Bestandes** auszugehen, auch wenn dieser voraussichtlich nicht ganz so stark ausfallen wird wie in der Vergangenheit.

Abb. 8: Entwicklung des Pkw-Bestandes (Pkw je 1.000 Einwohner)



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes

Hinsichtlich des **Verkehrsverhaltes** werden folgende Trendentwicklungen erwartet:

- PKW-Nutzung dominiert, aber Fuß + Rad auf kurzen Distanzen
- Rückgang der Mobilitätsquote
- Es leben mehr junge Personen in Haushalten ohne Auto
- mehr mobile Rentner*innen
- mehr kleine Haushalte

Zusammengefasst kann für die Verkehrsprognose der nächsten Jahre festgehalten werden, dass es voraussichtlich zu einer weiteren, allerdings eher moderaten, Zunahme des Verkehrsaufkommens insgesamt (inkl. des Kfz-Verkehrs) kommen wird.

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird auch in Ochtrup von neuen Mobilitätsdiensten und neuen Mobilitätstechniken (z.B. Drohneneinsätze für Lieferdienste, autonome Fahrzeuge, Roller und Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität) geprägt sein. Gleichzeitig muss die zukünftige Mobilität den Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes und der Stadtverträglichkeit gerecht werden (CO₂-Reduktion, Lärmemissionen, Straßenraumgestaltung und Erhebung der Lebensqualität). Diese Aspekte werden im nachfolgenden Kapitel und der Frage „Wie soll sich die Mobilität zukünftig in Ochtrup im besten Fall entwickeln?“ aufgenommen.

2.2 Zielsetzungen für die zukünftige Mobilität in Ochtrup

Bereits zu Prozessbeginn im Januar 2020 fand ein Workshop mit der Stadtverwaltung, Politik und wesentlichen Akteuren der Stadtgesellschaft sowie relevanten Institutionen und der allgemeinen Öffentlichkeit statt. Die zentrale Frage des Workshops lautete „**Wie soll sich die Mobilität zukünftig in Ochtrup entwickeln?**“. Nach einer Vorstellung über Trends und Entwicklungen im Verkehrsbereich wurden in 2 Arbeitsphasen in Kleingruppen bedeutsame Themenfelder für die zukünftige Mobilität erarbeitet:

- Mobilität von morgen – „Zukunftsbilder“ (Raum für Visionen)
- Wie wünschen Sie sich Ochtrup?
 - Konkretisierung der Zukunftsbilder für Ochtrup
 - Was soll das Verkehrskonzept bewirken?

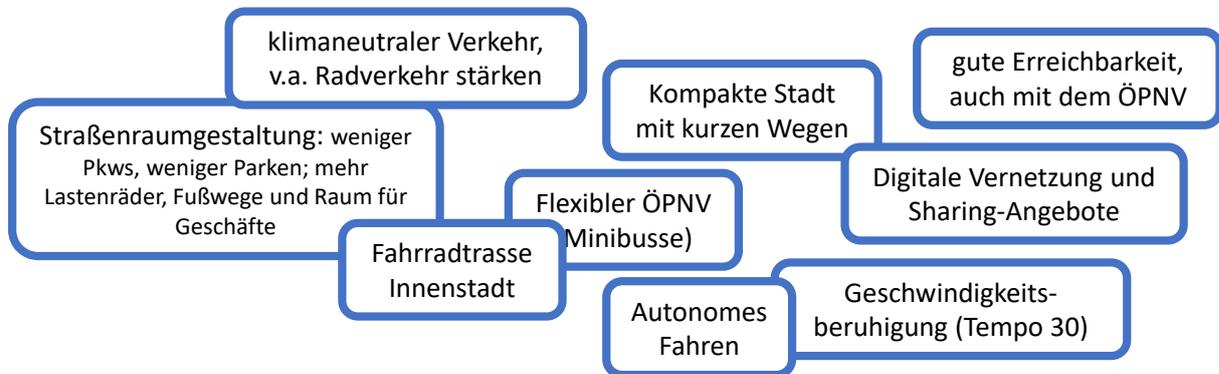
Abb. 9: Arbeitsergebnis aus dem Workshop zur „zukünftigen Mobilität“ (Januar 2020)



Quelle: eigene Aufnahme

Aus dem Workshop gingen eine Reihe von Ideen und Anregungen zu vielen Themen hervor. In der nachstehenden Grafik sind die wesentlichen Themenschwerpunkte dargestellt (vgl. Abb. 10).

Abb. 10: Themen der Zielrichtungen aus dem Workshop zur zukünftigen Mobilität (Auszug)



Quelle: eigene Darstellung

Aus diesen Themenschwerpunkten wurden im weiteren Prozess insgesamt **fünf konkrete Zielsetzungen** für die Mobilität in Ochtrup erarbeitet:

Abb. 11: Zielsetzungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Stadt Ochtrup



Quelle: eigene Darstellung

2.3 Exkurs: Ergebnisse aus zwei Onlinebeteiligungen

Im Februar und März 2020 fand eine Onlinebeteiligung zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes statt, um für die unterschiedlichen Verkehrsträger Hinweise aus der Bevölkerung zu bekommen. Auf einer interaktiven Karte wurden insgesamt knapp 100 Ideen verortet, die wiederum mit 40 Kommentaren versehen wurden.

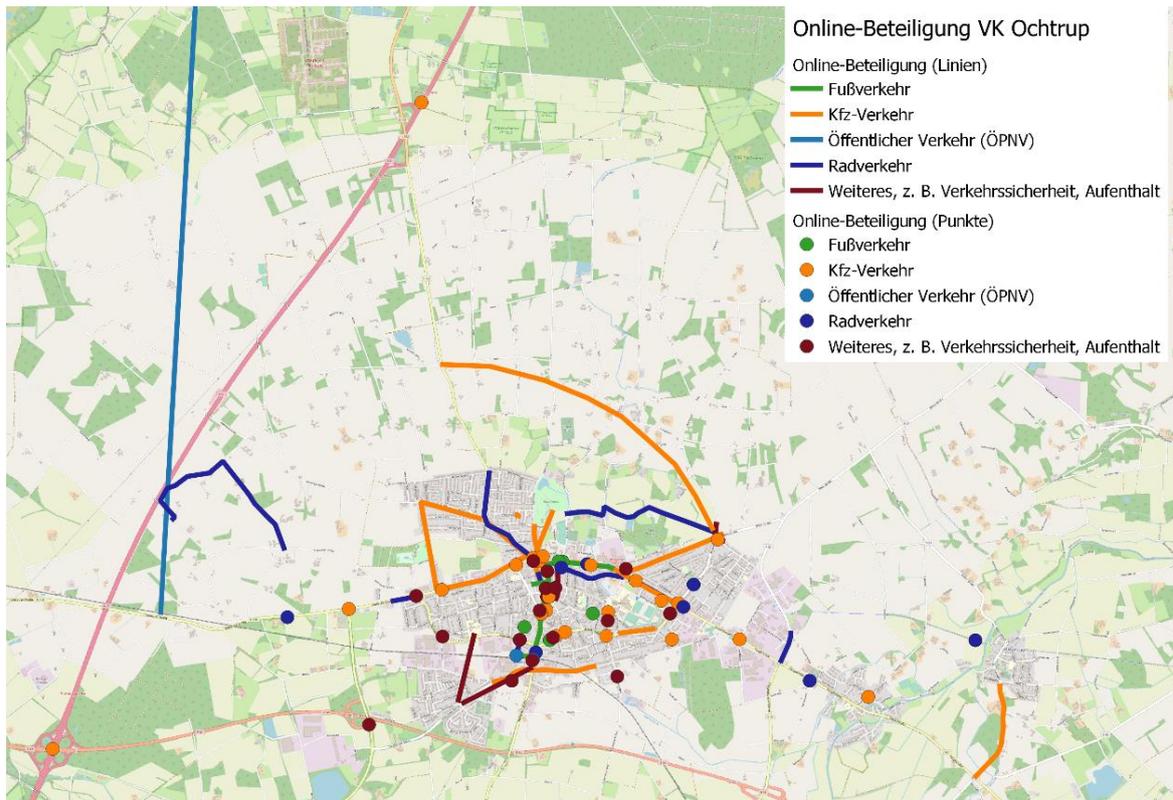
Abb. 12: Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung zum Verkehrskonzept (Februar, März 2020)



Quelle: eigene Darstellung nach tetraeder.com GmbH

Auf der nachstehenden Karte sind die räumlichen Schwerpunkte der Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung aufgezeigt.

Abb. 13: Verortung der Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung zum Verkehrskonzept (2020)



Quelle: eigene Darstellung, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL., Kartenkacheln: © OpenStreetMap, CC BY-SA.

Die genannten Problemlagen bezogen sich überwiegend aufs Stadtgebiet von Ochtrup, gleichwohl wurden auch Hinweise in Welbergen, Langenhorst und in Richtung A31 verortet.

Inhaltlich verteilten sich die Rückmeldungen auf die folgenden Kategorien wie folgt:

- Kfz-Verkehr (37)
- Weiteres, z.B. Verkehrssicherheit, Aufenthalt etc. (25)
- Radverkehr (22)
- Fußverkehr (10)
- ÖPNV (5)

Demnach gaben die Teilnehmenden v.a. Hinweise zum Kfz-Verkehr sowie zu Verkehrssicherheits-/Aufenthaltsaspekten und dem Radverkehr.

Konkreter wurden v.a. folgende Punkte und Wünsche in den Einträgen angesprochen:

- Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzungen
- höhere Aufenthaltsqualität an Plätzen

- Hellstiege als Fahrradstraße
- Hinweisschilder für DOC-Anfahrt
- Grünphase für Pkws ist an einigen Kreuzungen zu kurz
- Kreisverkehre für flüssigen Verkehr bauen
- Stolpergefahr z.B. an Fußgängerüberwegen
- zugeparkte Zufahrten behindern Sicht (Halteverbotsforderungen)

Die Hinweise wurden im weiteren Prozess mit in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen, sodass in den nachfolgenden Kapiteln viele Punkte nochmal aufgegriffen und Lösungsvorschläge gegeben werden.

Ergänzend zu der Onlinebeteiligung für die Gesamtbevölkerung, konnte im Frühsommer 2021 eine **Kinder- und Jugendbeteiligung** durchgeführt werden. Dieses Projekt wurde vom Zukunftsnetz NRW gefördert und begleitet sowie fachlich vom Büro Stadtkinder unterstützt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Schulwegsicherheit wurden der Verlauf der Schulwege sowie Problemlagen, Gefahrenpunkte und Freizeitziele und -wege bei Schüler:innen in Grundschule (ab 2. Klasse) und weiterführenden Schulen abgefragt.

Abb. 14: Verortung der Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung der Kinder- und Jugendbeteiligung (2021)



Quelle: INKA-Beteiligungsportal 2022, tetraeder.com GmbH

Insbesondere die Hinweise auf Gefahrenstellen oder die Überlagerung von Schulwegen an bestimmten Strecken und Knotenpunkten waren hilfreiche Information, die bei der weiteren konzeptionellen Planung berücksichtigt wurden.

3 Handlungsschwerpunkte und Vertiefungsbereiche

3.1 Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Straßennetzes

3.1.1 Aktuelle Situation und absehbare Veränderungen

Die Anbindung Ochtrups an das überörtliche Straßennetz erfolgt aus Richtung Norden über die Bentheimer Straße (L582), aus Richtung Westen über die Gronauer Straße (L510), aus Richtung Osten über die Hauptstraße (L510) sowie aus Richtung Süden über die Metelener Straße (L582). Der Nienborger Damm bindet im Südwesten die L573 an das Stadtgebiet an. Im Nord-Osten stellen die Rosenstraße und die K73 die Anbindung zur L567 her. Auf diesen Hauptstraßen gilt Tempo 50.

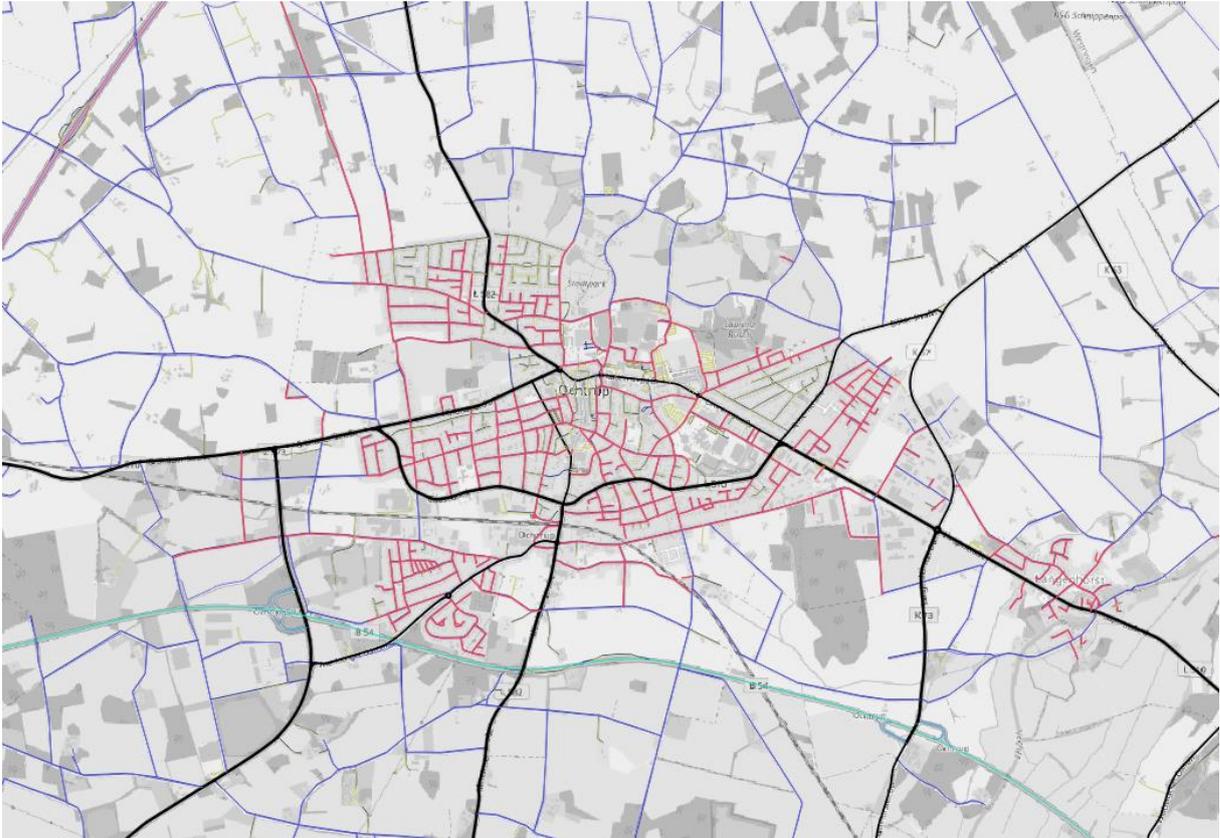
Gronauer Straße, Laurenzstraße, Bergstraße, Bültstraße, Gausebrink und Brookstraße bilden eine Art Ring um den erweiterten Innenstadtbereich. Die Haupteinfallstraßen laufen radial auf diesen Ring zu. Innerörtlich sind vor allem Gausebrink und Brookstraße als Umgehung der Innenstadt vorgesehen. Hier gilt ebenfalls Tempo 50. Die Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen sind mit Kreisverkehren oder Lichtsignalanlagen geregelt. Einmündungen an Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend per Vorfahrtsstraßenbeschilderung geregelt.

Eine wichtige innerörtliche Querverbindung innerhalb des Rings in Nord-Süd-Richtung bilden Professor-Gärtner-Straße und Bahnhofstraße.

Auf allen Nebenstraßen ist Tempo 30 angeordnet (i.d.R. als Tempo-30-Zone). Dies gilt neben den Wohngebieten insbesondere für den Innenstadtbereich. Auf den Hauptstraßen Professor-Gärtner-Straße, Berg- und Bültstraße und die Laurenzstraße zwischen der Dränke und Am Webstuhl ist ebenfalls die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Für die Strecken Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße ist ein LKW-Durchfahrtsverbot eingerichtet, so dass diese Verkehre über die innerörtliche Umgehungsstrecke geleitet werden.

Abb. 15: Gesamtstädtisches Straßennetz

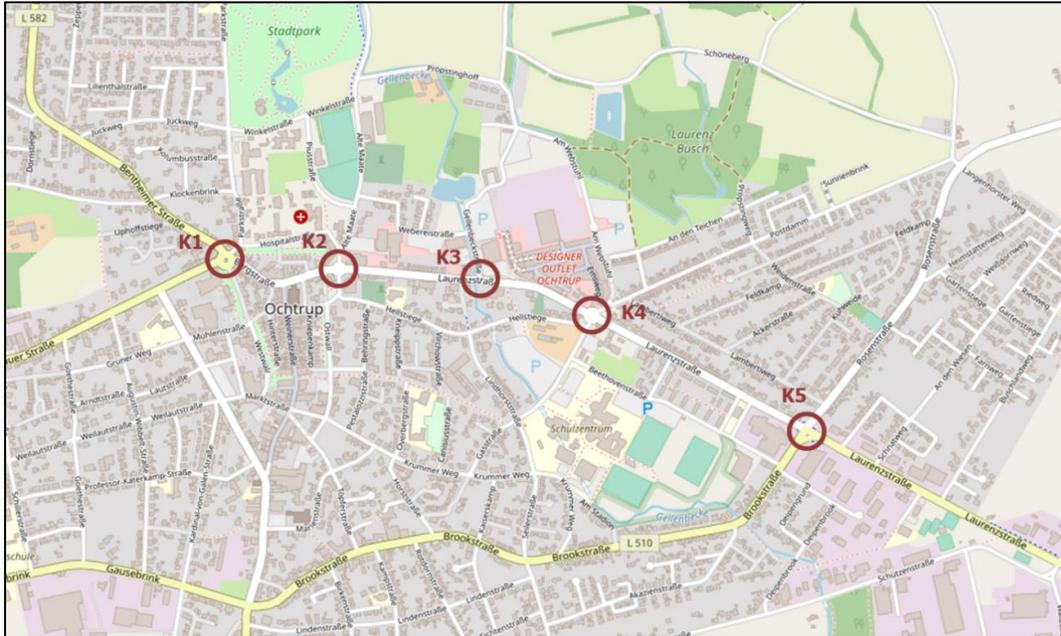


Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

In den letzten Jahren wurde insbesondere im Zuge der Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße mehrere Kreuzungen zu Kreisverkehren umgestaltet. Dabei hat insbesondere der Umbau des Knotens Bentheimer Straße / Gronauer Straße / Parkstraße / Bergstraße eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses und einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Netzes bewirkt.

Wie bereits im Kapitel 2 dargestellt wurden im Juli und November 2019 an einem Normalwerktag sowie einem Samstag Verkehrszählungen an den nachfolgend dargestellten Knotenpunkten des Streckenzugs Berg-/Bültstraße – Laurenzstraße durchgeführt.

Abb. 16: Lage der Erhebungsstellen 2019



Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

In Verbindung mit den Verkehrserhebungsdaten aus dem Jahr 2013 sowie unter Berücksichtigung einer leicht zunehmenden allgemeinen Verkehrsentwicklung ergeben sich im Hinblick auf den genannten Streckenzug die in der folgenden Abbildung dargestellten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken sowie Stromaufteilung.

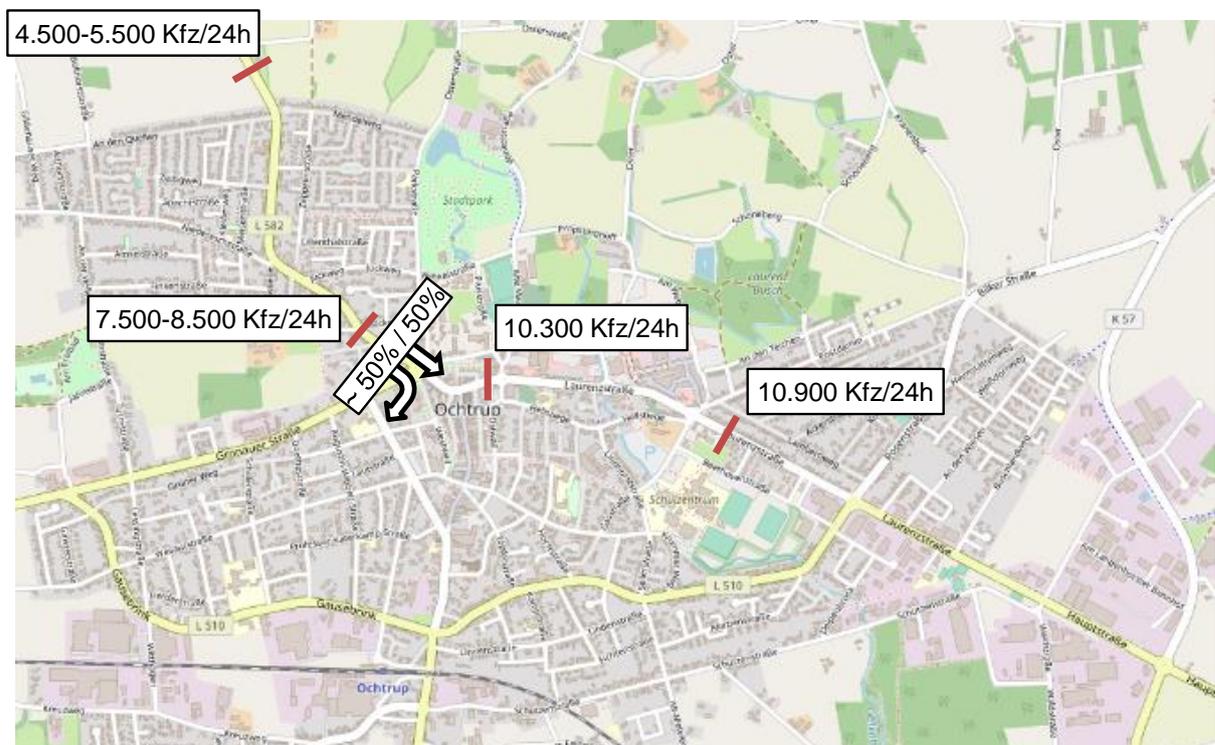
Abb. 17: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) – Prognosenußfall 2025



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Für die zukünftige Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken im Bereich Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße sind vor allem die geplante DOC-Erweiterung (Bebauungsplan Nr. 80) sowie die geplante Weiterentwicklung des Einzelhandelsstandort nördlich der Laurenzstraße (Bebauungsplan Nr. 53a) relevant. Aus den für diese Bebauungsplanverfahren erstellten Verkehrsuntersuchungen (vgl. GGR 2020a und GGR 2020b) ergibt sich für den Streckenzug eine Verkehrszunahme von ca. 1.000 Kfz/24h im Jahresdurchschnitt. Unter Annahme der heutigen Verkehrsströme verteilt sich diese Zunahme im weiteren westlichen Verlauf ungefähr hälftig auf die Bentheimer Straße und die Gronauer Straße, deren Verkehrsstärken damit jeweils um ca. 500 Kfz/24h steigen.

Abb. 18: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) 2025 inkl. DOC-Erweiterung und Entwicklung nördlich der Laurenzstraße



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Trotz dieser Verkehrszunahmen ist – wie in den genannten Verkehrsuntersuchungen zu den Bebauungsplanverfahren gezeigt werden konnte – davon auszugehen, dass auch zu den Spitzenzeiten weiterhin eine ausreichender Verkehrsqualität auf der Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße gegeben. Die zu erwartenden Verkehrsstärken von über 10.000 Kfz/24h stellen gleichwohl für die sonstigen Verhältnisse in Ochtrup relativ hohe Verkehrsdichten mit entsprechenden Trennwirkungen und Emissionsbelastungen dar.

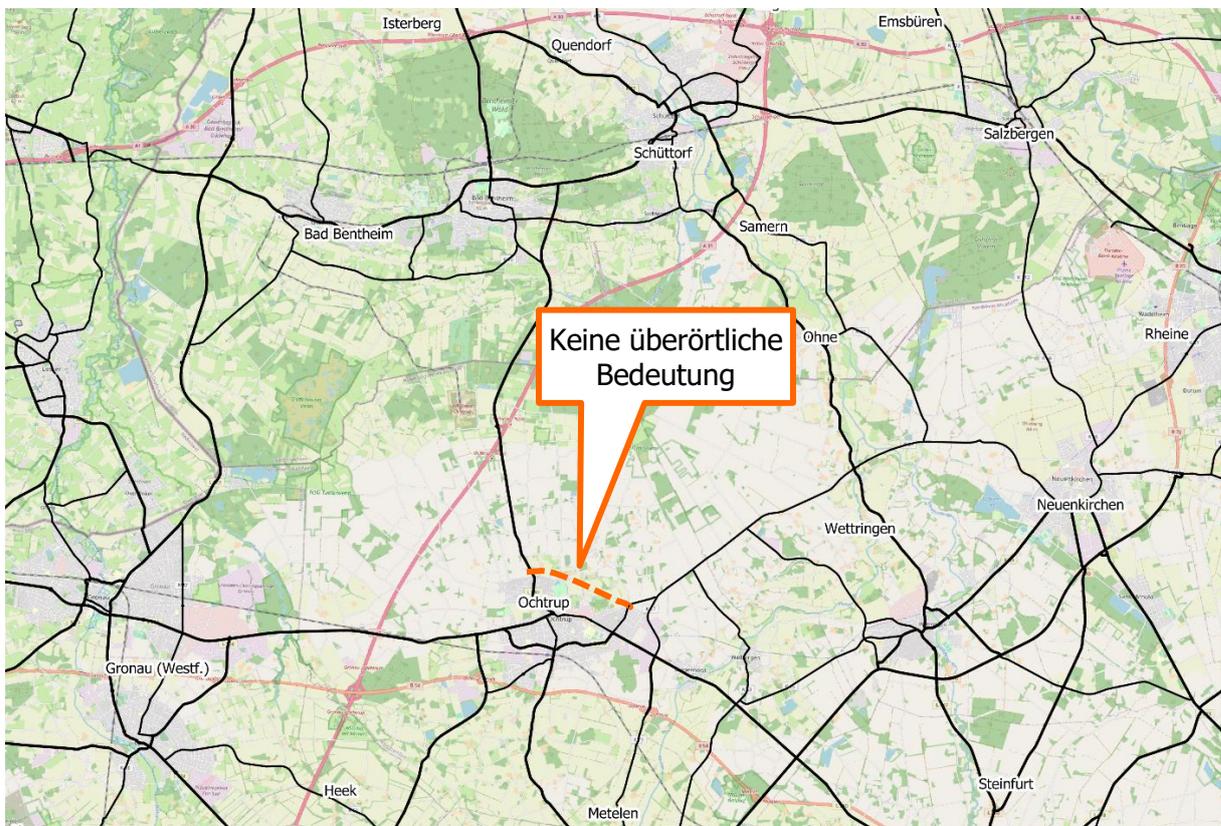
3.1.2 Nördliche Entlastungsstraße

Bereits beim Verkehrskonzept 2015 wurde zur Weiterentwicklung des Straßennetzes eine nördliche Entlastungsstraße betrachtet. Vor dem Hintergrund der damaligen Rahmenbedingungen und Entwicklungen wurde die Entlastungsstraße allerdings als nicht erforderlich bewertet. Es wurde empfohlen, „in jedem Fall die Option für eine nördliche Entlastungsstrecke offen zu halten, d.h. eine mögliche Trasse zu sichern.“ (vgl. GGR 2015, S. 58ff.)

Nachfolgend werden das Erfordernis und die Rahmenbedingungen einer nördlichen Entlastungsstraße noch einmal vor dem Hintergrund der zwischenzeitlichen und absehbaren zukünftigen Entwicklungen analysiert und bewertet. Dabei werden insbesondere verschiedene Trassenverläufe im Detail analysiert.

Aus der nachfolgenden Darstellung des regionalen Straßennetzes ist offensichtlich, dass eine nördliche Entlastungsstraße keine Bedeutung für überörtliche Verkehrsströme hätte. Sie würde alleine einem Teil der Quell- und Zielverkehren von bzw. nach Ochtrup dienen. Überörtliche Durchgangsverkehre wie auch Quell- und Zielverkehr aus dem südlichen Ochtruper Stadtgebiet nutzen die bereits vorhandenen Umgehungsrouuten über die Bundesautobahn A 31 und die Bundesstraße B 54 sowie die Anbindungsstrecken ins Stadtgebiet (vgl. Kap. 3.1.1).

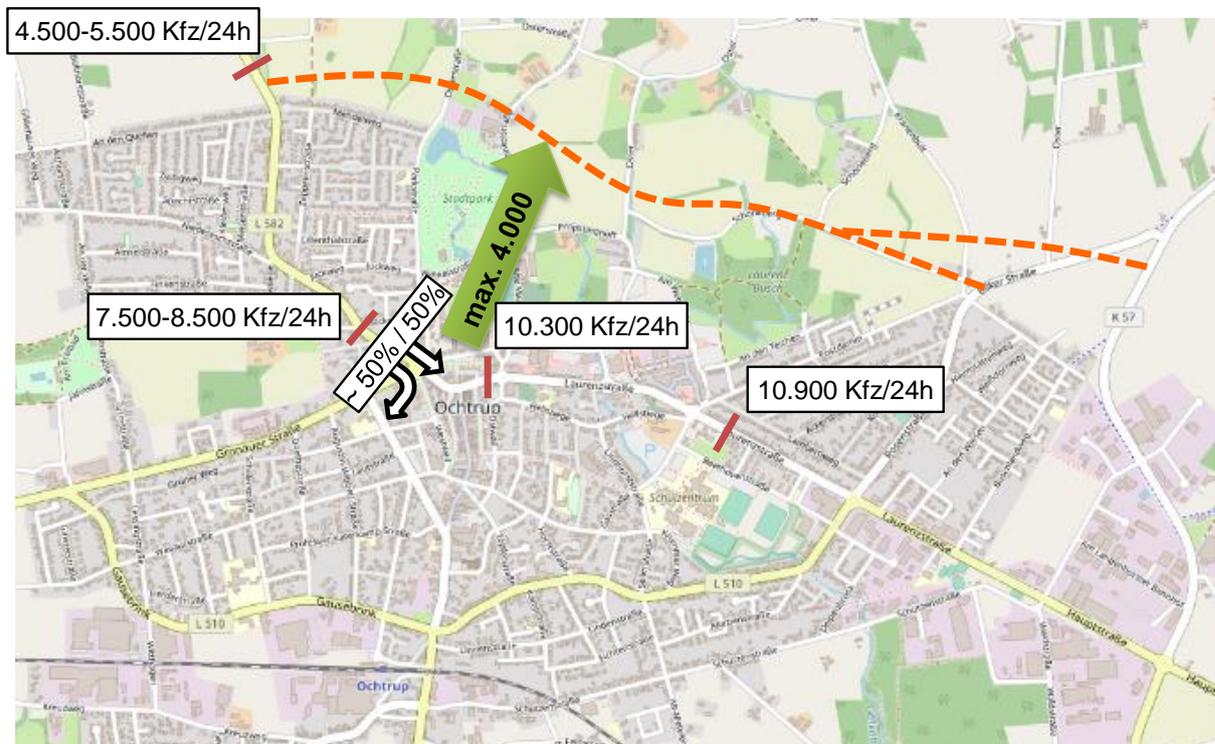
Abb. 19: Nördliche Entlastungsstraße im regionalen / überörtlichen Straßennetz



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Aufgrund der fehlenden überörtlichen Bedeutung lassen sich die auf die nördliche Entlastungsstraße verlagerbaren Verkehre mit hinreichender Genauigkeit aus den heutigen bzw. zu erwartenden Verkehrsstärken und Verkehrsströme auf dem Straßenzug Berg-/Bültstraße – Laurenzstraße abschätzen. Ausgehend dem (gezählten) 50 %-Anteil der Verkehre zwischen Bentheimer Straße und Bergstraße an allen Verkehren auf der Bentheimer Straße in der Zufahrt zum Kreisverkehr und der dortigen Verkehrsstärke von ca. 7.500-8.500 Kfz/24h ergibt sich eine maximal verlagerbare Verkehrsmenge von 4.000 Kfz/24h. Eine entsprechende Verlagerung würde zwar eine deutliche Entlastung der Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße bewirken, ist aber gleichwohl eine relativ niedrige Verkehrsstärke für einen entsprechenden Straßenneubau.

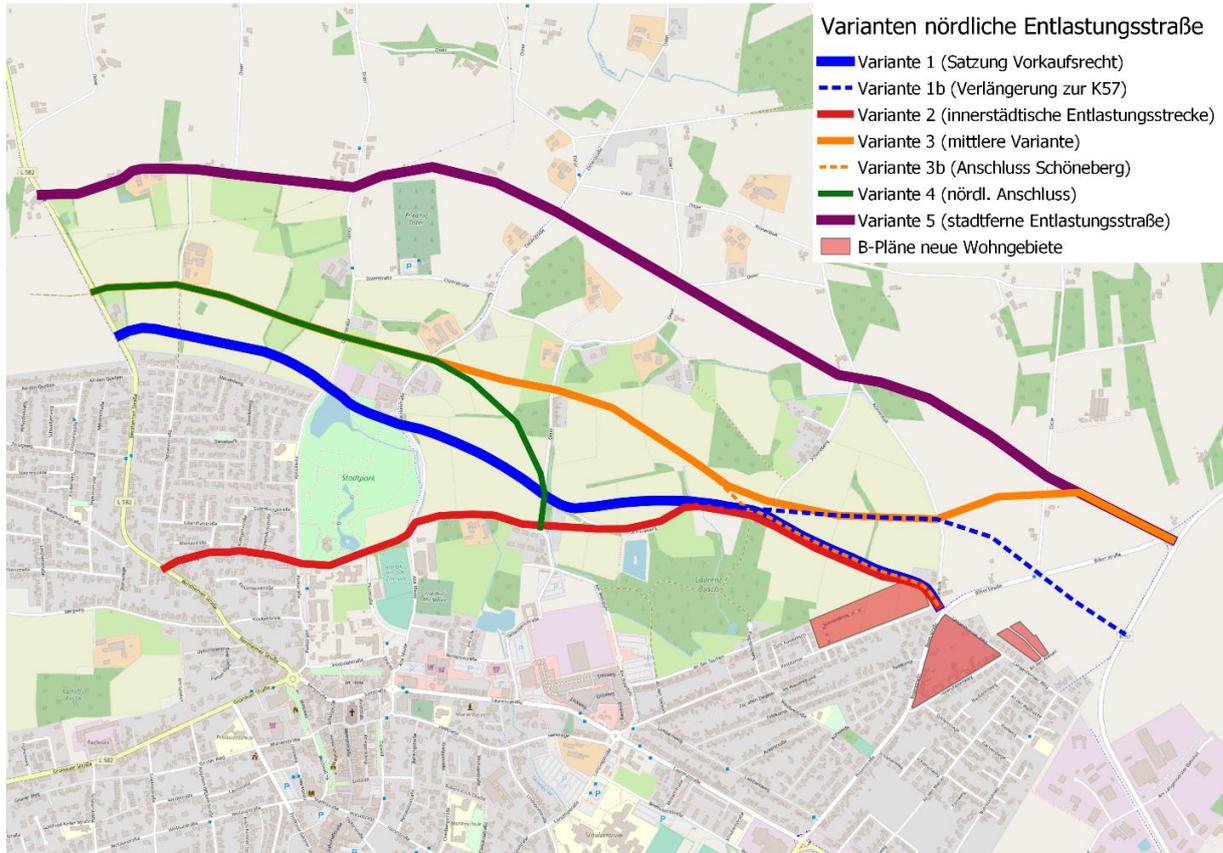
Abb. 20: Abschätzung der verlagerbaren Verkehrsmenge auf die nördliche Entlastungsstraße



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Unter Berücksichtigung möglicher Anschlusspunkte an das vorhandene Straßennetz, die Möglichkeiten zum Ausbau vorhandener Verkehrswege, der naturräumlichen Gegebenheiten sowie der in Entwicklung befindlichen Neubaugebiete wurden die folgenden sieben grundsätzlich möglich erscheinenden Trassenvariante identifiziert.

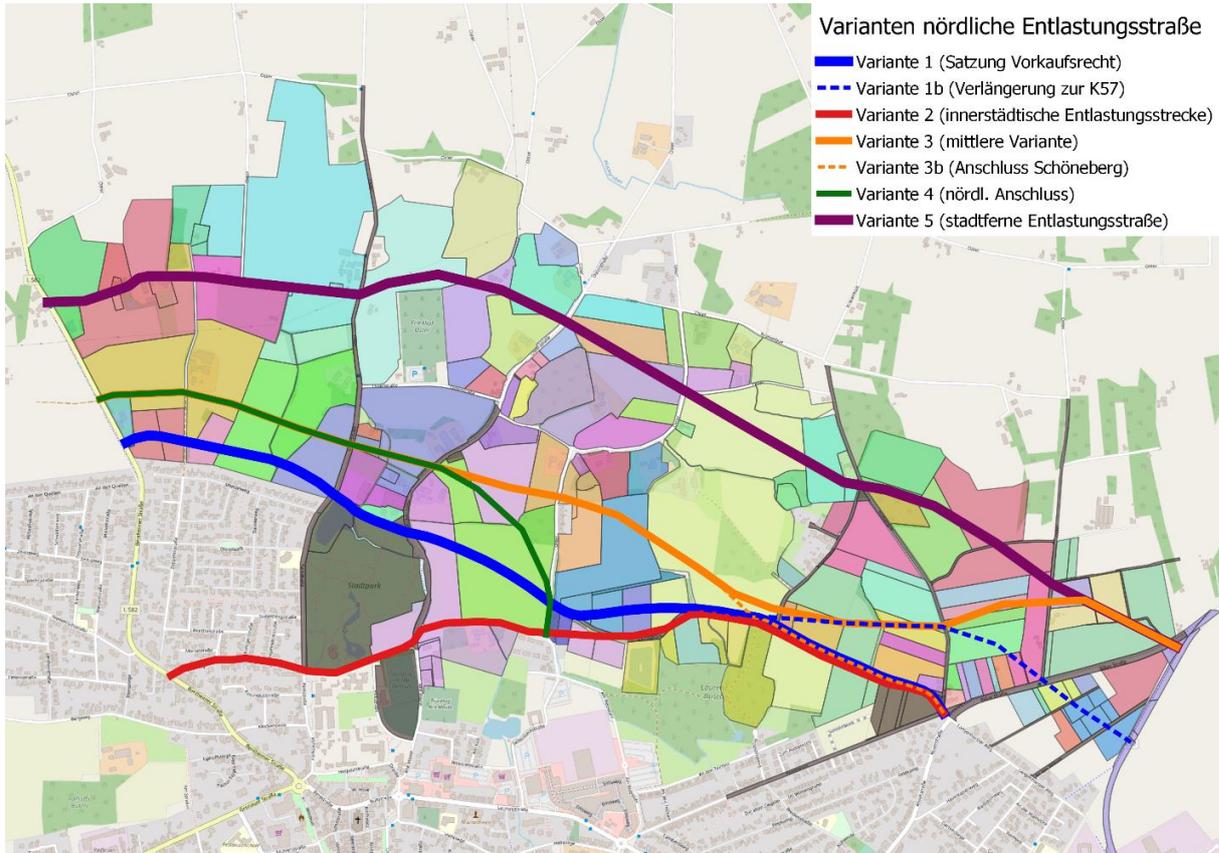
Abb. 21: Varianten einer nördlichen Entlastungsstraße



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Einen wichtigen Aspekt im Hinblick auf die Realisierung einer nördlichen Entlastungsstraße stellen die Eigentumsverhältnisse bei den erforderlichen Flächen dar. Eine Auswertung entsprechender Daten der Stadt Ochtrup zeigt für alle Trassenvarianten eine hohe Zahl an zu berücksichtigenden Eigentümern. Für eine Realisierung der Straße wären somit zahlreiche Verhandlungen mit Eigentümern erforderlich und ggf. auch Enteignungsverfahren nicht unwahrscheinlich.

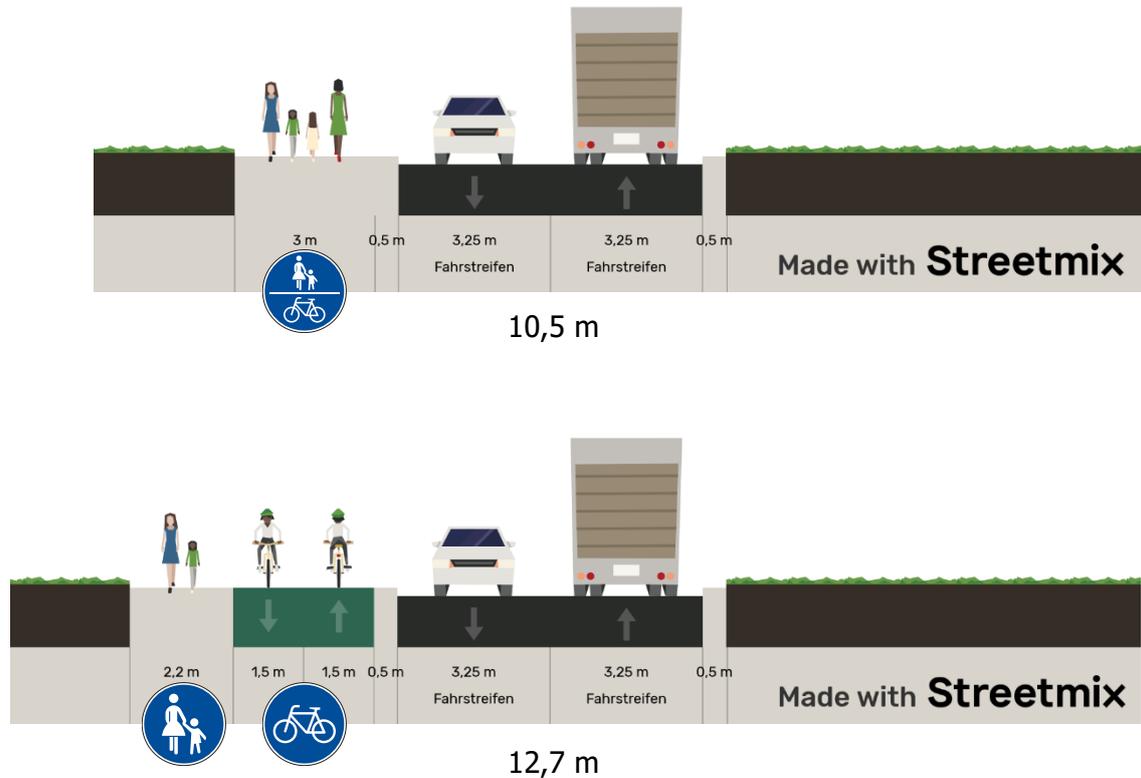
Abb. 22: Eigentumsverhältnisse entlang der Trassenvarianten



Quelle: eigene Darstellung; Daten zu den Eigentumsverhältnissen: Stadt Ochtrup;
Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Zur Abschätzung der konkreten Flächenbedarfe sowie der Baukosten wurden geeignete Straßenquerschnitte für die nördliche Entlastungsstraße definiert. Je nach Bedeutung der Route für den Radverkehr und der damit erforderlichen Radverkehrsinfrastruktur ergibt sich ein Straßenquerschnitt zwischen 10,5 m bis 12,7 m.

Abb. 23: Mögliche Straßenquerschnitte nördliche Entlastungsstraße

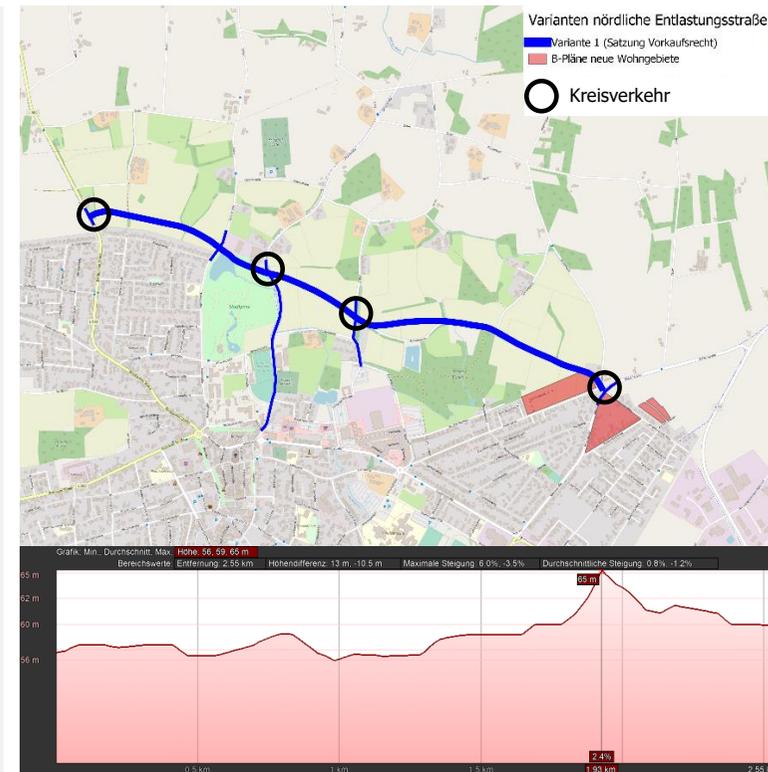


Quelle: eigene Darstellung unter Nutzung von www.streetmix.net

Die Ergebnisse der detaillierten Analyse der einzelnen Trassenvarianten sind auf den folgenden Seiten in Steckbriefform dargestellt.

Abb. 24: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 1 – Satzung Vorkaufsrecht

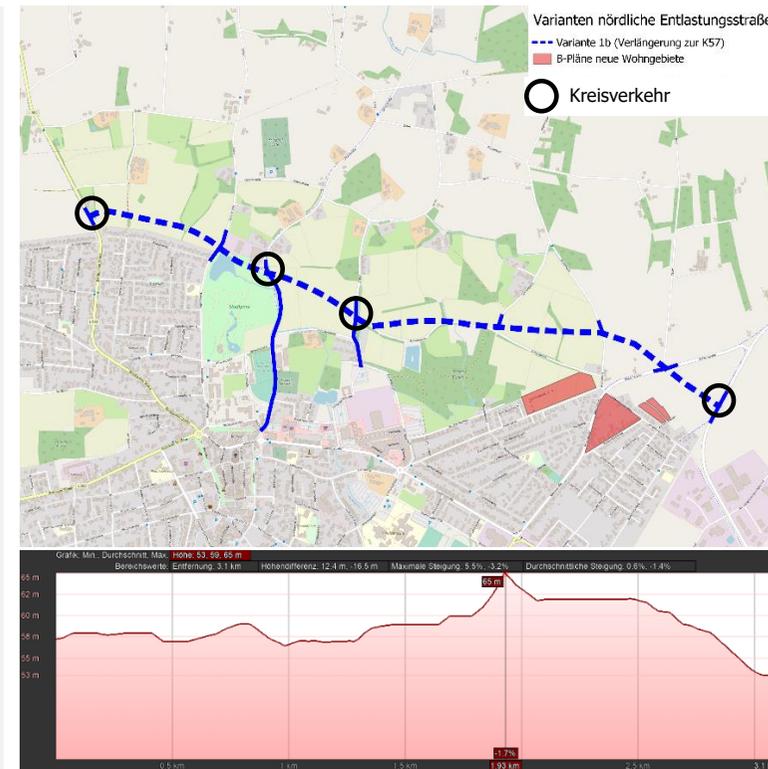
Länge Entlastungsstraße:	2,55 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	1,5 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	max. 3.500 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 20 Private + Stadt O.
Eingriffe in Natur und Landschaft:	höhere Lärmbelastung der Naherholungsgebiete (z.B. Stadtpark); Knicke
zusätzlicher Flächenverbrauch:	3,37 ha
Kostenansatz:	ca. 10-12 Mio. Euro
Besonderheit:	Lärmschutz für neues Wohngebiet Schöneberg erforderlich



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Abb. 25: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 1b – Anschluss an K57

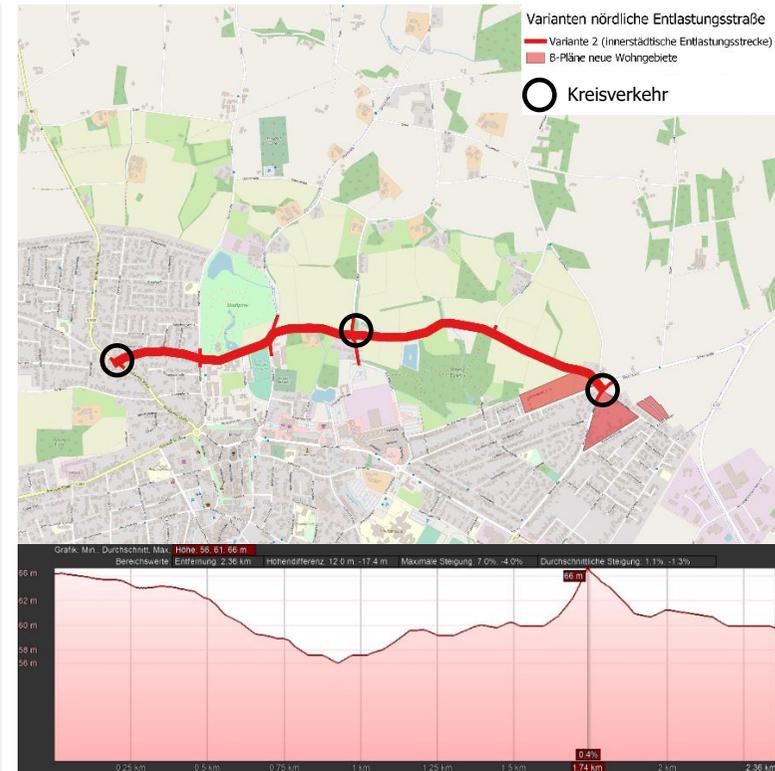
Länge Entlastungsstraße:	3,11 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	1,89 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	max. 4.000 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 25 Private + Stadt O.
Eingriffe in Natur und Landschaft:	höhere Lärmbelastung der Naherholungsgebiete (z.B. Stadtpark); Knicke
zusätzlicher Flächenverbrauch:	4,53 ha
Kostenansatz:	ca. 11-14 Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Abb. 26: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 2 – Innerstädtische Entlastungsstrecke

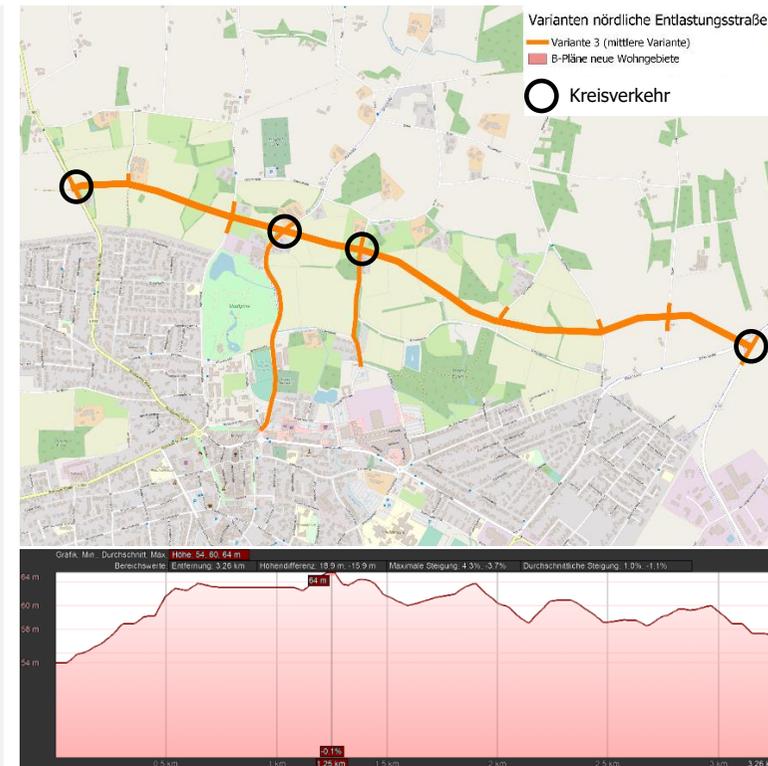
Länge Entlastungsstraße:	2,36 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	0,82 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	ca. 5.000-6.000 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 50-60 Private + Stadt O.
Eingriffe in Natur und Landschaft:	Zerschneidung zw. Stadtpark und Innenstadt (Trennwirkung), stärkere Lärmbelastungen
zusätzlicher Flächenverbrauch:	1,95 ha
Kostenansatz:	ca. 9-11 Mio. Euro
Besonderheit:	Lärmschutz Jückweg + neues Wohngebiet Schöneberg erforderlich



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Abb. 27: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 3 – Mittlere Variante

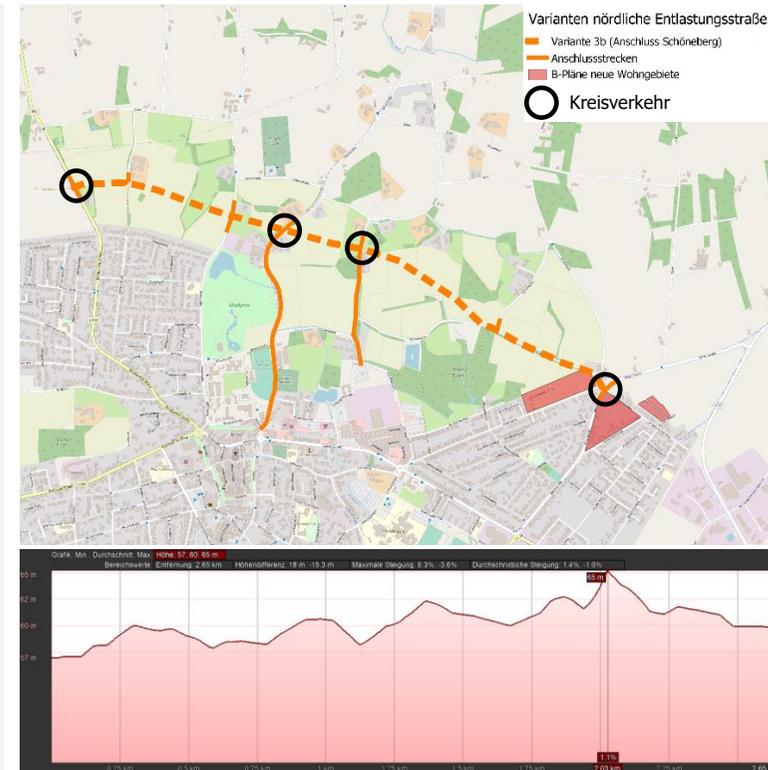
Länge Entlastungsstraße:	3,27 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	2,4 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	max. 3.500 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 22 Private + Stadt O. + Kreis Steinfurt
Eingriffe in Natur und Landschaft:	Trennwirkung durch Entlastungsstraße, punktuell höhere Lärmbelastung für Anwohnende
zusätzlicher Flächenverbrauch:	4,98 ha
Kostenansatz:	ca. 12-15 Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Abb. 28: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 3 – Mittlere Variante (Anschluss Schöneberg)

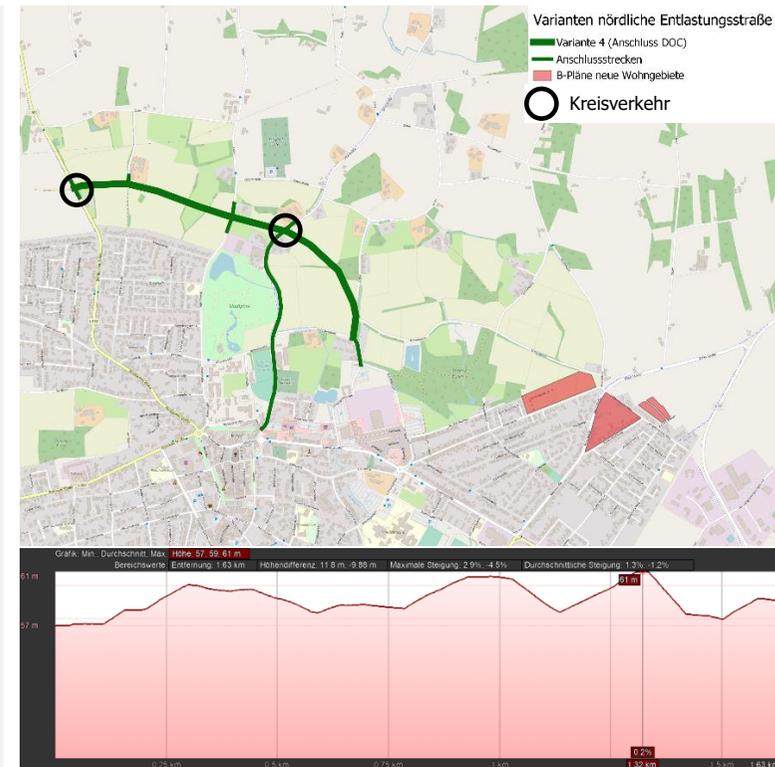
Länge Entlastungsstraße:	2,65 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	2,1 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	max. 3.000 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 19 Private + Stadt O.
Eingriffe in Natur und Landschaft:	Trennwirkung durch Entlastungsstraße, punktuell höhere Lärmbelastung für Anwohnende
zusätzlicher Flächenverbrauch:	3,78 ha
Kostenansatz:	ca. 11-13 Mio. Euro
Besonderheit:	Lärmschutz für neues Wohngebiet Schöneberg erforderlich



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Abb. 29: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 4 – Direktanschluss DOC

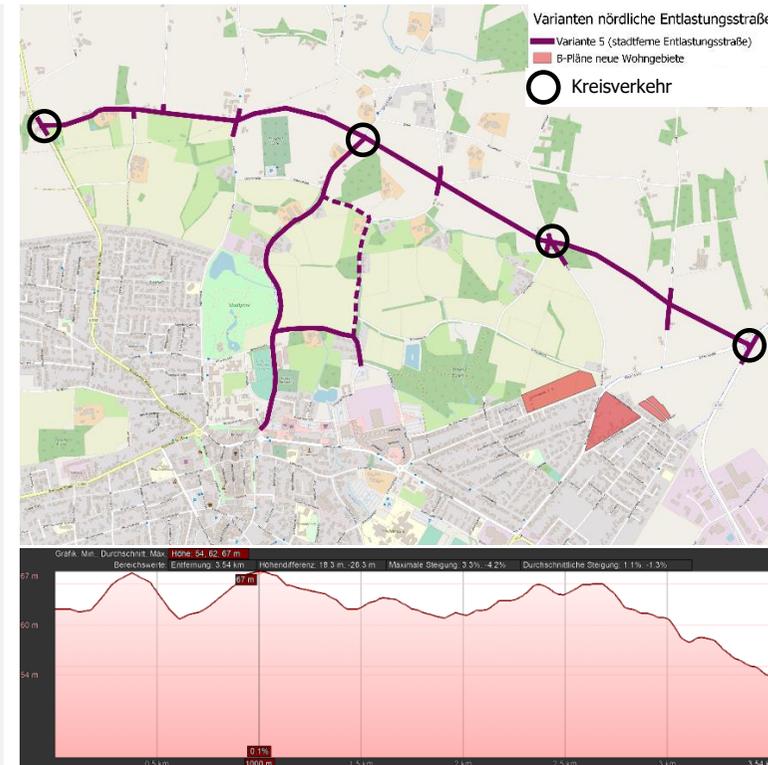
Länge Entlastungsstraße:	1,63 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	1,45 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	max. 2.000 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 8 Private + Stadt O.
Eingriffe in Natur und Landschaft:	Trennwirkung durch Entlastungsstraße, punktuell höhere Lärmbelastung für Anwohnende
zusätzlicher Flächenverbrauch:	2,47 ha
Kostenansatz:	ca. 6-8 Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Abb. 30: Nördliche Entlastungsstraße - Steckbrief Variante 5 – Stadtferne Entlastungsstrecke

Länge Entlastungsstraße:	3,54 km
Länge Anschlussstrecken (Ausbau):	2,94 km
Kfz-Verlagerungseffekt:	max. 3.000 Kfz/24h
Betroffenheiten (Anz. Eigentümer):	ca. 20 Private + Stadt O. + Kreis Steinfurt
Eingriffe in Natur und Landschaft:	Trennwirkung durch Entlastungsstraße, punktuell höhere Lärmbelastung für Anwohnende
zusätzlicher Flächenverbrauch:	5,17 ha (ohne gestrichelte Variante)
Kostenansatz:	ca. 13-17 Mio. Euro



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende); Höhenprofil: Google Earth

Die Ergebnisse der Analysen und Variantenuntersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen und bewerten.

Eine nördliche Entlastungsstraße

- ... ist zur Abwicklung der zusätzlichen Verkehre aus den absehbaren Entwicklungen (Altstadt, DOC, nördl. Laurenzstraße) nicht zwingend erforderlich.
- ... würde aber Berg-/Bültstraße und Laurenzstraße, für die in der Zukunft weitere merkbare Verkehrszunahme zu erwarten sind, deutlich entlasten.
- ... hätte für einen so umfangreichen Straßenneubau mit entsprechenden Eingriffen in Landschaft und Natur nur eine relativ geringe Verkehrsstärke. Dem entsprechend ist fraglich, ob das notwendige Planungserfordernis ausreichend begründet werden kann.
- ... erfordert Flächenankäufe (Enteignungen) von einer Vielzahl von Eigentümern.
- ... würde einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringen, für den auch entsprechende Ausgleichsflächen ausgewiesen werden müssten.
- ... würde insbesondere den auswärtigen Einkaufsverkehr von der Altstadt und Laurenzstraße „wegziehen“.

- Die stadtnahe Variante 2 hat die stärksten Verlagerungswirkungen, scheidet aber aufgrund der Betroffenheiten, Trennwirkungen und des schwierigen Ausbaus der vorhandenen Straßen aus.
- Die stadtferne Variante 5 scheidet aufgrund der geringen Verlagerungswirkungen, der fehlenden überörtlichen Verkehrsbedeutung, der größeren Länge und der längeren auszubauenden Anbindungsstrecken und der damit verbundenen Kosten und Flächenverbräuche aus.
- Ein ausschließlicher Westanschluss des DOC (Variante 4) schafft nur eine begrenzte Entlastung von Berg-/Bültstraße.
- Die Varianten 1 und 3 erscheinen am ehesten realisierbar.
- Die Variante 1 hat dabei leichte Vorteile bzgl. Entlastungswirkung, Flächenverbrauch und Kosten.
- Die östliche Anbindung an die K73n ist dabei im Hinblick auf die Straßennetzstruktur plausibler, erhöht die Verlagerungswirkung und ermöglicht eine Entlastung auch der östlichen Laurenzstraße.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen und Bewertungen hat der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Ochtrup am 14.04.2021 beschlossen, dass die Planungskosten für die Nordumgehung jetzt und zukünftig aus dem Haushalt gestrichen werden.

3.1.3 Weiterentwicklung der östlichen Laurenzstraße

In der Vergangenheit wurde bereits die Laurenzstraße westlich des Kreisverkehrs Postdamm zum Teil umgestaltet, so dass ihre Gestaltung weniger dem früheren Status einer Bundesstraße sondern vielmehr einer „normalen“ städtischen Hauptverkehrsstraße entspricht. Im Rahmen der vorliegenden Aktualisierung des Verkehrskonzepts soll auch eine mögliche Umgestaltung des östlichen Abschnitts zwischen Postdamm und Brookstraße betrachtet werden. Der heutige Zustand ist vor allem durch den „Bundesstraßenquerschnitt“ mit Einschränkungen des fließenden Verkehrs durch abschnittsweise parkenden Kraftfahrzeuge, funktional verbesserungsbedürftigen Geh- und Radverkehrsanlagen sowie angrenzend vorwiegenden Wohnnutzungen gekennzeichnet.

Abb. 31: Luftbild östliche Laurenzstraße



Quelle: Google Earth

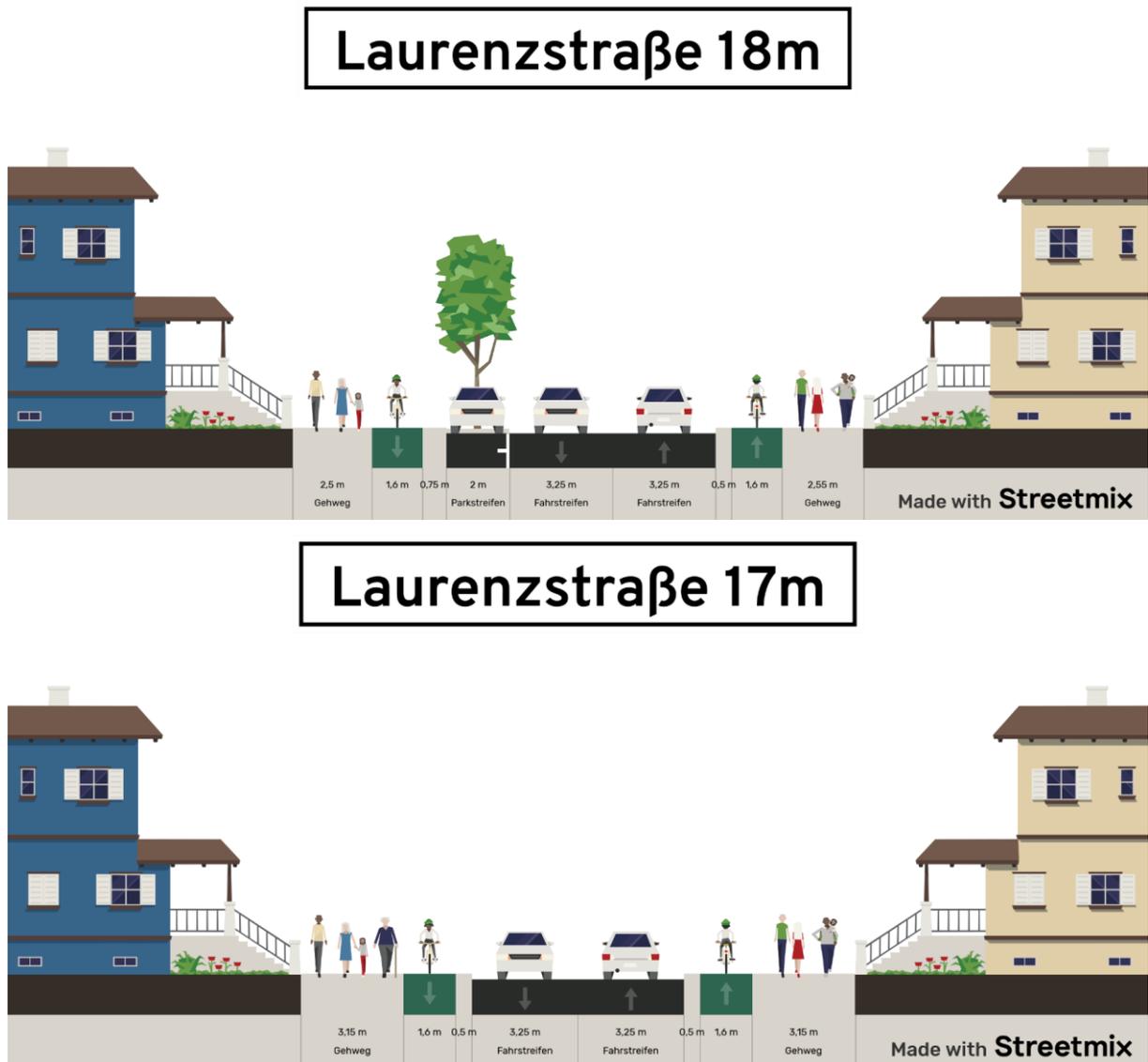
Die Ziele einer Umgestaltung sollten daher sein:

- Umformung Bundesstraßenquerschnitt zur Stadtstraße
- Anlage von qualitativ hochwertigen Radwegen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Herstellen einer durchgängigen Baumreihe

Ausgehend von diesen Zielsetzungen wurden im Hinblick auf die vorhandenen Straßenraumbreiten die nachfolgend dargestellten Straßenquerschnitte entwickelt. In Abschnitten mit ei-

ner verfügbaren Straßenraumbreite von 18 m wird neben ausreichend breiten Geh- und Radwegen auch die Anlage eines Streifens mit Baumpflanzungen und dazwischenliegenden Kfz-Stellplätzen möglich sein. Hierfür ist in Abschnitten mit einer Breite von 17 m der Raum nicht ausreichend, so dass in diesen Abschnitten „lediglich“ breitere Gehwege hergestellt werden können.

Abb. 32: Straßenquerschnitte für die östliche Laurenzstraße



Quelle: eigene Darstellung unter Nutzung von www.streetmix.net

Für Die Umgestaltung und grundlegende Sanierung des ca. 500 m langen Abschnitts Postdamm bis Brookstraße ist in erster grober Schätzung von einem Kostenaufwand ca. 1,4 bis 1,8 Mio. € auszugehen.

3.2 Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheitslage werden im Folgenden die Daten des Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes ausgewertet.

In den Jahren 2019 und 2020 wurden im Stadtgebiet Ochtrup insgesamt 148 Verkehrsunfälle mit verunglückten Personen (Getötete oder Verletzte) polizeilich aufgenommen. Von diesen ereigneten sich 26 Unfälle auf den Bundesfernstraße A31 und B54 und 122 Unfälle im übrigen Straßennetz. Bei zwei dieser Unfälle wurden Verkehrsteilnehmende getötet, bei 32 gab es schwerverletzte Personen.

Räumlich zeigt sich eine sehr disperse Verteilung über das gesamte Stadtgebiet (vgl. Abb. 33). Einen Schwerpunkt bilden dabei die Hauptverkehrsstraße innerhalb des Siedlungsbereichs der Stadt Ochtrup. Im Außerortsbereich zeigen sich Häufungen neben den Bundesfernstraße A31 und B54 vor allem auch auf den Landesstraßen L510, L573 und L582.

Abb. 33: Verkehrsunfälle 2019/2020 nach Unfallschwere



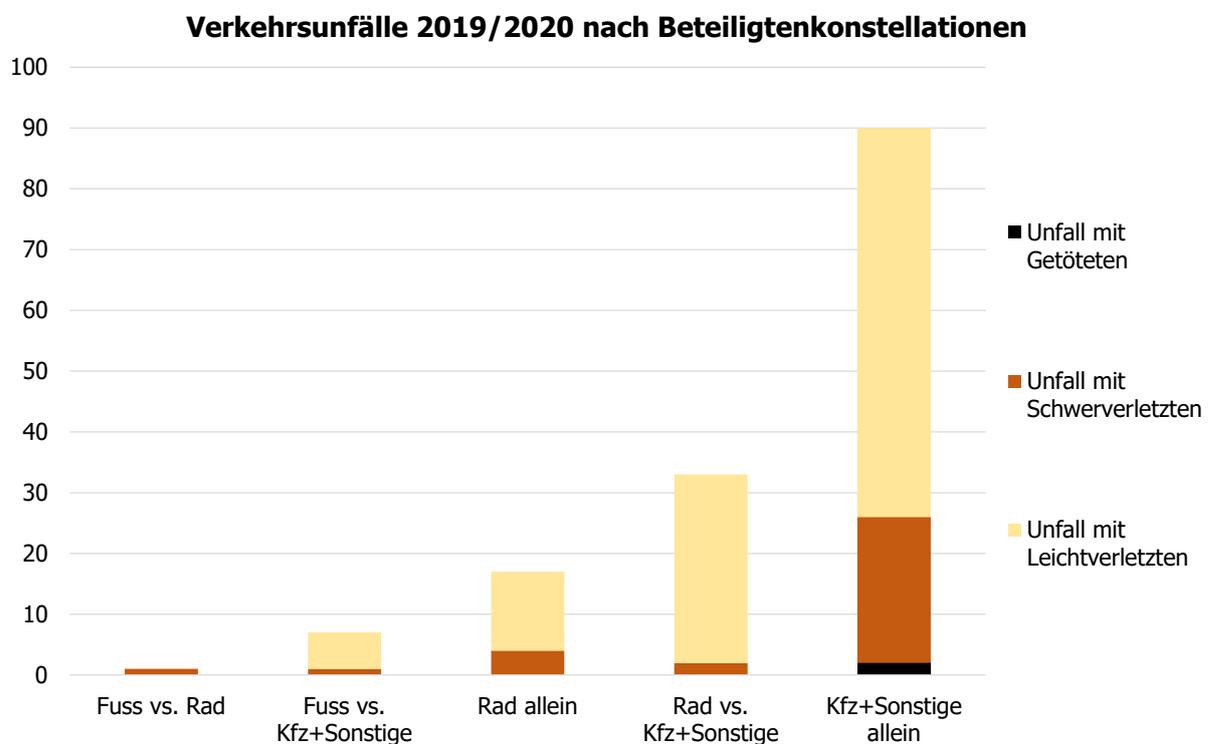
Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Unfallatlasdaten des Statistischen Bundesamtes;
Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Bei den Beteiligtenkonstellationen dominieren eindeutig die Unfälle unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen und sonstigen Verkehrsteilnehmenden. Bei 61 % der Unfälle stammen die

Unfallbeteiligten ausschließlich aus dieser Gruppe. Bei den Unfällen mit Getöteten liegt der Anteil der Gruppe bei 100 % und bei Unfällen mit Schwerverletzten bei 75 %.

An ca. 35 % aller Verkehrsunfälle bzw. 22 % der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten waren Radfahrende beteiligt. Bei fast zwei Drittel dieser Unfälle waren zudem Kraftfahrzeugen bzw. sonstige Verkehrsteilnehmende involviert. Auffällig ist der hohe Anteil von Unfällen mit schwerverletzten Personen, an denen ausschließlich Radfahrende und keine weiteren Verkehrsteilnehmergruppen beteiligt waren (57 % aller Unfälle mit Schwerverletzten mit Radverkehrs-beteiligten). In der Konstellation zu Fuß Gehende vs. Radfahrende war nur ein einziger Unfall zu verzeichnen.

Abb. 34: Verkehrsunfälle 2019/2020 nach Beteiligtenkonstellationen und Unfallschwere



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Unfallatlasdaten des Statistischen Bundesamtes

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden spielen in Ochtrup mit einem Anteil von ca. 5 %-6 % sowohl an allen Verkehrsunfällen als auch an den Verkehrsunfällen mit schwerverletzten Personen nur eine untergeordnete Rolle. Dies spiegelt sich auch in der räumlichen Verteilung der Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung über das gesamte Stadtkerngebiet wider, aus der sich keine Schwerpunkte oder Auffälligkeiten ableiten lassen (vgl. Abb. 35).

Abb. 35: Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Unfallatlasdaten des Statistischen Bundesamtes;
Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Bei den Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung zeigen sich dagegen schon einzelne räumlich Konzentrationen, bspw. auf der Laurenzstraße zwischen Dränkekreisel und DOC sowie der Metelener Straße zwischen Gausebrink / Brookstraße und Bahnhof. Unfallschwerpunkte im Sinne der polizeilichen Definition sind allerdings nicht erkennbar.

Abb. 36: Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfallschwere

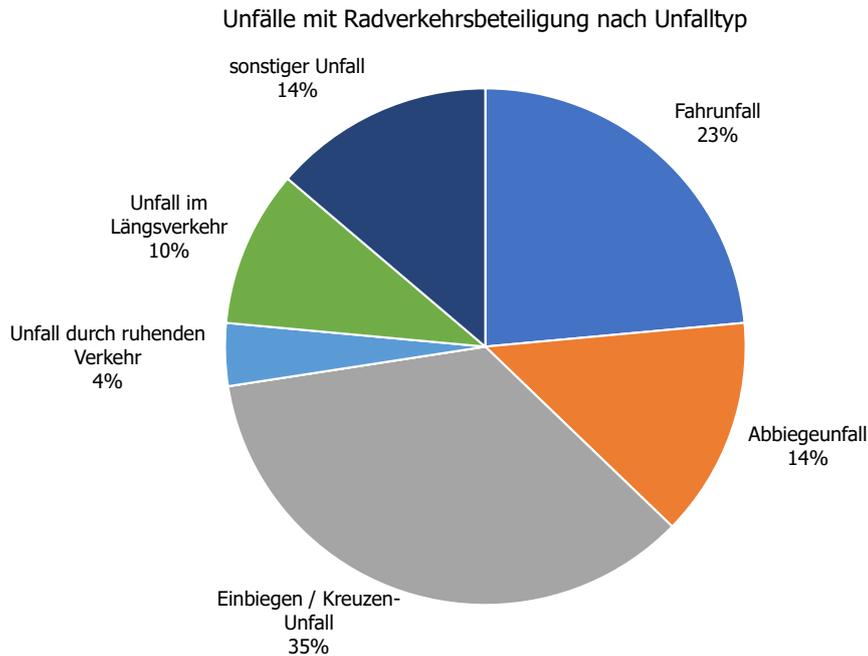


Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Unfalldaten des Statistischen Bundesamtes; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp zeigt sowohl inhaltlich als auch räumlich ein sehr heterogenes Bild. So dominieren – wie auch ansonsten in Deutschland – die Unfälle an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten (Einbiegen-/Kreuzen + Abbiegen) mit einem Anteil von fast 50 % das Unfallgeschehen. Auffällig ist jedoch der überdurchschnittliche Anteil an Fahrnfällen (23 % gegenüber 16 % im Bundesdurchschnitt). Hierbei handelt es sich überwiegend um Alleinunfälle, d.h. Unfälle ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmer. Der überdurchschnittliche Anteil dieses Unfalltyps dürfte zumindest zu einem Teil auf das überdurchschnittliche Aufkommen an Freizeit- und Sportradfahrenden zurückzuführen sein.

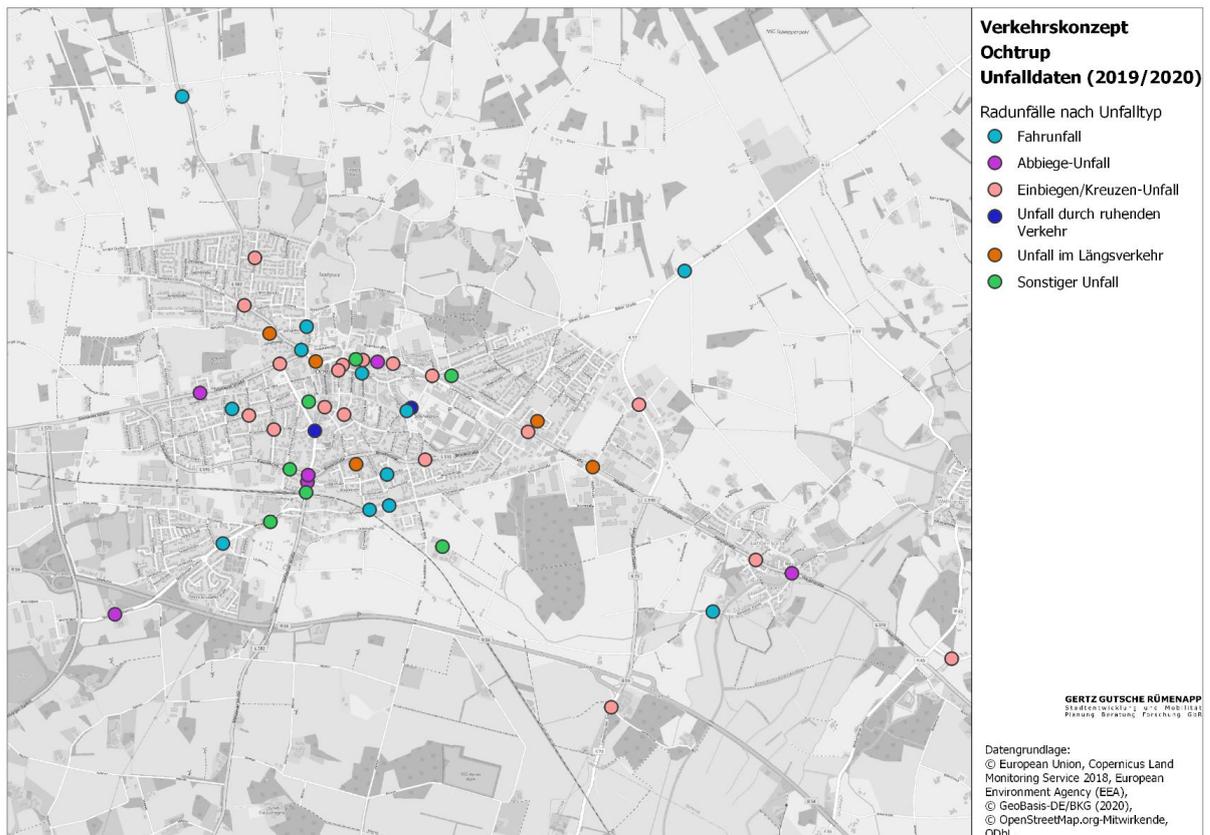
Die räumliche Verteilung der Unfalltypen (vgl. Abb. 40) zeigt, dass sich Einbiegen-/Kreuzen- und Abbiegeunfälle überwiegend im zentralen Stadtgebiet ereignet haben, was durch das höhere Verkehrsaufkommen und die damit höhere Konfliktdichte an Knotenpunkten erklärbar ist. Fahrnfälle haben sich dagegen sowohl im Siedlungsbereiche wie auch in den Außenbereichen ereignet. Besondere räumliche Schwerpunkte bzgl. einzelner Unfalltypen, aus denen sich Handlungsbedarfe für konkrete Örtlichkeiten ableiten lassen, sind jedoch nicht erkennbar.

Abb. 37: Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Unfallatlasdaten des Statistischen Bundesamtes

Abb. 38: Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Unfallatlasdaten des Statistischen Bundesamtes;
Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Zusammenfassend ist das Unfallgeschehen der Jahre 2019 und 2020 wie folgt zu bewerten:

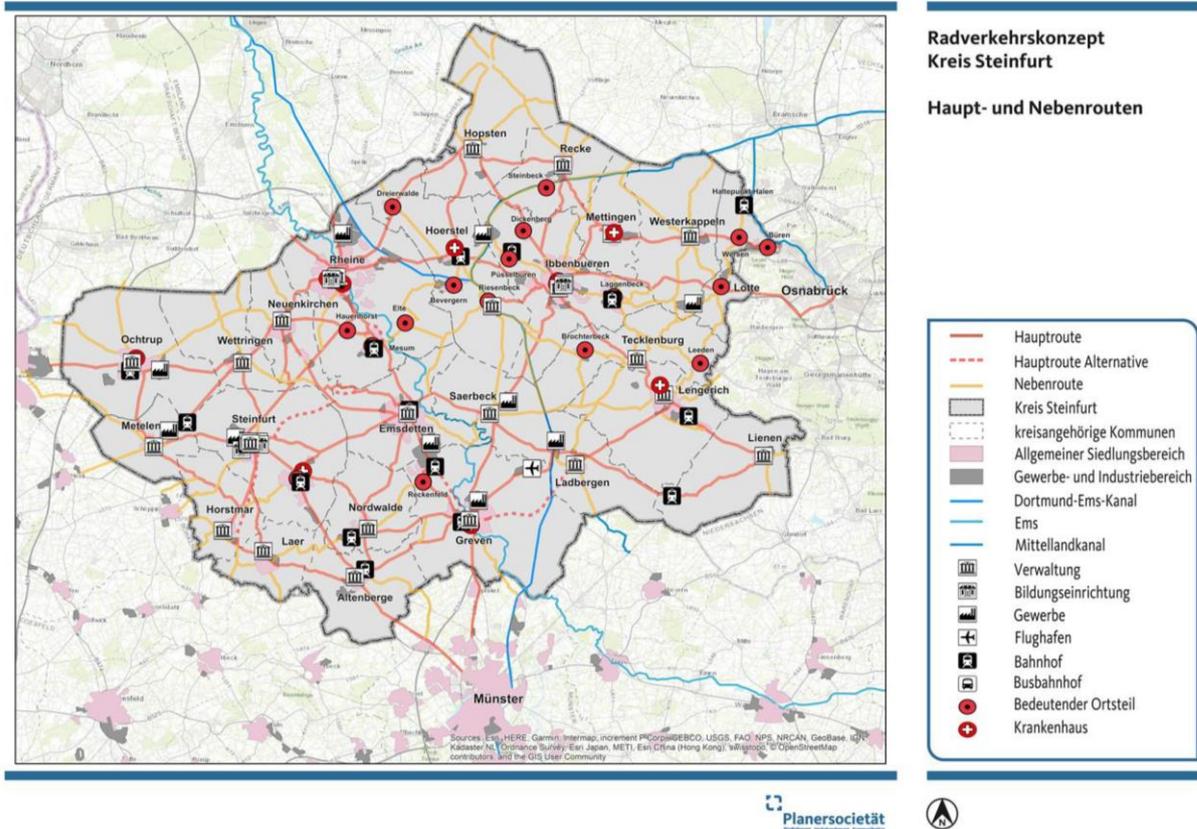
- Die Zahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Personen ist mit ca. 60 Unfällen (ohne Bundesfernstraßen) pro Jahr für die Stadtgröße als eher unterdurchschnittlich einzustufen.
- Es dominieren die Unfälle unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen und sonstigen Verkehrsteilnehmenden.
- Bei den Unfällen mit Fuß- und/oder Radverkehrsbeteiligung lassen sich keine räumlichen Schwerpunkte bzw. konkrete örtliche Handlungsbedarfe identifizieren.
- Im Hinblick auf den überdurchschnittlichen Anteil der Fahrunfälle beim Radverkehr ist ein besonderes Augenmerk auf die Radverkehrsinfrastruktur, d.h. vor allem Oberflächenbeschaffenheiten, ausreichende Breiten etc. zu legen.

3.3 Fuß- und Radverkehr

3.3.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene überörtliche Planungen zur Verbesserung des Radverkehrs mit Bezug zur Stadt Ochtrup erstellt. Zu nennen sind insbesondere das Radverkehrskonzept und das „Triangel“-Projekt des Kreises Steinfurt sowie der Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede- Münster (Radschnellweg F35). So sind im Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt die für Ochtrup relevanten Haupt- und Nebenrouten definiert, die auch im städtischen Radverkehrsnetz abgebildet entsprechend werden müssen (vgl. Abb. 39).

Abb. 39: Radverkehrsnetz Kreis Steinfurt

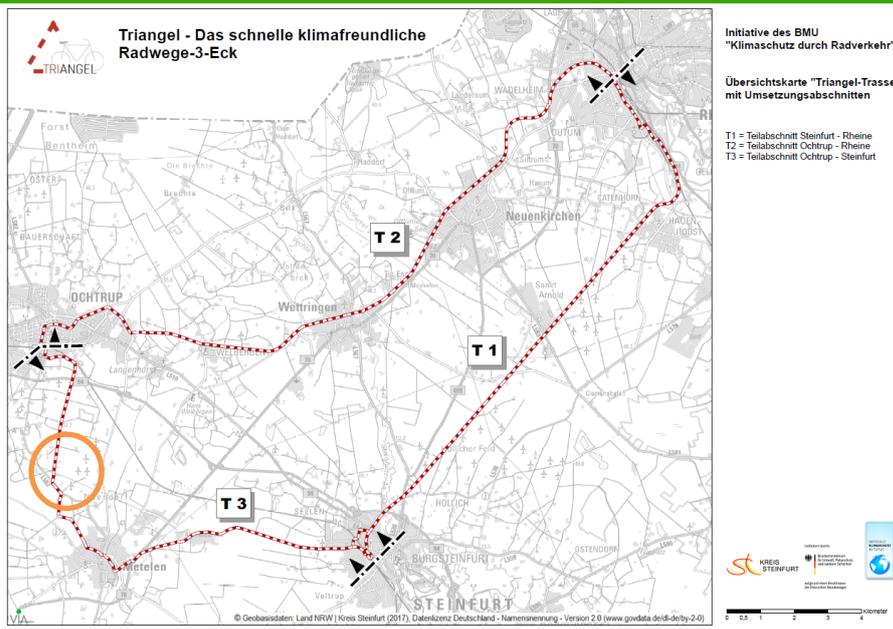


Quelle: Planersocietät / VIA 2019, S. 60

Bestandteil des Kreisradverkehrsnetzes ist auch das bereits in der Umsetzung befindliche „Triangel“-Projekt des Kreises Steinfurt, das auch als Pilotprojekt für die neu zu etablierenden Kreisradwege dienen soll. Die Trasse verbindet die Kommunen Steinfurt, Rheine, Neuenkirchen, Wettringen, Ochtrup und Metelen mit einer schnellen, sicheren und hochwertigen Radverkehrsverbindung (vgl. Abb. 40).¹

¹ Vgl. auch sowie https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Kreisverwaltung/%C3%84mter/Umwelt-%20und%20Planungsamt/Mobilit%C3%A4tsmanagement%20&%20Verkehrsentwicklungsplanung/Triangel/

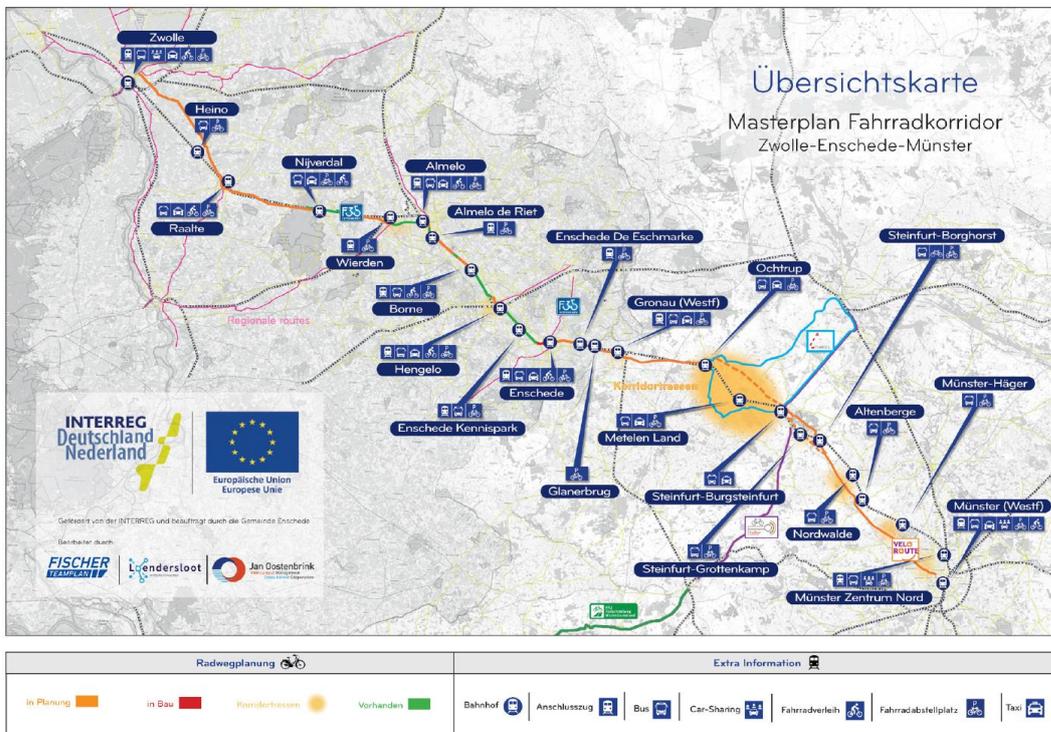
Abb. 40: „Triangel“-Projekt des Kreises Steinfurt zwischen Ochtrup, Steinfurt und Rheine



Quelle: Kreis Steinfurt

Darüber hinaus betreibt die EUREGIO Planungen für eine Weiterentwicklung des bestehenden fietsnelweg F35 zu einem durchgängigen Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster, der zentral durch das Ochtruper Stadtgebiet verlaufen soll (Abb. 41).

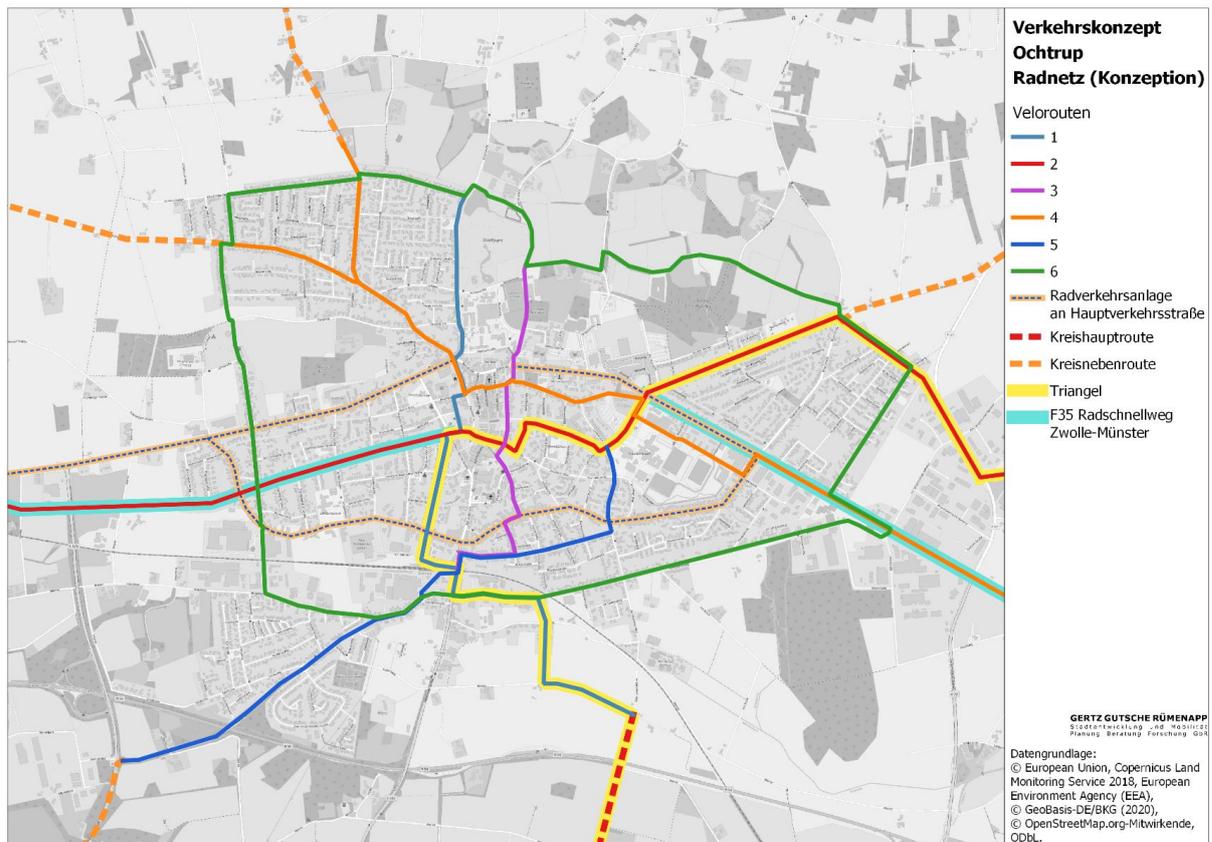
Abb. 41: Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede- Münster



Quelle: FISCHER TEAMPLAN et al. 2021, S. 40

Aus den dargestellten Konzeptionen ergeben sich verschiedene Anpassungsbedarfe für das im Verkehrskonzept 2015 definierte gesamtstädtische Radverkehrsnetz für Ochtrup (vgl. GGR 2015, S. 37). So mussten der festgelegte Routenverlauf des Triangel-Projekts wie auch eine geeignete Trasse für den Radschnellweg F35 in das Netz integriert werden. Weiterhin waren die im Kreisradverkehrsnetz definierten sonstigen Haupt- und Nebenrouten mit Bezug zum Ochtruper Stadtgebiet an die städtischen Velorouten anzubinden. In diesem Zuge wurde das Veloroutennetz im westlichen Stadtgebiet gestrafft, in dem nun in Verbindung mit dem Radschnellweg eine zentrale Veloroute in Ost-West-Richtung definiert wird. Das entsprechend aktualisierte städtische Veloroutennetz ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abb. 42: Aktualisiertes Radverkehrsnetz



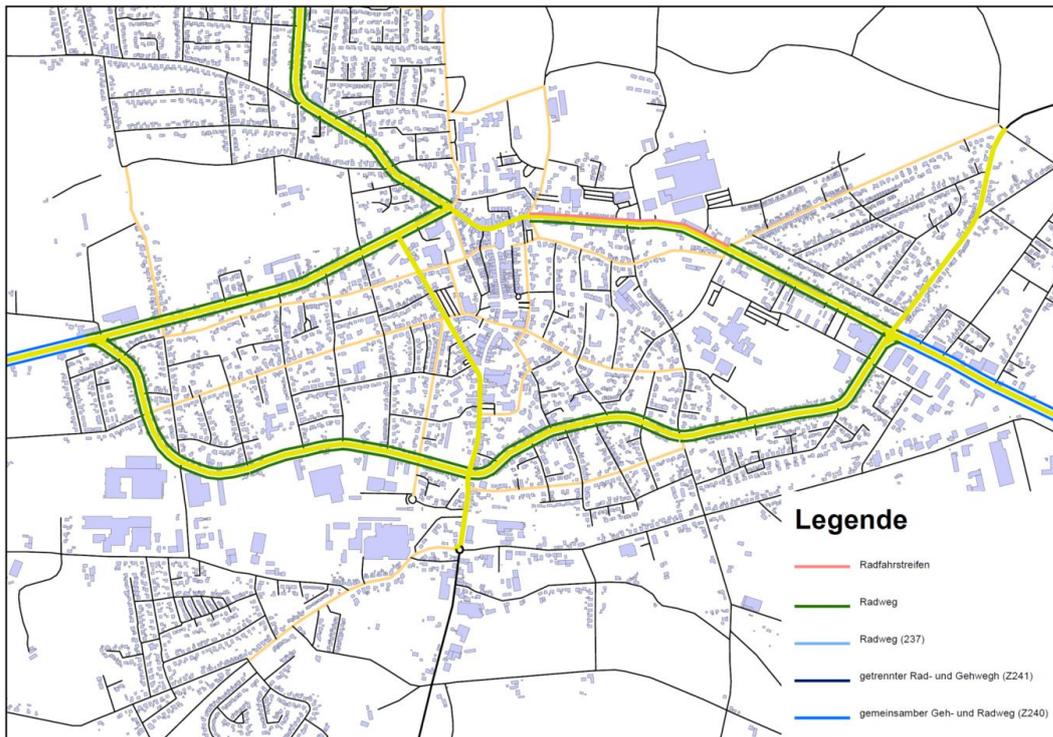
Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Im Zuge der Realisierung der Velorouten sollten die Routenverläufe in Abstimmung mit dem Kreis auch mit einer wegweisenden Beschilderung ausgestattet werden (vgl. Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt – Planersocietät / VIA 2019, S. 124). Die höchste Priorität haben dabei die überörtlichen Routen, die in stärkerem Umfang auch von ortsfremden Personen genutzt werden.

3.3.2 Sanierung und Aufwertung bestehender Fuß- und Radwege an Hauptverkehrsstraßen

Die Radverkehrsinfrastruktur in Ochtrup besteht derzeit vor allem aus Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraße Bentheimer Straße, Gronauer Straße, Gausebrink / Brookstraße und Laurenzstraße. Im Zuge des Umbaus der westlichen Laurenzstraße wurde in Fahrtrichtung Stadtkern ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert.

Abb. 43: Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

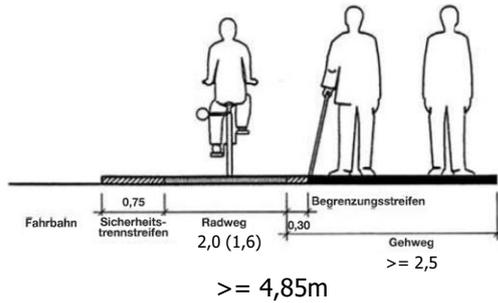
Die straßenbegleitenden Radwege bzw. Geh- und Radwege weisen oftmals funktionale und / oder bauliche Mängel auf. Dies umfasst vor allem unzureichende Breiten (sowohl Radwege als auch benachbarte Gehwege), fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Kraftfahrzeugen, ungünstige Führungen an Knotenpunkten sowie Oberflächenschäden.

Im Hinblick auf die Ertüchtigung und Attraktivierung der vorhandenen Radverkehrsanlagen sind die folgenden generellen Überlegungen zur Radverkehrsführung relevant:

- Die Anlage von benutzungspflichtigen Radwegen verbietet dem Radverkehr i.d.R. die Nutzung der Fahrbahn und setzt daher eine außerordentliche Gefahrenlage sowie die Einhaltung von Mindestbreiten für den Radweg **und** den danebenliegenden Gehweg voraus.



Abb. 44: Mindestbreiten straßenbegleitende, separate Geh- und Radwege



Quelle: FGSV 2006

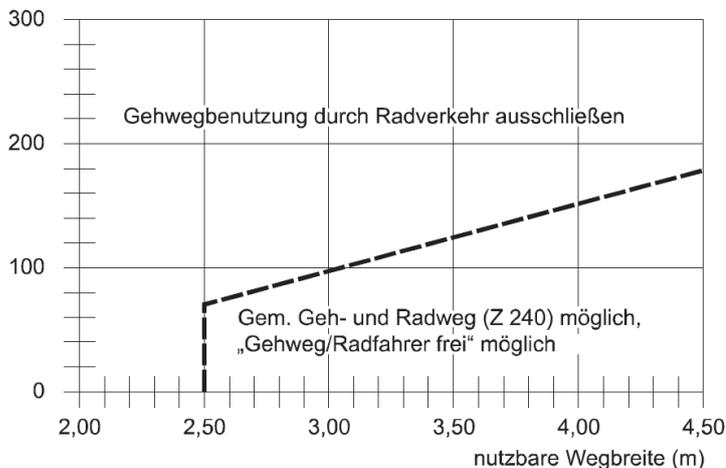
- Nicht benutzungspflichtige Radwege stellen für den Radverkehr grundsätzlich eine sehr attraktive Lösung dar, da je nach individuellen Fähigkeiten und Sicherheitsempfinden die Fahrbahn oder der Seitenraum genutzt werden können. Grundsätzlich soll auch bei dieser Führungsform eine Wegebreite von mindestens 1,6 m vorhanden sein.
- Auch die Anlage von benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen verbietet dem Radverkehr i.d.R. die Nutzung der Fahrbahn. Sie setzt daher ebenfalls eine außerordentliche Gefahrenlage sowie eine Mindestwegebreite von 2,5 m voraus.



Darüber hinaus sollen nach den technischen Regelwerken die nachfolgend dargestellten Einsatzgrenzen in Abhängigkeit der nutzbaren Wegebreite und der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der Spitzenstunde berücksichtigt werden.

Für den Radverkehr ist diese Regelung wenig attraktiv, da er nach der Straßenverkehrsordnung erforderlichenfalls seine Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen muss.

Abb. 45: Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr

Fußgänger und
Radfahrer je
SpitzenstundeHinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei
hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der
Gehwegnutzer nicht überschreiten.

Quelle: FGSV 2010

- Bei der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sind ebenfalls die o.g. Wegebreiten und Einsatzgrenzen zu beachten. Für den Radverkehr hat diese Regelung den Vorteil, dass je nach individuellen Fähigkeiten und Sicherheitsempfinden die Fahrbahn oder der Seitenraum genutzt werden können.



Wenig attraktiv ist für den Radverkehr allerdings die Vorgabe der Straßenverkehrsordnung, dass er nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf.

- Mit der Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung im Jahr 2021 wurde die Möglichkeit geschaffen, nicht benutzungspflichtige Geh- und Radwege durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ zu kennzeichnen.

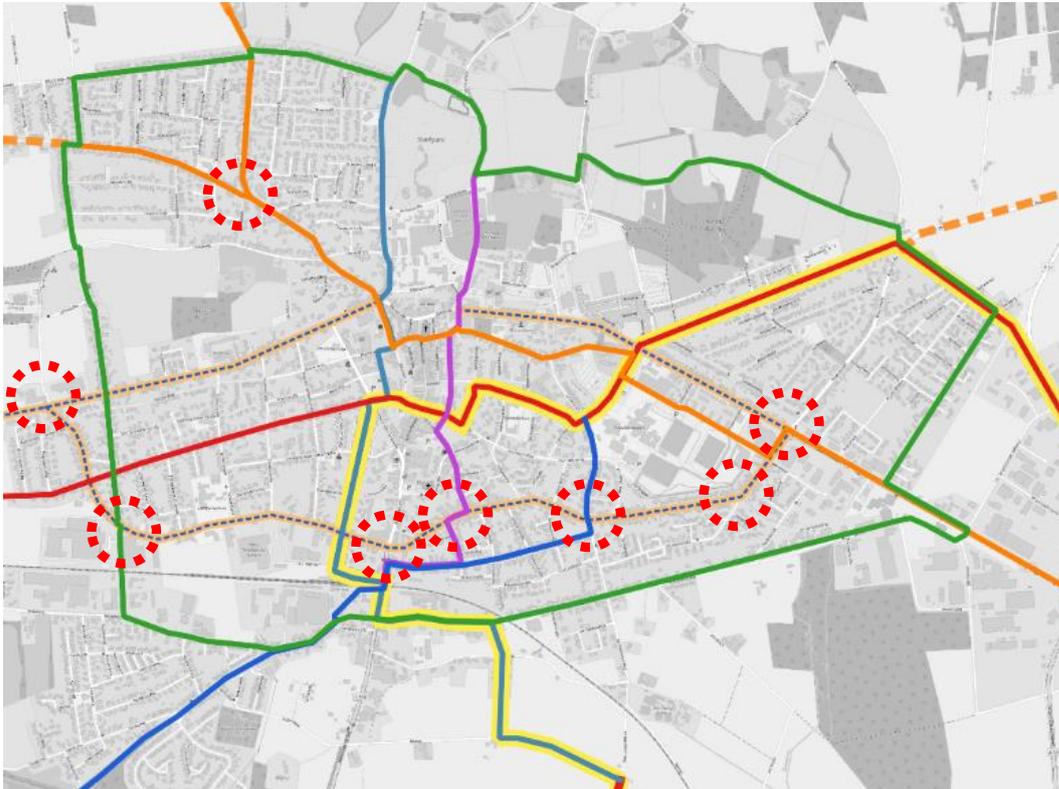


Grundsätzlich sind auch bei dieser Lösung die o.g. o.g. Wegebreiten und Einsatzgrenzen zu beachten. Sie stellt für den Radverkehr allerdings die bessere Lösung dar, da keine Verpflichtung zur Schrittgeschwindigkeit besteht.

Ausgehend von diesen Überlegungen schlagen wir zur Ertüchtigung der vorhandenen Radverkehrsanlagen die folgende Vorgehensweise vor:

- Sanierung der Wegeoberflächen
- Sofern eine ausreichende Seitenraumbreite gegeben ist, Anlage von separaten Radwegen mit den o.g. Regelbreiten
- Sofern die Regelbreiten für einen separaten Radweg nicht erreicht werden können, Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit einheitlicher Oberfläche, einer Breite von möglichst mehr als 3,0 m sowie einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Kraftfahrzeugen.
- Im Bereich von gering frequentierten Grundstückszufahrten ist der Seitenraum nur innerhalb des Sicherheitstrennstreifens abzusenken. Dies ermöglicht dem Radverkehr ein geradliniges Fahren (keine „Berg-und-Talfahrten“) und verbessert zudem die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich.
- Herstellen sicherer Fuß- und Radverkehrsführungen sowie Querungsmöglichkeiten an den nachfolgend dargestellten Knotenpunkten.
Sicherung weit abgesetzter Furten durch Einfärbungen und / oder Aufpflasterungen.

Abb. 46: Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführungen und Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten



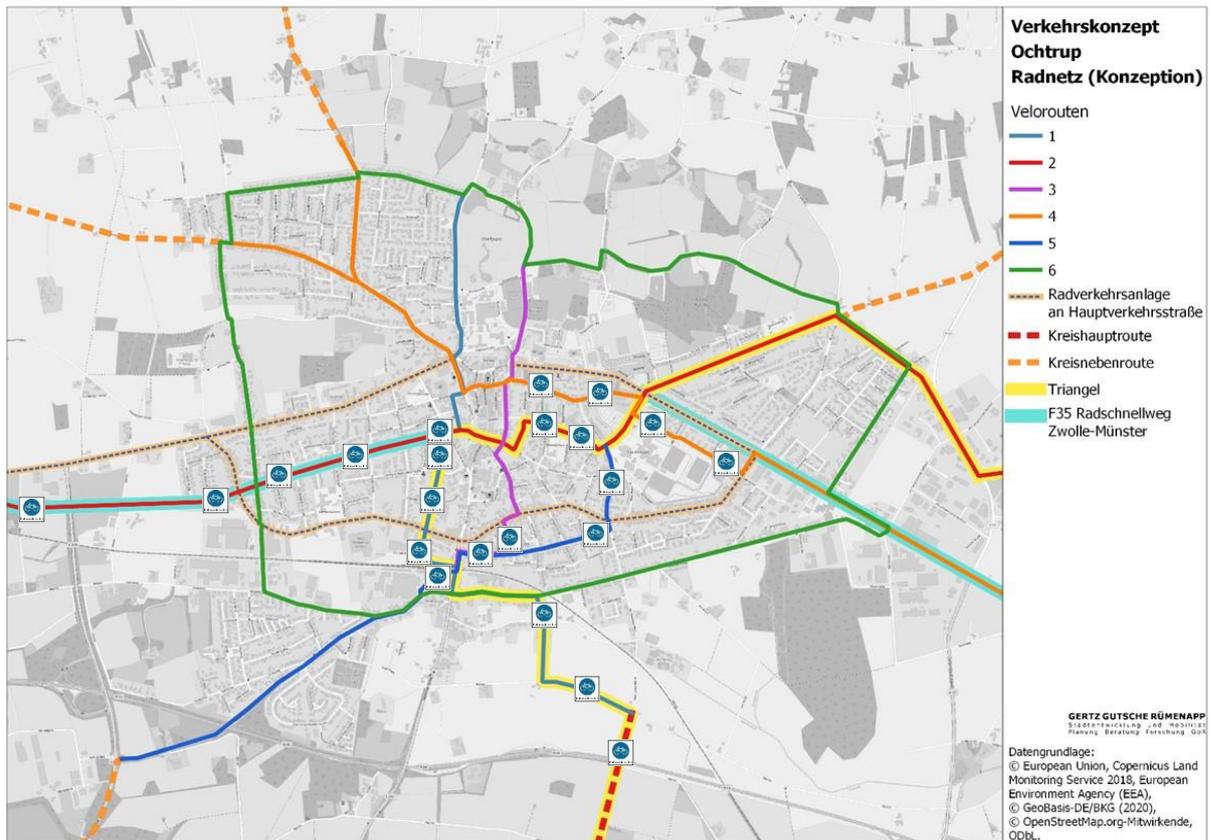
Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

3.3.3 Einrichtung von Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen stellt eine meist relativ kostengünstig und schnell umsetzbare Maßnahme zur Radverkehrsförderung dar. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist zudem seit der letzten Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung deutlich vereinfacht worden. Nunmehr stellt nicht mehr nur die zu erwartende Radverkehrsnachfrage, sondern vielmehr auch die Netzbedeutung einer Strecke eine Anordnungsvoraussetzung dar.

Aufbauend auf dem in Kap. 3.3.1 entwickelten Radverkehrsnetz schlagen wir die nachfolgend dargestellten Straßenzüge zur Einrichtung von Fahrradstraßen vor:

Abb. 47: Einrichtung von Fahrradstraßen im städtischen Veloroutennetz

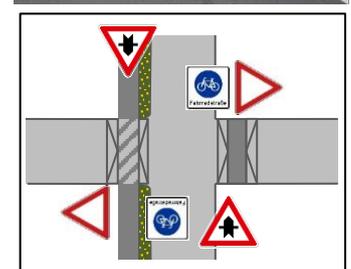


Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Die bisherigen Erfahrungen mit Fahrradstraßen zeigen, dass eine ausschließliche Beschilderung der Straßenzüge bei gleichzeitiger Freigabe für den Kfz-Verkehr nur eine begrenzte Akzeptanz und Regelbefolgung beim Kfz-Verkehr bewirken können und damit auch nur eine begrenzt positive Wirkung für den Radverkehr haben.

Erfolgreiche Beispiele von Fahrradstraßen weisen dagegen eine Kombination aus den folgenden Gestaltungselementen auf:

- Beschilderung
- Ordnung des ruhenden Verkehrs: Markierung von Parkständen/Parkstreifen und Sicherheitstrennstreifen
- Teilaufpflasterung/Markierung am Beginn der Fahrradstraße (s. Foto rechts)
- Vorfahrtsregelung für Fahrradstraße (s. Abb. rechts)
- Ggf. Anhebung der Fahrradstraße an Knotenpunkten
- Durchgängige Roteinfärbung bzw. anderweitige linienhafte Kennzeichnung der Fahrradstraße



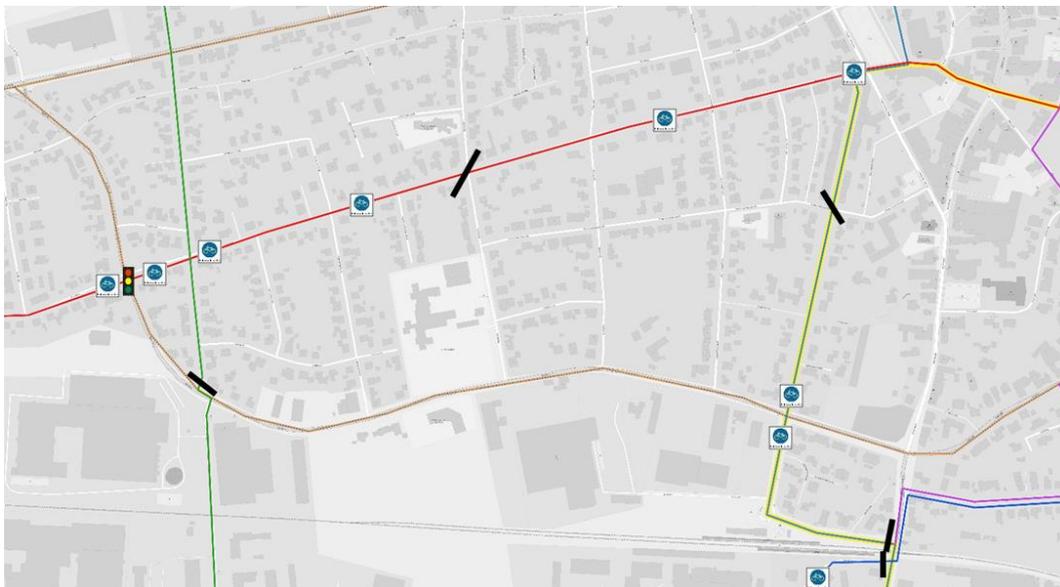
Sofern eine Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben werden soll bzw. muss, sollten dennoch der Kfz-Verkehr soweit wie möglich reduziert und etwaige Durchgangsverkehre vermieden werden. Eine vergleichsweise einfach und kostengünstig umzusetzenden Maßnahme hierfür stellt die Einrichtung von Diagonalsperren dar, die die Fahrtbeziehungen für den Kfz-Verkehr reduzieren, aber grundsätzlich weiterhin ermöglichen. Für den Radverkehr sind dagegen alle Fahrtbeziehungen möglich (s. Foto rechts).



Für die im **westlichen Stadtgebiet** vorgeschlagenen Fahrradstraße schlagen wir die folgenden Begleitmaßnahmen vor:

- Teilaufpflasterung/Markierung am Beginn der Fahrradstraße
- Vorfahrtsregelung für Fahrradstraße
- Durchfahrtsperren an den nachfolgend dargestellten Knotenpunkten
- Einrichtung einer Lichtsignalanlage zur Querung des Gausebrink

Abb. 48: Fahrradstraßen und Begleitmaßnahmen im westlichen Stadtgebiet

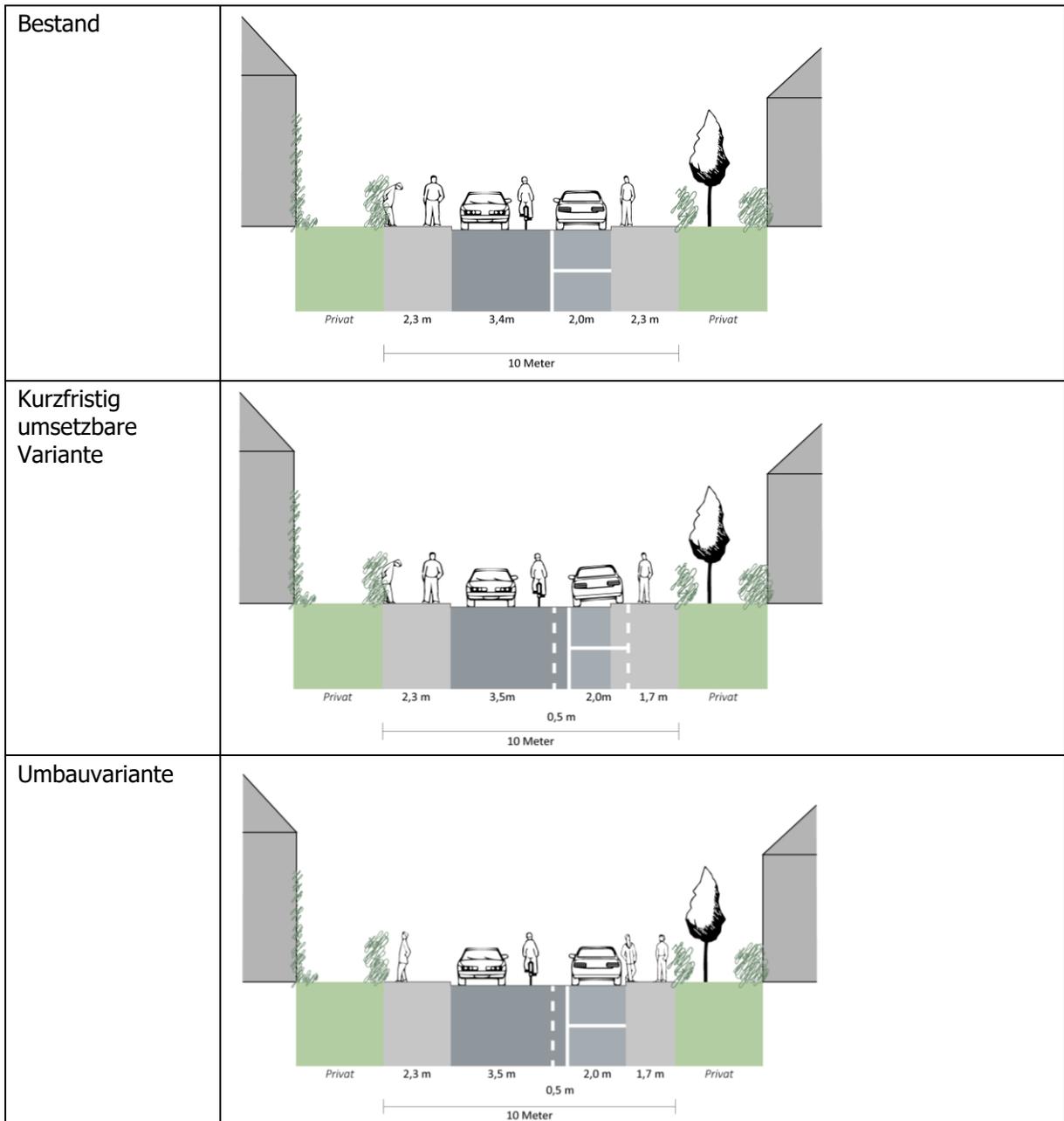


Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Mit diesen Begleitmaßnahmen bleibt eine gute Erreichbarkeit der einzelnen Straßen und Quartiere für den Kfz-Verkehr vom umliegenden Hauptverkehrsstraßennetz erhalten. Gleichzeitig wird eine Durchfahung der gesamten Fahrradstraße wirksam unterbunden. Die Maßnahmen sind daher aus unserer Sicht verhältnismäßig und angemessen.

Zur Realisierung einer Fahrradstraße im Straßenzug **Hellstiege / Beethovenstraße** ist – neben der Beschilderung – insbesondere eine Ordnung des ruhenden Verkehrs inkl. Schaffung einer ausreichenden Fahrbahnbreite erforderlich. Im bestehenden Straßenquerschnitt kann dies kurzfristig und ggf. testweise mithilfe von Markierungen der Parkstände unter Nutzung eines Teils des Gehwegs realisiert werden (vgl. Abb. 49 Mitte). Auf diese Weise wäre auch eine testweise Umsetzung zur Gewinnung von Erfahrungen möglich. Mittel- bis langfristig wäre auch unserer Sicht ein Umbau des Straßenquerschnitts sinnvoll (vgl. Abb. 49 unten).

Abb. 49: Querschnitt Fahrradstraße Hellstiege



Quelle: eigene Darstellung

Als Begleitmaßnahmen schlagen wir darüber hinaus die im Folgenden dargestellten Aufpflasterungen am Beginn der Fahrradstraße und den dazwischenliegenden Knoten vor (vgl. Abb. 50).

Abb. 50: Begleitmaßnahmen Hellstiege



Quelle: eigene Darstellung; Luftbild: Google Earth

3.3.4 Einrichtung von Schutzstreifen

Im Rahmen der politischen Beteiligung wurde die Anlage von Schutzstreifen in folgenden Straßenzügen angeregt:

- Ortsdurchfahrt Langenhorst
- Schützenstraße
- Niedereschstraße
- Nienborger Damm

Nach den in Deutschland geltenden rechtlichen und technischen Vorgaben setzt die Anlage von Schutzstreifen eine Schutzstreifenbreite von mind. 1,25 m, eine verbleibende Fahrbahnbreite von 4,5 m sowie einen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kraftfahrzeugen von 0,5 m voraus. Diese Mindestmaße sind im Hinblick auf die erforderlichen Überholabstände wie auch das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden unzureichend. Entsprechend neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie unseren eigenen Erfahrungen mit umgesetzten Schutzstreifen empfehlen wir, Schutzstreifen nur dann umzusetzen, wenn die nachfolgend dargestellten Breiten realisiert werden können.

Abb. 51: Erforderliche Breiten bei der Anlage eines Schutzstreifens

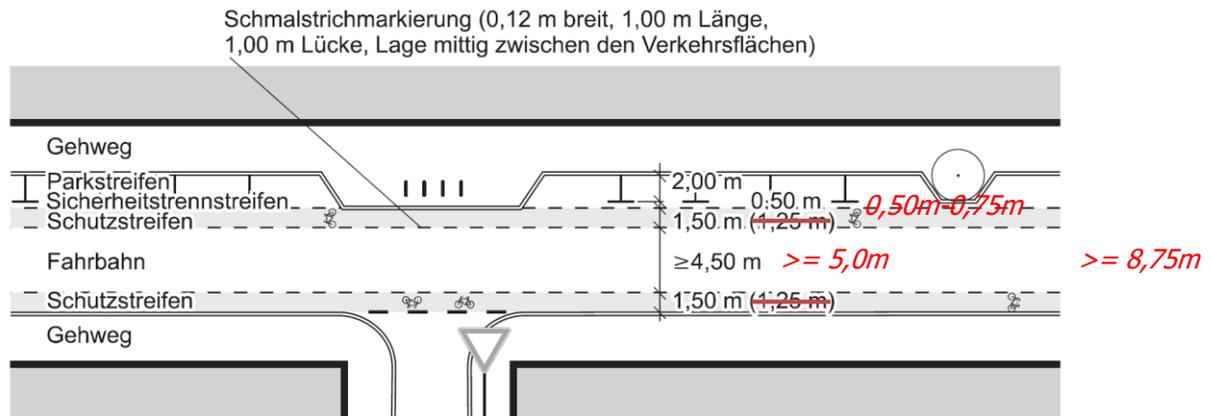


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

Quelle: eigene Darstellung auf der Grundlage von FGSV 2006

Die Überprüfung der oben angeführten Straßenzüge hat ergeben, dass die dargestellten Mindestbreiten nicht realisiert werden können. Wir empfehlen daher, auf die Markierung von Schutzstreifen zu verzichten.

Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist dagegen das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen bzw. sogenannten Sharrow sinnvoll.

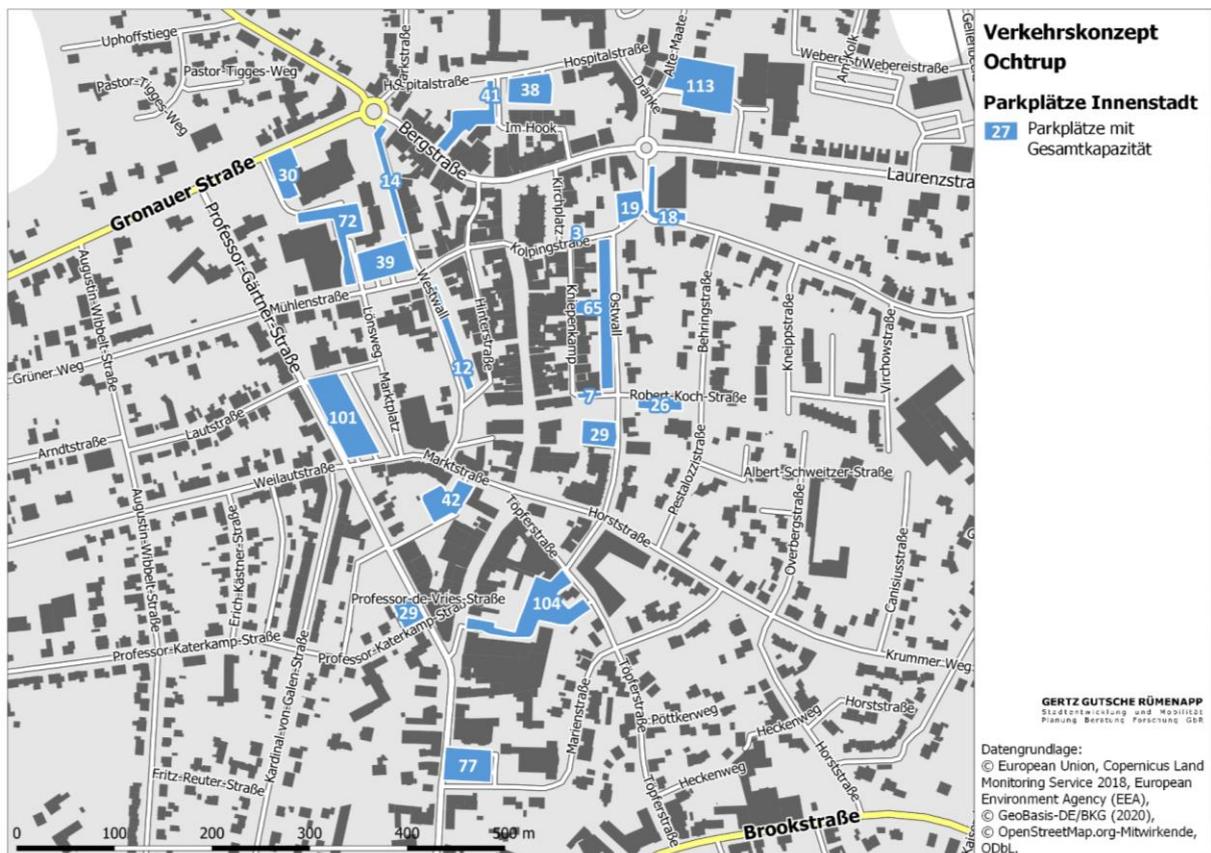
In den Niederlanden werden Schutzstreifen zum Teil auch bei deutlich geringeren Breiten der verbleibenden Kernfahrbahn eingesetzt. Entsprechende Lösungen wären nach unserer Einschätzung grundsätzlich auch in Ochtrup denkbar. Sofern die Stadt Interesse an einer testweisen Umsetzung hat, schlagen wir vor, die Möglichkeiten eines entsprechenden Verkehrsversuchs mit den Straßenverkehrsbehörden zu besprechen.

3.4 Parkraumkonzept Altstadtbereich

3.4.1 Heutige Situation und aktualisierte Parkraumerhebung

Insgesamt gibt es in der Ochtruper Innenstadt angeboten ca. 880 öffentlich zugängliche Parkplätze (vgl. Abb. 52). Die größten Kapazitäten mit je über 100 Stellplätzen weisen die Parkplätze Am Markt, Töpferstraße sowie der Lidl-Parkplatz auf. Die übrigen Stellplatzanlagen verteilen sich flächendeckend und vergleichsweise kleinteilig auf das Stadtzentrum, sodass Besuchende aus den verschiedenen Richtungen Ziele in der Innenstadt mit dem Pkw erreichen.

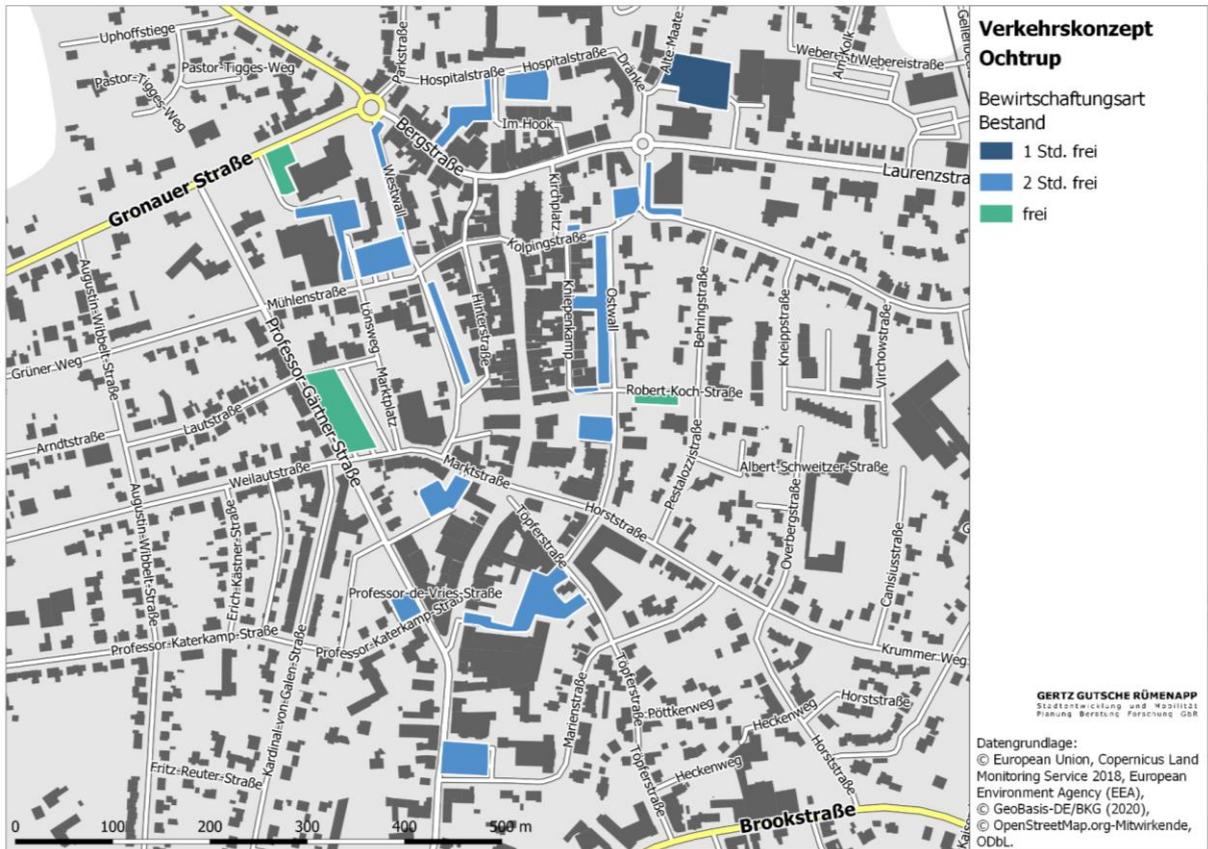
Abb. 52: Heutiges Parkplatzangebot in der Innenstadt von Ochtrup



Quelle: eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebungen

Für die meisten Parkplätze im öffentlichen Raum eine Parkscheibenregelung für eine maximale Parkdauer von 2 Stunden (vgl. Abb. 53), am Lidl nördlich der Laurenzstraße beträgt die Höchstparkdauer 1 Stunde. Am Markt, an der Stadthalle und in der Robert-Koch-Straße können Pkws ohne zeitliche Begrenzung abgestellt werden. Kostenpflichtige Parkplätze gibt es in Ochtrup nicht.

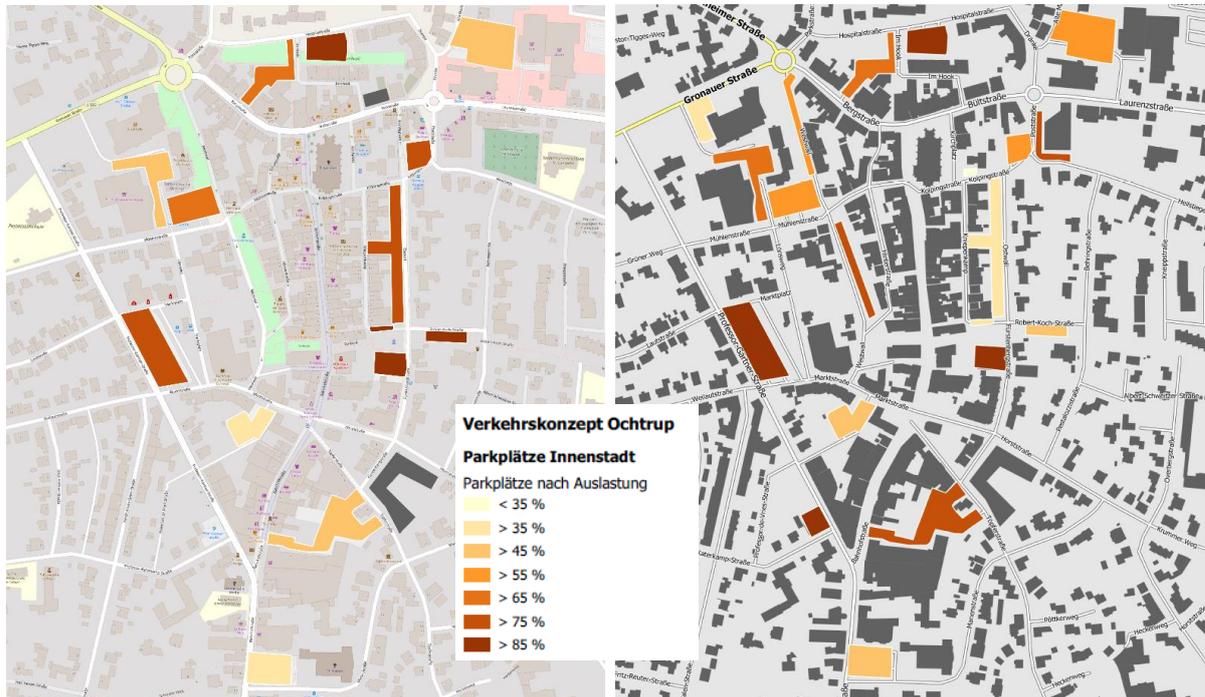
Abb. 53: Bewirtschaftungsart der öffentlichen Parkplätze in der Ochtruper Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebungen

Die nachstehende Gegenüberstellung der Auslastung der Innenstadt-Parkplätze in der Spitzenstunde (10-11 Uhr) zeigt, dass insbesondere die Parkplatzangebote Am Markt, an der Professor-Katerkamp-Straße, an der Volksbank (im Norden) sowie die Parkplätze an der Fürstenbergstraße gut besucht sind. Der Ostwall war im Vergleich zu der Erhebung aus dem Jahr 2018 (vor der Corona-Pandemie) während der Erhebung im August 2021 weniger stark ausgelastet.

Abb. 54: Auslastung der Innenstadt-Parkplätze in der Spitzenstunde (10-11 Uhr), Gegenüberstellung 2018 (links) und 2021 (rechts)



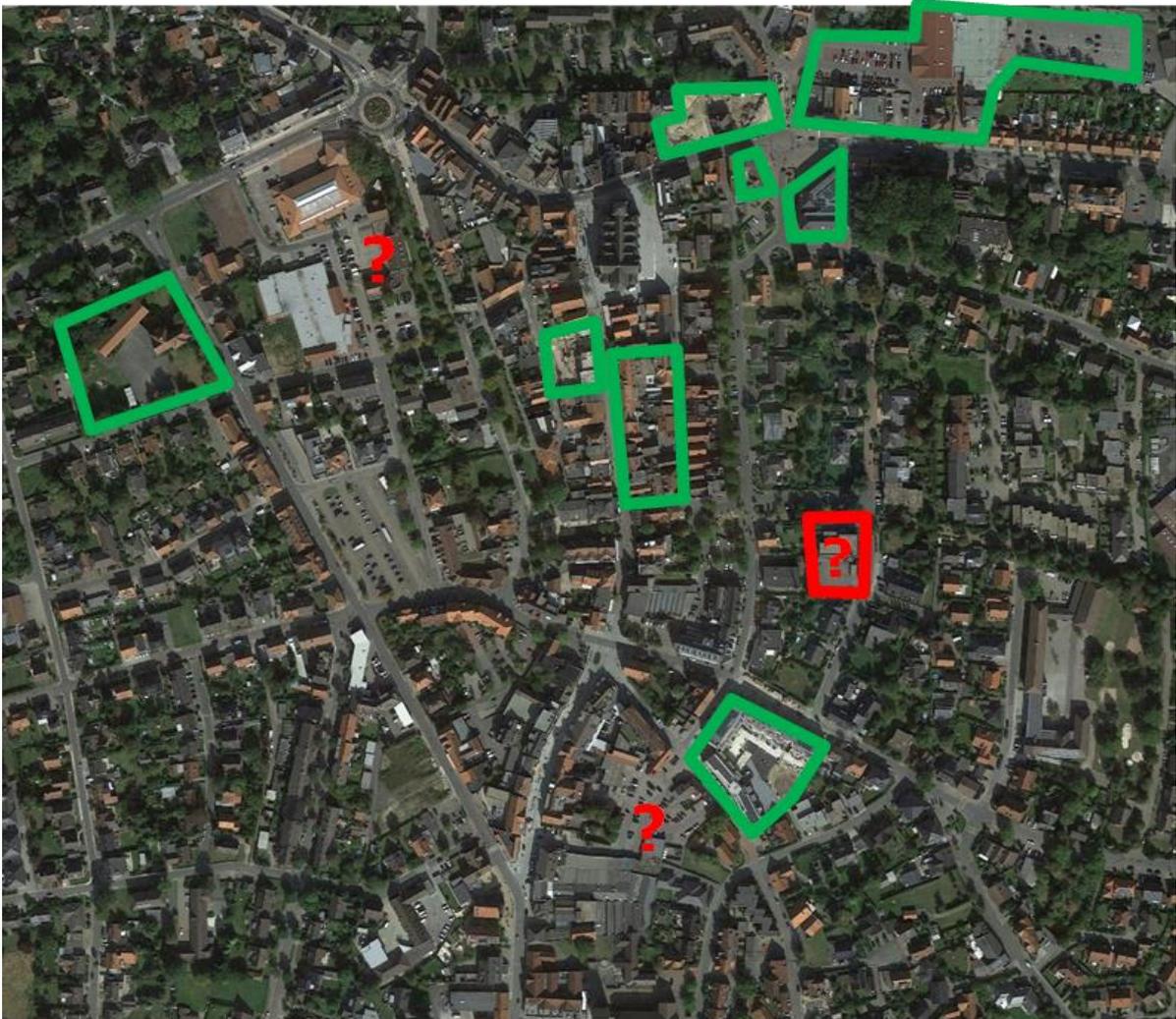
Quelle: eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebungen, Kartengrundlage: Datengrundlage: © OpenStreet-Map.org-Mitwirkende, ODbL, © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2012, European Environment Agency (EEA), © GeoBasis-DE/BKG (2014).

Die Gesamtbetrachtung der Spitzenstunde zeigt, dass selbst während der Spitzenstunde nur wenige öffentlich Parkierungsanlagen in der Ochtruper Innenstadt an die Kapazitätsgrenze geraten und Besuchende freie Parkplätze vorfinden.

3.4.2 Abschätzung zukünftiger Stellplatzbedarf

Der zukünftige Stellplatzbedarf hängt stark von den weiteren Entwicklungen und städtebaulichen Planungen in der Innenstadt ab.

Abb. 55: geplante (angedachte) Entwicklungen in der Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung, Hintergrund: Luftbild Stadt Ochtrup, Eigentüemer: Land NRW, Bezirksregierung Koeln, Abteilung Geobasis NRW, Stand: 2021-04-14, Lizenz sollte ebenfalls sein: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Zu den geplanten Entwicklungen gehört der Ausbau des Stellplatzangebots nördlich der Laurenzstraße: Hier entstehen im Rahmen einer Neubebauung des Bereiches 240 neue Stellplätze, was ungefähr dem bisherigen Stellplatzangebots in diesem Bereich entspricht (bisher zur Alten Maate 113 + rückwärtig 133 PP, Summe 246 Stellplätze).

Die Neubebauungen um den Postplatz (beim Kreisverkehr Bültstr./Poststr./Laurenzstr./Dränke) nutzen den Bestand bzw. der Bedarf wird auf den jeweiligen Grundstücken abgedeckt. Die Neuplanungen in der Weinerstraße im Bereich der „Wigboldhäuser“ sehen die Stellplätze im Bestand vor, während in der Neubebauung im Bereich der Töpfer-/Fürstenberg- und

Horststraße für die 54 neuen Wohneinheiten insgesamt 80 Tiefgaragenstellplätze geschaffen wurden.

Von der Verlagerung der Feuerwache auf das ehemalige Schulgeländer im Grünen Weg geht kein zusätzlicher Stellplatzbedarf aus.

Mit „Fragezeichen“ versehen sind die Entwicklungen des Bereiches der heutigen Feuerwache an der Stadthalle sowie die Frage nach einer Umstrukturierung des K+K inkl. der Stellplätze an der Töpferstraße.

Für den Rathausneubau wurde der Stellplatzbedarf folgendermaßen ermittelt:

- Stellplatzbedarf: insgesamt ca. 130-150 Stellplätze
 - Rathaus: 45 öffentliche + 70 für Beschäftigte
 - weitere Nutzungen: 15-35 Stellplätze (z.B. Sparkasse)
- Nur geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Altstadt, aber ggf. räumliche Umverteilungen in Abhängigkeit der Stellplatzstandorte
- Standortvarianten am Ostwall schlechter an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden, aber verkehrstechnisch machbar

Zwischenfazit zukünftiger Stellplatzbedarf

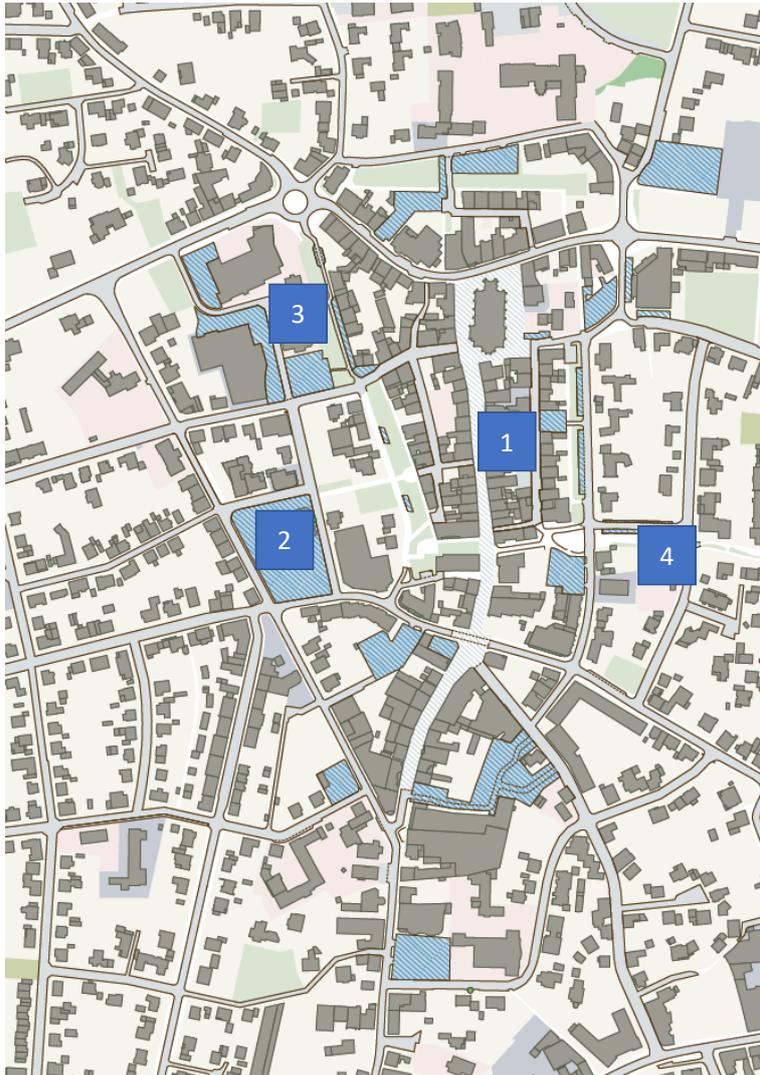
Zusammengefasst lässt sich sagen, dass abgesehen vom geplanten Rathausneubau keine konkreten weiteren Stellplatzbedarfe aus absehbaren neuen Nutzungen entstehen. Eine Zunahme könnte ggf. durch eine deutliche Attraktivierung der Altstadt entstehen, allerdings steht die Zunahme der Kfz-Nutzung grundsätzlich der allgemeinen Zielsetzung für die Mobilitätsentwicklung (Stärkung des Umweltverbunds) entgegen. Daher wird aus gutachterlicher Sicht keine weitere Ausweitung des Stellplatzangebotes empfohlen.

Gleichwohl wird eine Zentralisierung und Konzentration von öffentlichen Stellplätzen in der Innenstadt empfohlen, um beispielsweise in anderen Bereichen Parkplatzflächen für eine Flächenumnutzung zu gewinnen. Darüber hinaus werden nachstehend Empfehlungen für eine differenzierte Ausweisung von Langzeit- und Kurzzeitparkplätzen aufgezeigt.

3.4.3 Potentialstandorte für Sammelparkierungsanlagen

Die aufgeführten Potentialstandorte werden nachfolgend in Steckbriefen ausführlicher untersucht. In den detaillierten Einzelprüfungen werden u.a. die Flächenverfügbarkeit, derzeitige Nutzung, Besitzverhältnisse, realisierbare Stellplatzzahlen, die Erschließungssituation sowie Empfehlungen hinsichtlich der Umsetzung und nächsten Planungsschritte aufgezeigt.

Abb. 56: Übersicht Potentialflächen



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL, © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2012, European Environment Agency (EEA), © GeoBasis-DE/BKG (2014).

1. Neubau Rathaus (Weinerstr.)
2. Marktplatz/ZOB
3. alter Standort Feuer- und Rettungswache (Stadthalle)
4. Post

Abb. 57: Potentialstandort Rathaus-Neubau Weinerstraße

Standort: Rathaus-Neubau Weinerstraße		Nr. 1
Derzeitige Nutzung Einzelhandel (inkl. PP) + Leerstand		
Eigentum Stadt Ochtrup		
Flächenpotential ca. 3.300 m ² Grundfläche		
Stellplatzpotential je Ebene (eingeschossige TG) ca. 90		
Entfernung Zum Zur Fußgängerzone: ✓ Bahnhof: 130 m (Pottbäcker Platz) 950 m 50 m (St. Lamberti)		
Planungsrechtliche Ausgangslage FNP-Ausweisung: gemischte Bauflächen B-Plan: B-Plan Nr. 008 (Altstadt)		
Anbindung an das Hauptstraßennetz / Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeit insbesondere aus Richtung Norden, Osten und Westen • Norden: über L582 (Bentheimer Straße), Berg-/Bültstr., Poststraße und Ostwall • Osten: über L510 (Langenhorster Damm, Hauptstraße), Laurenzstraße, Postdamm und Ostwall • Westen: über L510 (Gronauer Straße), Berg-/Bültstraße, Postdamm und Ostwall • Erschließung über Dränke-KV, Ostwall bzw. Südwall 	
Fußläufige Anbindung zur Innenstadt/ zum Bahnhof ✓	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr gute Erreichbarkeit der Innenstadt: direkter Zugang zur nördlichen Fußgängerzone (Weinerstraße) • Wegeverbindung zum Bahnhof über Fußgängerzone und Bahnhofstraße 	
Schwierigkeiten/ Hemmnisse ✗	<ul style="list-style-type: none"> • Vielfältige Voruntersuchungen Baugrund, Archäologie, Denkmalpflege, Kellerkataster etc. • Zeitl. Verzug der Bürgerbeteiligung durch Corona • Nutzungsfestsetzung + Detailplanung Rathaus-Neubau • Zufahrt über Ostwall/Südwall 	
Einschätzung/ Empfehlung/ Umsetzbarkeit • TG mit nur 1 Ebene stellt kaum zusätzliche Besucher-Stellplätze bereit -> Standort v.a. aufgrund der Nähe zur Innenstadt weiterverfolgen	Nächste Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen mit der Verbundsparkasse (z.B. gemeinsame TG oder Sitzungsräume) • Detailplanung für Teilabriss des vorhandenen Gebäudes + Rathaus-Neubau 	

Abb. 58: Potentialstandort Marktplatz/ZOB

Standort: Marktplatz/ ZOB		Nr. 2
Derzeitige Nutzung Parkplatz, ZOB		
Eigentum Stadt Ochtrup		
Flächenpotential 6.400 m ² Grundfläche		
Stellplatzpotential je Ebene ca. 200		
Entfernung Zum Bahnhof: 900 m Zur Fußgängerzone: 160 m (Pottbäcker Platz) / 280 m (St. Lamberti)		
Planungsrechtliche Ausgangslage FNP-Ausweisung: Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge, Parkplatz B-Plan: nicht vorhanden		
Anbindung an das Hauptstraßennetz / Erreichbarkeit		
	<ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeit insbesondere aus Richtung Norden, Süden und Westen • Norden: über L582 (Bentheimer Straße), Gronauer Straße, Prof.-Gärtner-Str. • Süden: über L582 (Metelener Str.), Bahnhofstraße, Prof.-Gärtner-Str. Alternative: über L573 (Nienborger Str.)/ B54, Gronauer Str., Prof.-Gärtner-Str. • Westen: über L573 (Nienborger Str.)/B54, Gronauer Str., Prof.-Gärtner-Str. • Erschließung über Hauptverkehrsstraßennetz: Prof.-Gärtner-Str./ Marktstraße bzw. Marktplatz 	
Fußläufige Anbindung zur Innenstadt/ zum Bahnhof/	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Wegeverbindung zum Bahnhof über Prof.-Gärtner-Str., Bahnhofstraße bis zur Metelener Str. • Zentraler Bereich der Fußgängerzone über Marktstraße erreichbar (Pottbäcker Platz) 	
Schwierigkeiten/ Hemmnisse	✘	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des ZOB • Investorensuche/Projektentwicklung für mögliche Gewerbe- und Wohnnutzung auf dem Marktplatz bei einer Neubebauung • Alternativkonzept für jährliche Kirmes
Einschätzung/ Empfehlung/ Umsetzbarkeit <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliches Entwicklungspotential Standort v.a. aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der Flächenverfügbarkeit weiterverfolgen	Nächste Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> • Planrecht schaffen (B-Plan aufstellen) • Verlagerung des ZOB • Detailplanung für Neubebauung u.U. TG auf dem Marktplatz 	

Abb. 59: Potentialstandort alter Standort Feuer- und Rettungswache/Stadthalle

Standort: heutige Feuer- / Rettungswache (an d. Stadthalle)		Nr. 3
Derzeitige Nutzung Feuer- und Rettungswache (Neubau an der Prof. Gärtner-Str.)		
Eigentum Stadt Ochtrup		
Flächenpotential 2.300 m ² Grundfläche		
Stellplatzpotential je Ebene ca. 70		
Entfernung ✔ Zum Bahnhof: ✗ 1.000 m Zur Fußgängerzone: 350 m (Pottbäcker Platz) 200 m (St. Lamberti)		
Planungsrechtliche Ausgangslage FNP-Ausweisung: Bauliche Anlagen und Flächen für den Gemeinbedarf, (kulturelle bzw. sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen, öffentliche Verwaltungen, Feuerwehr) B-Plan: B-Plan 056.01 (Kerngebiet)		
Anbindung an das Hauptstraßennetz / Erreichbarkeit		
Fußläufige Anbindung zur Innenstadt/ zum Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeit der Innenstadt • Schlechte fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs (>1km Fußweg) 	
Schwierigkeiten/ Hemmnisse ✗	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungssituation: Anfahrt über Wohnstraße (Mühlenstraße) bzw. über Stadthalle (erfordert Ordnen des ruhenden Verkehrs K+K-Parkplatz) Landschaftsplanerische und städtebauliche Integration eines Parkdecks -> Wallanlagenkonzept 	
Einschätzung/ Empfehlung/ Umsetzbarkeit <ul style="list-style-type: none"> • längere Distanz zur südl. Fußgängerzone • Synergien mit Stadthalle (PP-Nutzung) • Neubebauung bietet städtebaul. Potentiale, daher auch andere Flächennutzung denkbar -> Standort ggf. weiterverfolgen	Nächste Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> • Anpassungen des Planrechts erforderlich (in Abhängigkeit der Nutzung und ob Parkdeck- oder Tiefgaragenlösung) • Detail- und Nutzungsplanungen aufstellen • Ggf. Investorensuche für Neubebauung + Mitfinanzierung einer TG 	

Abb. 60: Potentialstandort altes Postgebäude (Pestalozzistraße)

Standort: altes Postgebäude (Pestalozzistraße)		Nr. 4
Derzeitige Nutzung ehemaliges Postgebäude, derzeitige Nutzung: Praxis für Physiotherapie		
Eigentum Stadt Ochtrup		
Flächenpotential 2.600 m ² Grundfläche		
Stellplatzpotential je Ebene ca. 80		
Entfernung Zum Bahnhof: 1.000 m Zur Fußgängerzone: 250 m (Pottbäcker Platz) 300 m (St. Lamberti)		
Planungsrechtliche Ausgangslage FNP-Ausweisung: bauliche Anlagen und Flächen für den Gemeinbedarf (Post) B-Plan: kein B-Plan vorhanden		
Anbindung an das Hauptstraßennetz / Erreichbarkeit		
Anbindung an das Hauptstraßennetz / Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit insbesondere aus allen Richtung, allerdings Erschließung durch Wohnstraßen • Norden: über L582 (Bentheimer Str.), Berg-/Bültstraße, Dränke-KV, Ostwall/Robert-Koch-Str.; oder Hellstiege/Behringstraße • Osten: L510 (Hauptstraße/Laurenzstraße), Brookstraße, Horststraße, Pestalozzistraße • Süden: über L582 (Metelener Str.), Brookstraße, Horststraße, Pestalozzistr. • Westen: über L510 (Gronauer Straße), Berg-/Bültstraße, Postdamm, Ostwall od. Hellstiege, Pestalozzistraße oder L510 Gausebrink, Brookstraße, Horststr. und Pestalozzistr. 	
Fußläufige Anbindung zur Innenstadt/ zum Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeit der Innenstadt/zentralen Fußgängerzone • Keine gute Wegeverbindung zum Bahnhof 	
Schwierigkeiten/ Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Lage der Fläche im Osten der Innenstadt, daher keine direkte Anbindung über Hauptverkehrsstraßen • Erschließung der Fläche über Wohnstraßen • Abriss des alten Postgebäudes + Parkplatz-Neubau 	
Einschätzung/ Empfehlung/ Umsetzbarkeit ✗ -> Standort ggf. weiterverfolgen (Erschließung über Wohnstr. + Einbindung in das Hauptverkehrsstraßennetz, ggf. Einbezug der PP Robert-Koch-Straße)	Nächste Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> • Planrecht schaffen (B-Plan-Aufstellung) • Parkleitsystem anpassen, um PARSUCHVERKEHRE aus Wohngebieten heraus zu halten 	

3.4.4 Variantenbetrachtung zukünftige Parkplatzschwerpunkte

Aus der detaillierten Einzelbetrachtung zukünftiger Potentialstandorte für Sammelparkierungsanlagen wurden mehrere Varianten, teilweise in Kombination verschiedener Standorte, als Ausgangspunkt für die strategische Entwicklung des Parkraumangebots in der Ochtrup Altstadt zusammengestellt. Nachstehend werden die Varianten näher erläutert.

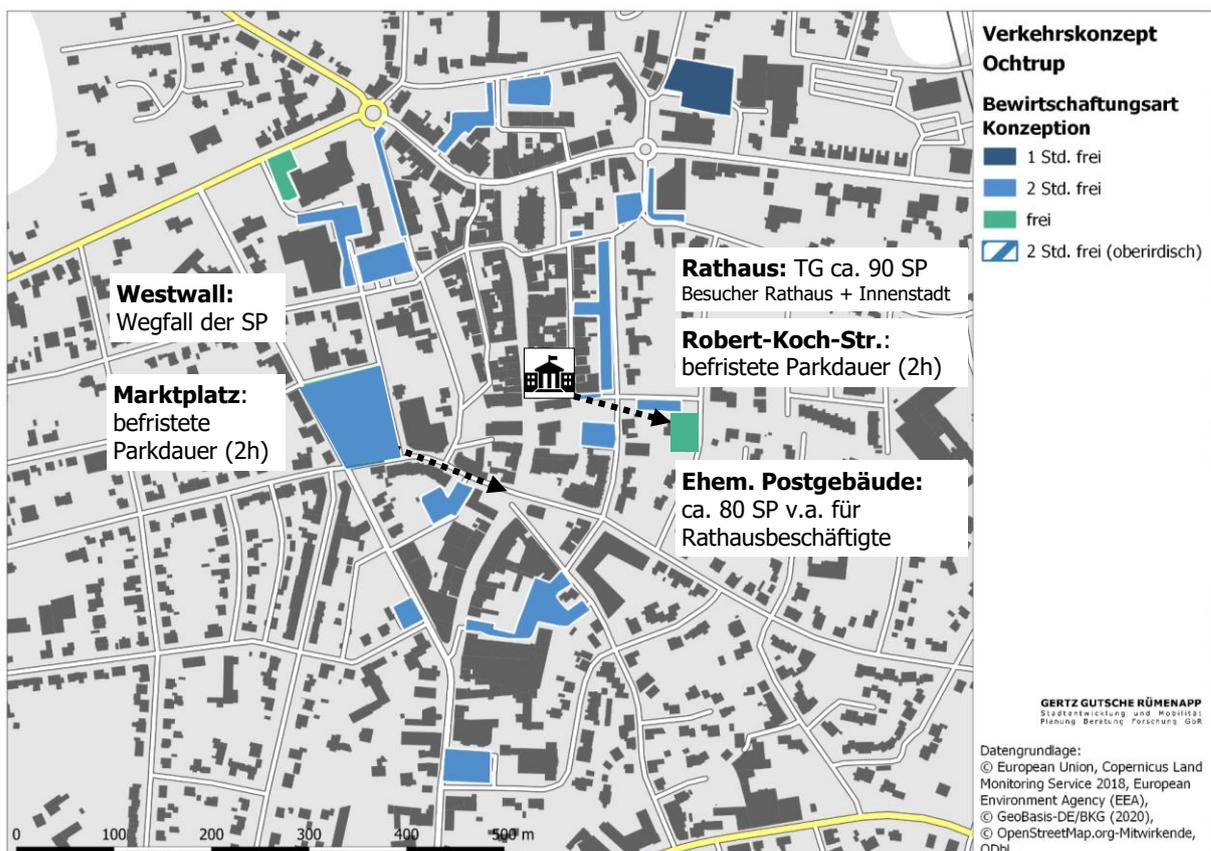
Sie sollen eine Grundlage für die strategische Entscheidung der zukünftigen Parkraumkonzeption durch die Politik bilden. Die aufgezeigten Visualisierungen und Skizzen (sind nicht Gegenstand des Beschlusses, sondern sollen die konzeptionellen Überlegungen des Gutachterbüros veranschaulichen. Vielmehr soll aus dem Beschluss des Verkehrskonzeptes an die Verwaltung der Auftrag ergehen, weitere Planungsschritte einzuleiten.

Parkplatzkonzeption Variante 1:

Rathaus-Neubau mit Tiefgarage + Entwicklung des ehemaligen Postgeländes

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Idee einer Tiefgarage unter dem neuen Rathausstandort in der Weinerstraße inkl. der damit einhergehenden Parkraumregulierungen.

Abb. 61: Parkplatzkonzeption Variante 1: Rathausneubau-Tiefgarage (Weinerstr.) + Entwicklung ehem. Postgelände



Quelle: eigene Darstellung



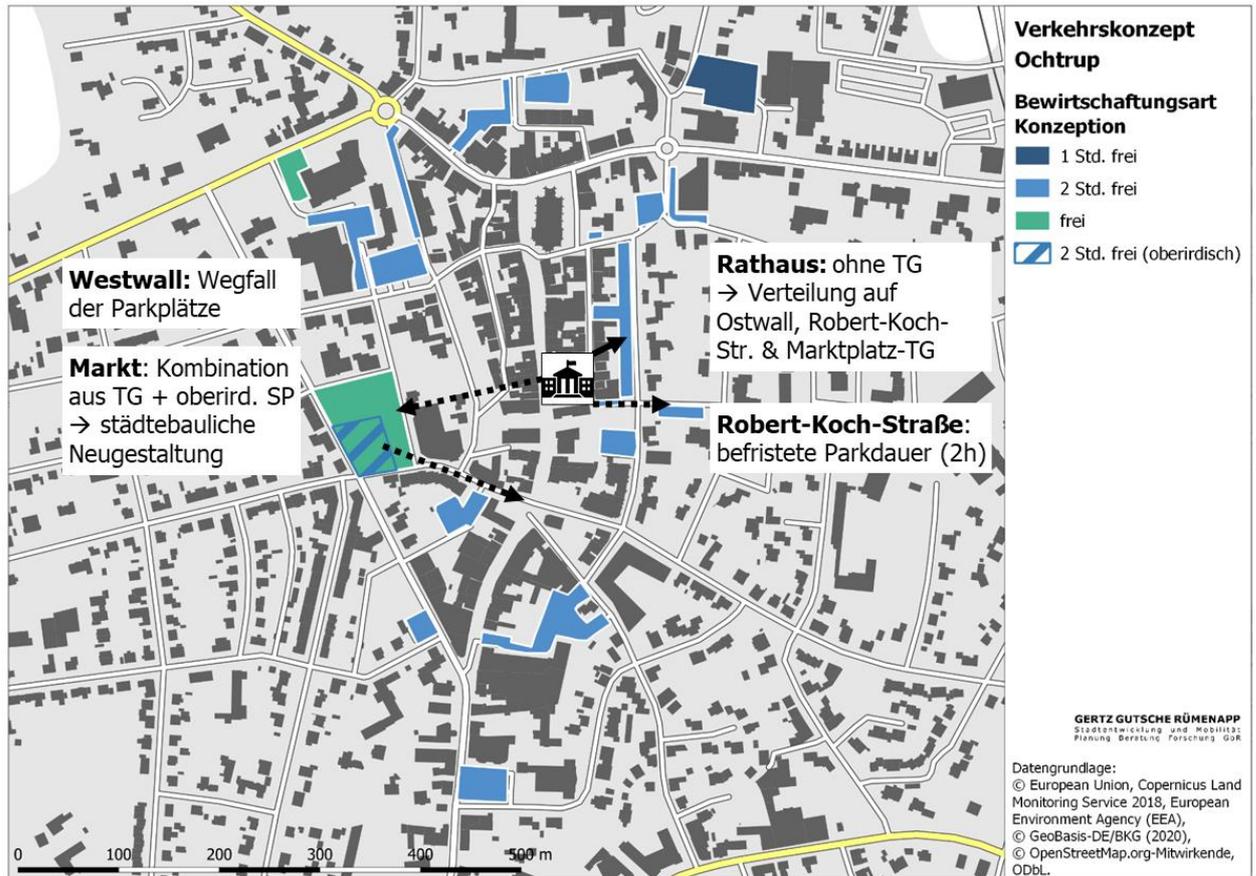
Im Einzelnen umfasst die **Variante 1** folgende Eckpunkte:

- Rathausneubau mit Tiefgarage (Σ ca. 90 SP)
 - ca. 45 SP für Rathaus-Besucher
 - ca. 45 SP für Innenstadt-Besucher
- Neubau ehem. Postgelände: ca. 80 SP je Ebene
 - 70 SP für Rathaus-Mitarbeiter
- Bewirtschaftung PP Robert-Koch-Straße (max. 2h)
- Bewirtschaftung Marktplatz (max. 2h)
- Parkplätze am Westwall können entfallen (-12 PP)

Parkplatzkonzeption Variante 2: Marktplatz mit Tiefgarage

Als zweite Variante wurde untersucht, wie viele Stellplätze eine Tiefgarage unter dem Marktplatz bereitstellen kann und welche Parkraumregulierungen bei dieser Option sich für die umliegenden Parkplatzangebote ergeben. Neben der Tiefgarage (kostenlose Stellplätze für Langzeitparker), können oberirdisch Parkmöglichkeiten für Besucher:innen der Altstadt angeboten werden (max. Parkdauer 2h).

Abb. 62: Parkplatzkonzeption Variante 2: Markplatz-Tiefgarage



Quelle: eigene Darstellung

Im Einzelnen umfasst die **Variante 2** folgende Eckpunkte:

- Tiefgarage unter dem Marktplatz (Σ ca. 140 kostenlose Stellplätze):
 - ca.70 Stellplätze für Rathaus-Mitarbeiter
 - ca.70 Langzeitparkplätze für Beschäftigte der Innenstadt
- ca. 70 oberirdische Stellplätze am Markt (Parkdauer max. 2h)
- Wegfall des ZOB, Einrichtung einer Bushaltestelle inkl. Querungshilfe an der Prof.-Gärtner-Straße
- Bewirtschaftung Parkplätze Robert-Koch-Straße (max. 2h) → für Rathausbesucher
- Parkplätze am Westwall können entfallen (-12 PP)

Aus dieser Variante ergeben sich sowohl städtebaulich als auch landschaftsplanerisch vielfältige Möglichkeiten für eine Neuorganisation des Markplatzes. Mit den dargestellten Visualisierungen sollen lediglich unsere ersten konzeptionellen Überlegungen veranschaulicht werden.

Abb. 63: *Markplatz heute (Bestand)*



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland
– Zero – Version 2.0

Abb. 64: Parkplatzkonzeption Variante 2: denkbare Ideenskizze zur Visualisierung der Überlegungen (oberirdisch)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Beispielsweise können überdachte, ggf. gesicherte Fahrradabstellanlagen im Rahmen einer Mobilstation am Marktplatz mit weiteren Angeboten kombiniert werden und ein attraktives Angebot darstellen.

Unterirdisch ist eine Tiefgarage mit einer Zufahrt über den Lönsweg aufgezeichnet, in der je nach Anordnung und Platzbedarf für Aufgänge, Technik etc. insgesamt ca. 130 bis 180 Stellplätze realisierbar sind.

Abb. 65: Parkplatzkonzeption Variante 2: denkbare Ideenskizze zur Visualisierung der Überlegungen (Tiefgarage, unterirdisch)



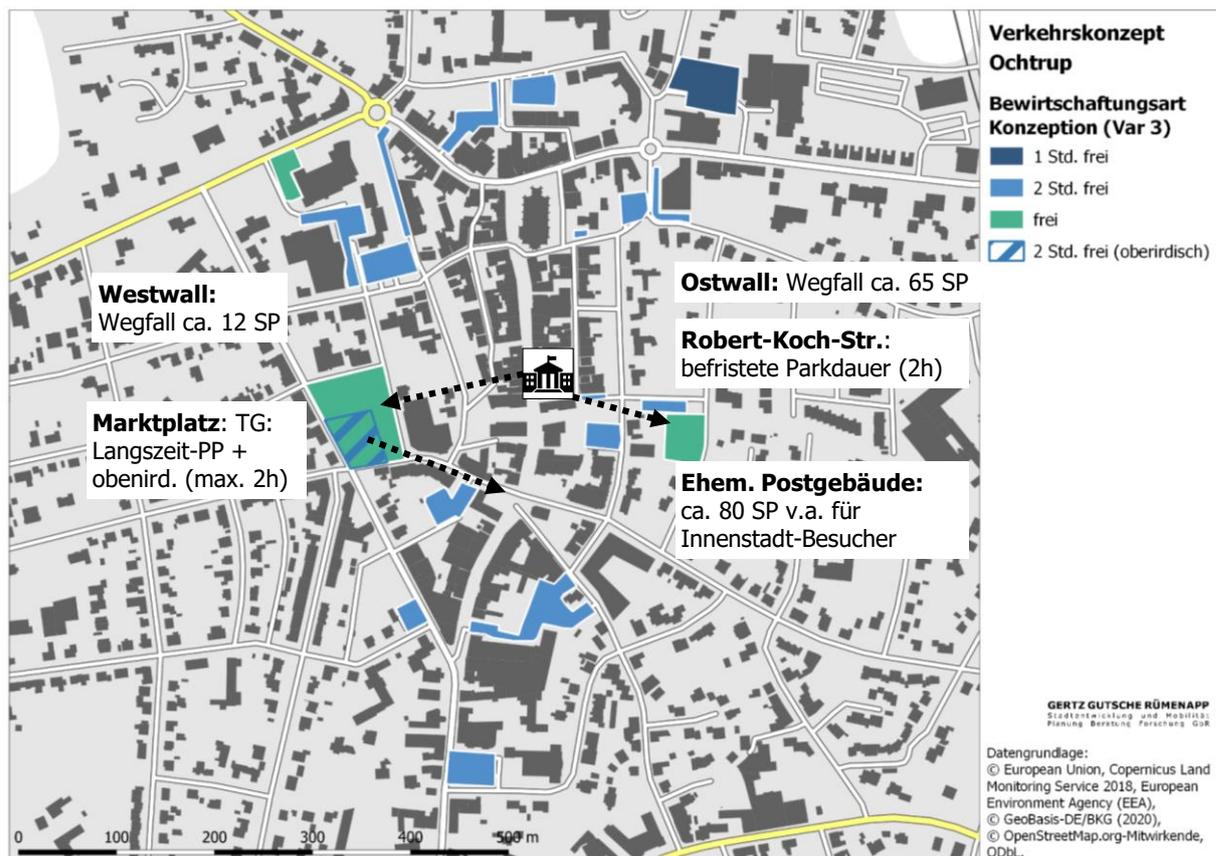
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Parkplatzkonzeption Variante 3:

Marktplatz mit Tiefgarage + Entwicklung des ehemaligen Postgeländes

Die dritte Variante kombiniert die Idee einer Tiefgarage unter dem Marktplatz mit der Ertüchtigung des ehemaligen Postgeländes zu einem öffentlichen Parkplatz. Diese Kombination kommt sowohl ohne eine Tiefgarage am Rathaus als auch ohne die vorhandenen Parkplätze am Ostwall aus und bündelt damit die Parksuchverkehre zusätzlich. Zugleich ergeben sich daraus neue Entwicklungs- und Gestaltungsoptionen für den Ostwall der Altstadt.

Abb. 66: Parkplatzkonzeption Variante 3, Marktplatz-Tiefgarage + Entwicklung ehem. Postgelände



Quelle: eigene Darstellung

Im Einzelnen umfasst die **Variante 3** folgende Eckpunkte:

- Insgesamt ca. 210 Stellplätze am Marktplatz:
 - Ca. 140 Stellplätze in einer Tiefgarage für Langzeitparker (kostenlos)
 - Ca. 70 oberirdische Stellplätze mit befristeter Parkdauer (max. 2h)
- Weitere ca. 80 Stellplätze können auf dem ehemaligen Postgelände realisiert werden
- Bewirtschaftung Parkplätze Robert-Koch-Straße (max. 2h)
- Parkplätze am Westwall können entfallen (-12 PP)
- Parkplätze am Ostwall können entfallen (-65 PP)

3.4.5 Grundsätzliche Empfehlungen des Parkraumkonzeptes

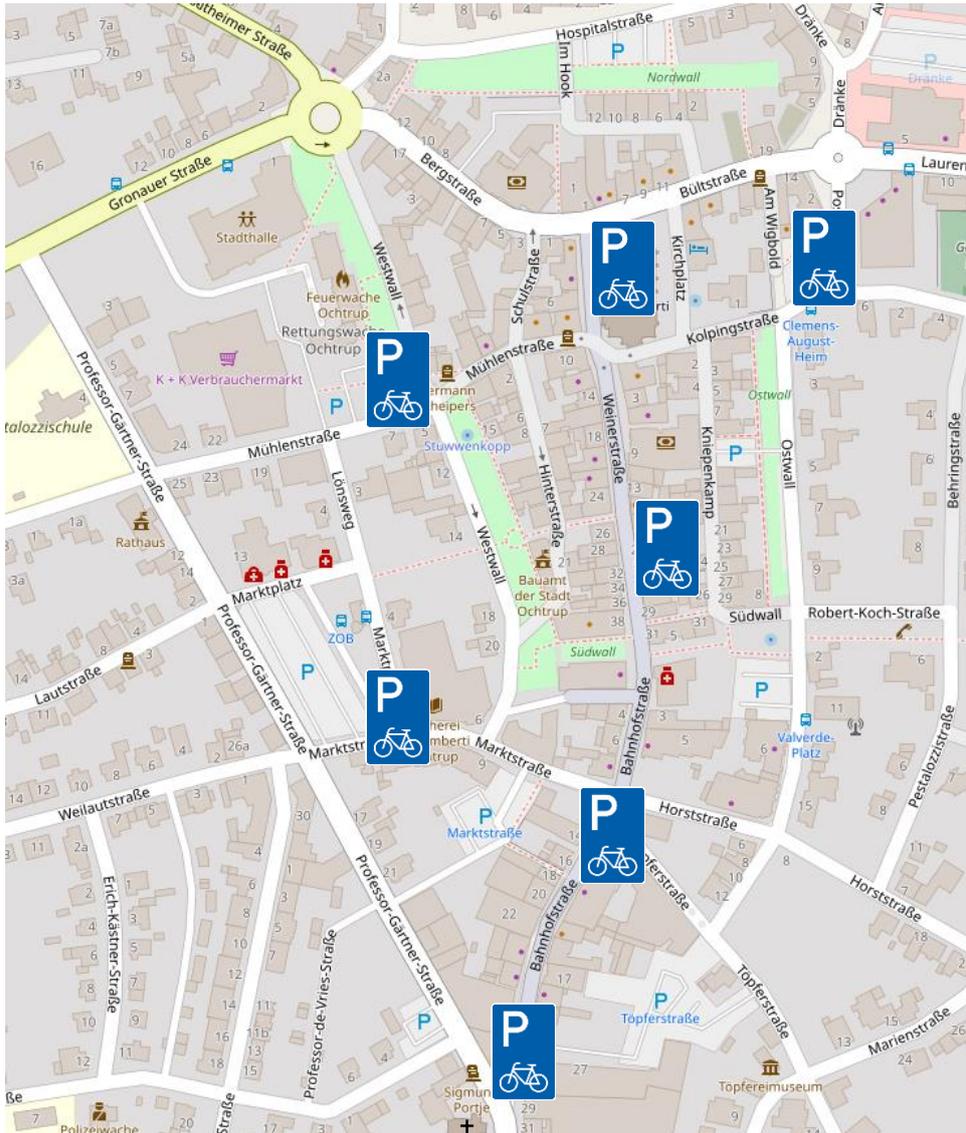
Mit Hilfe der dargestellten Varianten soll die Grundlage für eine Entscheidung über die generelle Strategie zum Innenstadtparken im Zusammenhang mit Rathausneubau getroffen werden.

Weitere nächste Planungsschritte: Das Parkraumkonzept für die Altstadt von Ochtrup sollte folgenden Grundsätzen folgen:

- Konzentration auf zentrale, größere Parkplätze, um Parksuchverkehre zu bündeln
- Kleinere Parkplätze z.B. am Westwall können entfallen
→ Rückbau der Parkplätze und Aufstellen eines landschaftsplanerischen Konzeptes zur Aufwertung der Wallanlagen
- Begrenzte Parkdauer für kleinere Parkplätze (z.B. Robert-Koch-Straße einführen)
- Neuordnung des K+K-Parkplatzes (Bahnhofsstr.)
- Qualität des Raumes stärker betonen (Aufwertung der Wallanlagen und des Markplatzes möglich)
- Überdachte Fahrradabstellanlagen in der Altstadt einrichten (vgl. Abb. 67)
 - Lambertikirche (Übergang Berg-/Bültstr.)
 - Kölpingstraße/ Poststraße
 - Weinerstraße in Verbindung mit Rathaus-Neubau
 - Pottbäcker Platz
 - Marktplatz, ggf. in Verknüpfung mit weiteren Angeboten einer Mobilstation
 - Bahnhofstraße/Prof.-Gärtner-Straße (Höhe K+K)
 - Mühlenstraße (ggf. beim K+K-Parkplatz)



Abb. 67: Standorte für überdachte Fahrradabstellanlagen in der Ochtruper Innenstadt



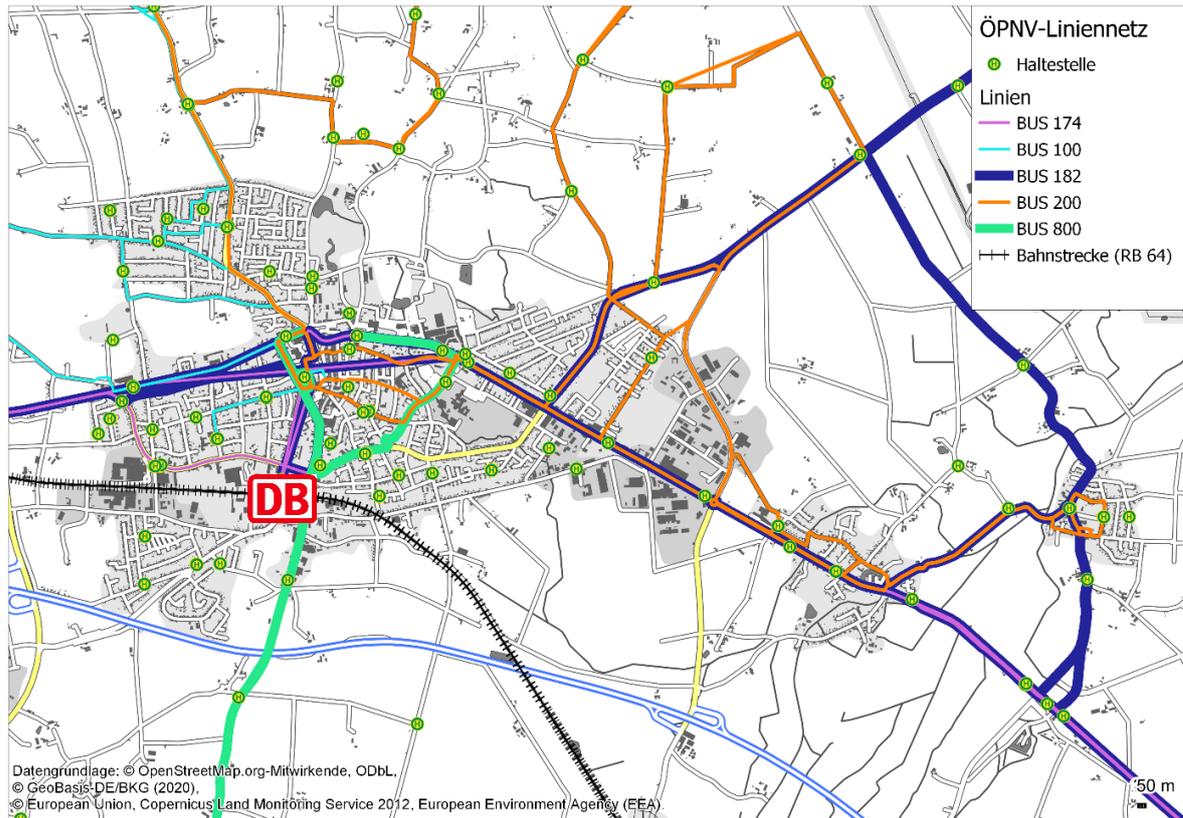
Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.
Kartenkacheln: © OpenStreetMap, CC BY-SA.

3.5 Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes und ÖPNV

3.5.1 Lage des Bahnhofs und Bahnangebot

Der Bahnhof befindet sich im südlichen Teil des Stadtgebietes von Ochtrup und ist ca. 1km von der Innenstadt (Fußgängerzone Bahnhofstraße/Weinerstraße) entfernt.

Abb. 68: Lage des Bahnhofs und Busliniennetz in Ochtrup



Quelle: eigene Darstellung

Abb. 69: Bahnhofsgebäude (links), Bahnübergang Metelener Straße (rechts)



Quelle: eigene Aufnahmen

Die Züge am Bahnhof fahren nicht von einem Bahnsteig in Mittellage ab, sondern sind durch die Gleisanlagen getrennt. D.h. die Züge in Richtung Gronau (und weiter Richtung Niederlande) verkehren ab Gleis 2 von der südlichen Seite und die Züge in Richtung Münster fahren auf der nördlichen Seite der Bahngleise ab (vgl. Abb. 71).

Während der nördliche Bahnsteig (Richtung Münster) einen Zugang vom Bahnhofsgelände/Bahnhofsvorplatz und an der Bahnhofstraße neben dem WC-Haus hat, gibt es zum Gleis 1 nur 1 Zugang direkt von der Metelener Straße. Der Bahnsteig ist gegenüber dem direkt angrenzenden Nienborger Damm ca. 1m höher gelegen als das Straßenniveau (vgl. Abb. 70).

Abb. 70: getrennte Bahnsteige 1 und 2 (links), Höhenunterschied Bahnsteig 1 Richtung Gronau



Quelle: eigene Aufnahmen

Abb. 71: Lage des Bahnhofs, der Gleisanlagen und des Bahnübergangs



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

3.5.2 Ausstattung des Bahnhofs – heute und zukünftig

Derzeit gibt es neben einem wetterfesten Schutz und den Fahrgastinformationen (inkl. Fahrkartenautomat) noch eine Radstation, einen Taxirufstand am Bahnhof.

Im Bahnhofsgebäude selbst befindet sich ein Kiosk mit Bistro sowie eine Töpferwerkstatt. Aufgrund der Corona-Pandemie ist das öffentliche WC in der Nebenanlage der Radstation derzeit nicht zugänglich.

Der östliche Teil der überdachten alten Güterabfertigung (Nebenanlage) wird als Radstation für technische Anlagen und als öffentliches WC genutzt (derzeit aufgrund der Corona-Pandemie allerdings nicht zugänglich). Westlich vom Bahnhofsgebäude wird die alte Güterabfertigung von einer Spedition als Lagerfläche genutzt (vgl. Abb. 72).

Abb. 72: östliche und westliche Nebenanlagen des Bahnhofsgebäudes



Quelle: eigene Aufnahme

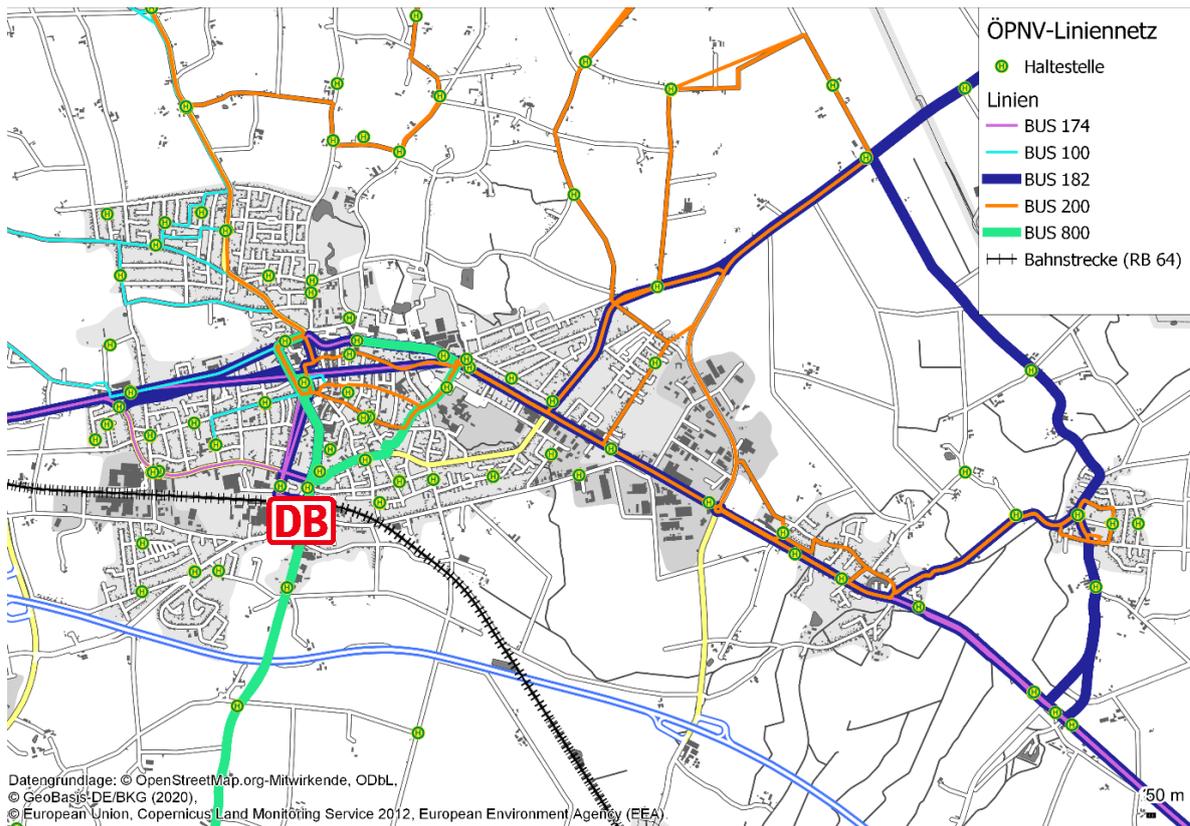
Die vorhandene Nutzung des Bahnhofsgebäudes und der Nebenanlagen hat durchaus Verbesserungs- und Umnutzungspotential. Neben den vorhandenen Service-Angeboten sind ergänzende Angebote wie eine Packstation, Schließfächer und auch ein ansprechend gestalteter Wartebereich direkt im Gebäude denkbar. Des Weiteren bietet sich am Bahnhof neben einem Ausbau des Nahversorgungsangebots auch das Einrichten eines Fahrradladens mit integrierter Werkstatt an. Solche Serviceangebote können in das Konzept einer Mobilitätsstation/Radstation integriert werden (vgl. Kapitel 3.6).

Um die Attraktivität des Bahnhofs und die Frequenz in dessen Umfeld zu erhöhen, sind zudem das Einrichten eines Versammlungsraumes oder regelmäßige Ausstellungen denkbar.

Für die alte Güterabfertigung auf der westlichen Seite des Bahnhofsgebäudes könnte sich ebenfalls eine Umnutzung z.B. in Form von Mikrowohnungen in Modulbauweise eignen.

Mittag). Die weiteren Buslinien dienen hauptsächlich als Schulbusverkehre. Daher könnte insbesondere die Verbindung Ochtrup – Wetringen als defizitär bezeichnet werden und sollten im nächsten Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt stärkere Berücksichtigung finden. Des Weiteren sollten die Anschlusssituation v.a. zwischen der Linie 182 und dem RB64 am Bahnhof verbessert werden. Insgesamt ist eine Ausweitung des Busangebots in den Abendstunden und an den Wochenenden zu empfehlen, um für Fahrgäste auch im Freizeitverkehr attraktiv zu sein.

Abb. 74: Busliniennetz Ochtrup



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Fahrplandaten 2020

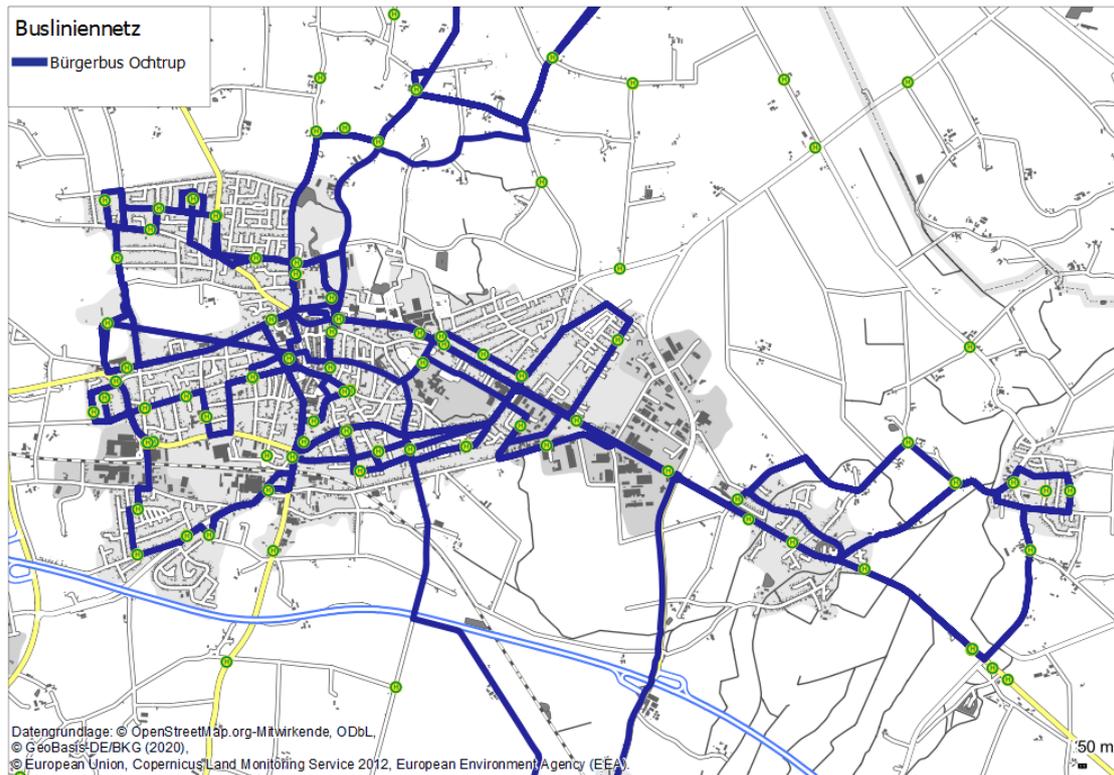
Die **Attraktivität des Ochtruper Bürgerbusses** sollte zukünftig insbesondere durch mehr Flexibilisierung und Digitalisierung erhöhen. Eine Ausweitung zu einem sogenannten „on-Demand“-Angebot, d.h. einem Mobilitätsangebot auf Bestellung, ist zu empfehlen und mit weiteren Angeboten im Kreis Steinfurt abzustimmen. Im besten Fall können die Fahrgäste per über eine integrierte App an (virtuellen) Haltestellen zusteigen und Tickets digital erwerben sowie sich über die aktuelle Verkehrssituation/Fahrplanauskunft über mögliche Verspätungen oder Umstiege informieren.

Abb. 75: Bürgerbus am heutigen ZOB



Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 76: Haltestellen und Linienführung des Bürgerbusses in Ochtrup



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Fahrplandaten 2020

Im Rahmend der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes wurde die Funktion des heutigen **ZOB am Marktplatz** geprüft und eine Verlegung des ZOB vom Markplatz an einem anderen Standort (zum Bahnhof oder dem Schulzentrum) betrachtet (vgl. Abb. 77).

Abb. 77: ZOB am Markplatz heute (links), Haltestelle am Schulzentrum (rechts)



Quelle: eigene Aufnahmen

Mit dem heutigen Angebot ist der ZOB am Markplatz als Umsteigeknoten nicht erforderlich (keine bedeutsamen Umsteigerelationen zwischen Regionalbuslinien). Vor dem Hintergrund eines deutlichen ÖPNV-Ausbaus kann er jedoch wieder an Bedeutung gewinnen.

3.5.4 Park+Ride und Bike+Ride

Insgesamt gibt 58 Park+Ride-Stellplätze rund um den Ochtruper Bahnhof, wobei alle Stellplätze nördlich der Gleisanlagen angeboten werden. Ungefähr die Hälfte davon befindet sich direkt am Bahnhofsvorplatz und die andere Hälfte entlang der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Metelener Straße. Kfz-Abstellmöglichkeiten auf der südlichen Seite z.B. am Nienborger Damm gibt es nicht.

Abb. 78: Park+Ride- und Bike+Ride-Angebot am Bahnhof Ochtrup



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

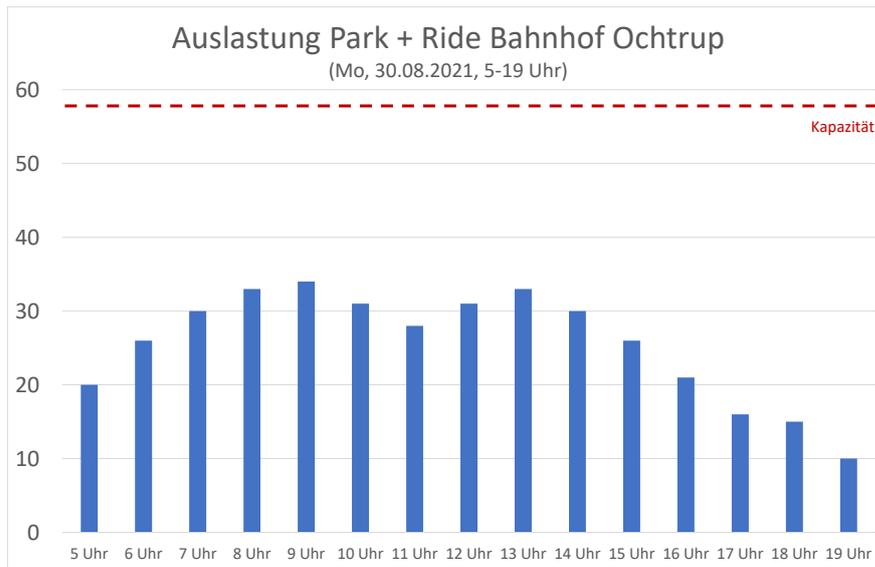
Abb. 79: Park+Ride-Parkplätze in der Bahnhofstraße und am Bahnhofsvorplatz



Quelle: eigene Aufnahmen

Die Auslastung des **Park+Ride-Angebots** an einem Montag im August 2021 kann dem nachstehenden Diagramm entnommen werden. Demnach wird die Kapazität über den gesamten Tagesverlauf nicht ausgeschöpft, sodass Besuchende problemlos freie Parkplätze vorfinden (vgl. Abb. 80). Die Erhebung fand nach den Sommerferien statt, gleichwohl war die beobachtete Auslastung nur teilweise vergleichbar mit der P+R-Nutzung vor der Corona-Pandemie.

Abb. 80: Erhebung Park+Ride-Auslastung am Bahnhof Ochtrup



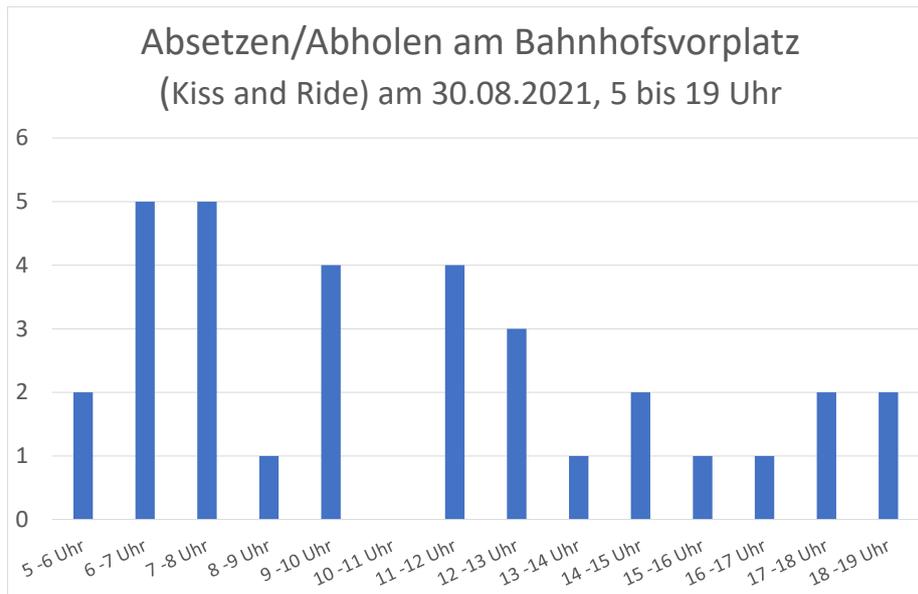
Quelle: eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebungen am 30.08.2021

Beobachtungen aus der Zeit vor der Pandemie (2019) zeigten eine stärkere Auslastung der P+R-Stellplätze zu den Hauptverkehrszeiten. Gleichwohl wird vor dem Hintergrund der Ziele einer stärkeren Fuß- und Radverkehrsförderung sowie Aufwertung des Bahnhofsumfeldes derzeit keine Ausweitung des Park-and-Ride-Angebots aus Gutachtersicht empfohlen.

Kiss and Ride am Bahnhof

Bei sogenannten „Kiss and Ride-Parkplätzen“ handelt es sich um geordnete Parkstände für Kurzzeitparken um Abholen oder Absetzen von Personen in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Die Erhebung am Bahnhof im August 2021 hat gezeigt, dass in Ochtrup insbesondere morgens zwischen 6 und 8 Uhr Personen auf dem Bahnhofsvorplatz abgesetzt bzw. abgeholt werden (vgl. Abb. 81). Der Bedarf ist damit zwar nicht sehr hoch, aber vorhanden.

Abb. 81: Kiss and Ride am Bahnhofsvorplatz (Erhebung am 30.08.2021)



Quelle: eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebungen am 30.08.2021

Daher wird in der Konzeption ein Stellplatz für Kurzzeitparken vorgesehen, um einen bequemen, schnellen und sichereren Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV am Bahnhof zu ermöglichen (vgl. Variantenbetrachtung Abb. 87 und Abb. 90).

Abschätzung zukünftiges Bike+Ride-Angebot

Derzeit gibt es rund um den Bahnhof Platz für ca. 170 Fahrräder, wobei ca. 60 Abstellanlagen gesichert und überdacht in der Radstation direkt neben dem Bahnhofsgebäude untergebracht sind. Abgesehen davon handelt es sich bei den vorhandenen Fahrradständern um nicht überdachte Vorderradhalter. Diese liegen gegenüber des Bahnhofsvorplatzes an der Straße Am Bahnhof, in der Bahnhofstraße in Richtung Metelener Straße und am Nienborger Damm direkt an der Metelener Straße (vgl. Abb. 82 und Abb. 83).

Abb. 82: Radstation am Bahnhof Ochtrup



Quelle: eigene Aufnahmen

Abb. 83: B+R-Anlagen nördlich und südlich des Bahnübergangs an der Metelener Straße



Quelle: eigene Aufnahmen

Durch die getrennten Bahnsteige ergeben sich derzeit für Reisende längere Laufwege über den Bahnübergang. Da dies v.a. für Pendler relevant ist, ergeben sich Auswirkungen auf die Nutzung der P+R und B+R-Stellplätze. Naturgemäß streben die Nutzerenden möglichst kurze Laufwege bei der An- bzw. Abreise an. Bei den Radfahrenden führt dies dazu, dass die Fahrradabstellanlagen in der Bahnhofsstraße/Ecke Metelener Straße stärker frequentiert werden, als am Nienborger Damm oder direkt am Bahnhofsgebäude.

Festzuhalten ist, dass das aktuelle B+R-Angebot sowohl qualitativ als auch quantitativ nicht ausreichend ist. Da es bisher jedoch keine Methodik zur Abschätzung **zukünftiger B+R-Bedarfe** gibt, wird an dieser Stelle eine gutachterliche Einschätzung vorgenommen. Bei der geplanten SPNV-Angebotsausweitung ist eine deutliche Nachfragesteigerung gegenüber heute zu erwarten. In einer 1. Ausbaustufe wird empfohlen das Gesamtangebot an B+R-Anlagen auf **400 Stellplätze** auszuweiten. In weiteren Ausbaustufen kann dann flexibel nachgesteuert und auf die weiteren Entwicklungen reagiert werden. Hierfür sind in den konzeptionellen Überlegungen B+R-Potentialflächen aufgeführt (vgl. Variantenbetrachtung Abb. 87 und Abb. 90).

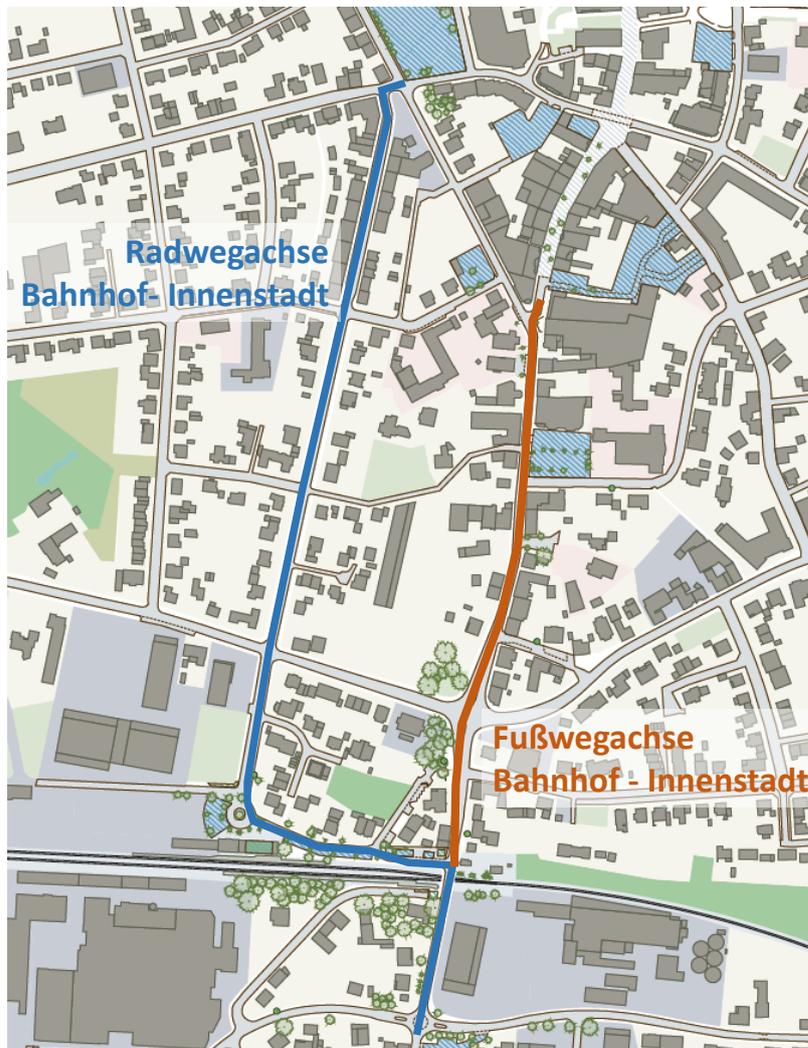
Geplant ist zeitnah die Einrichtung eines Leihradangebot mit Lastenrädern in einem separaten Teil der Radstation (insg. 20 Leihräder). Dies soll insbesondere Kund:innen des Factory-Outlet-Centers an der Laurenzstraße ansprechen, sodass eine weitere Leihradstation direkt am DOC vorgesehen ist.

Die geplante Radwegeverbindung der „Triangel“ führt über den Bahnhof Ochtrup (vgl. Abb. 40) und hebt die Bedeutung des Themas Radverkehrsführung am Bahnhof hervor.

Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof-Innenstadt

Die Hauptradwegeverbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt soll zukünftig die Achse über die Professor-Gärtner-Straße sein. Der Fußverkehr kann hingegen v.a. über die Bahnhofstraße bis zur Fußgängerzone geführt werden (vgl. Abb. 84).

Abb. 84: Hauptrad- und Hauptfußwegeverbindung Bahnhof-Innenstadt

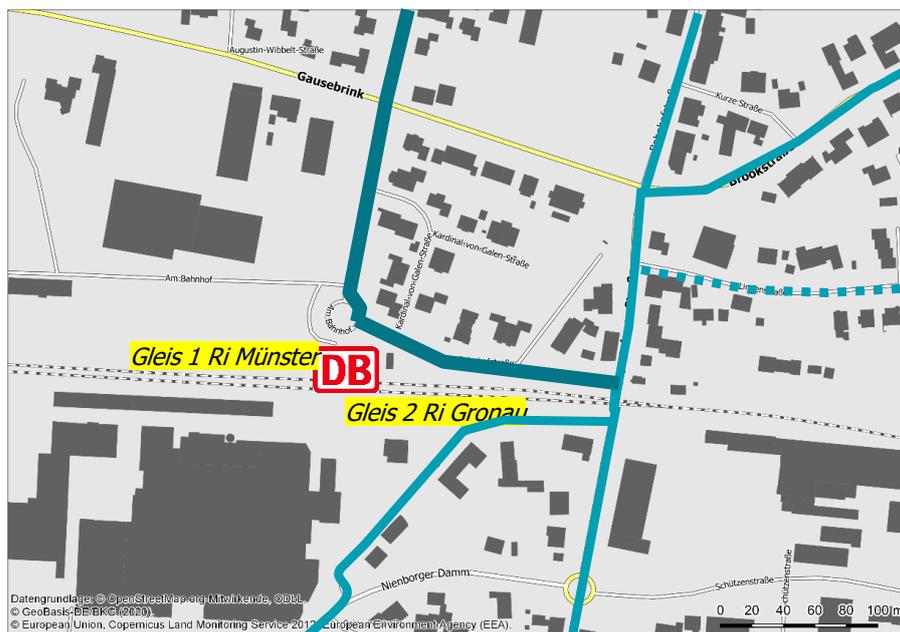


Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Für Radfahrende sind neben einer attraktiven Route zur Innenstadt über die Professor-Gärtner-Straße beispielsweise auch Verbindungen in Richtung DOC, dem Schulzentrum oder dem Gewerbegebiet Ost (weiter in Richtung Langenhorst/Welbergen) von Bedeutung.

Beispielsweise führt eine heute schon bedeutende Radwegeroute vom Nienborger Damm über die Metelener Straße und die Lindenstraße in den Osten der Stadt (Velorouten 3 + 5). Durch das Einrichten einer gesicherten Querungsmöglichkeit über die Metelener Straße in Verbindung mit einer Verbreiterung des Bahnübergangs auf der westlichen Straßenseite, kann die Verkehrssicherheit in diesem Bereich deutlich verbessert werden (vgl. Ideenskizzen der Varianten Abb. 87 und Abb. 90).

Abb. 85: Wegebeziehungen Rad



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL, © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2012, European Environment Agency (EEA), © GeoBasis-DE/BKG (2014).

Bestand

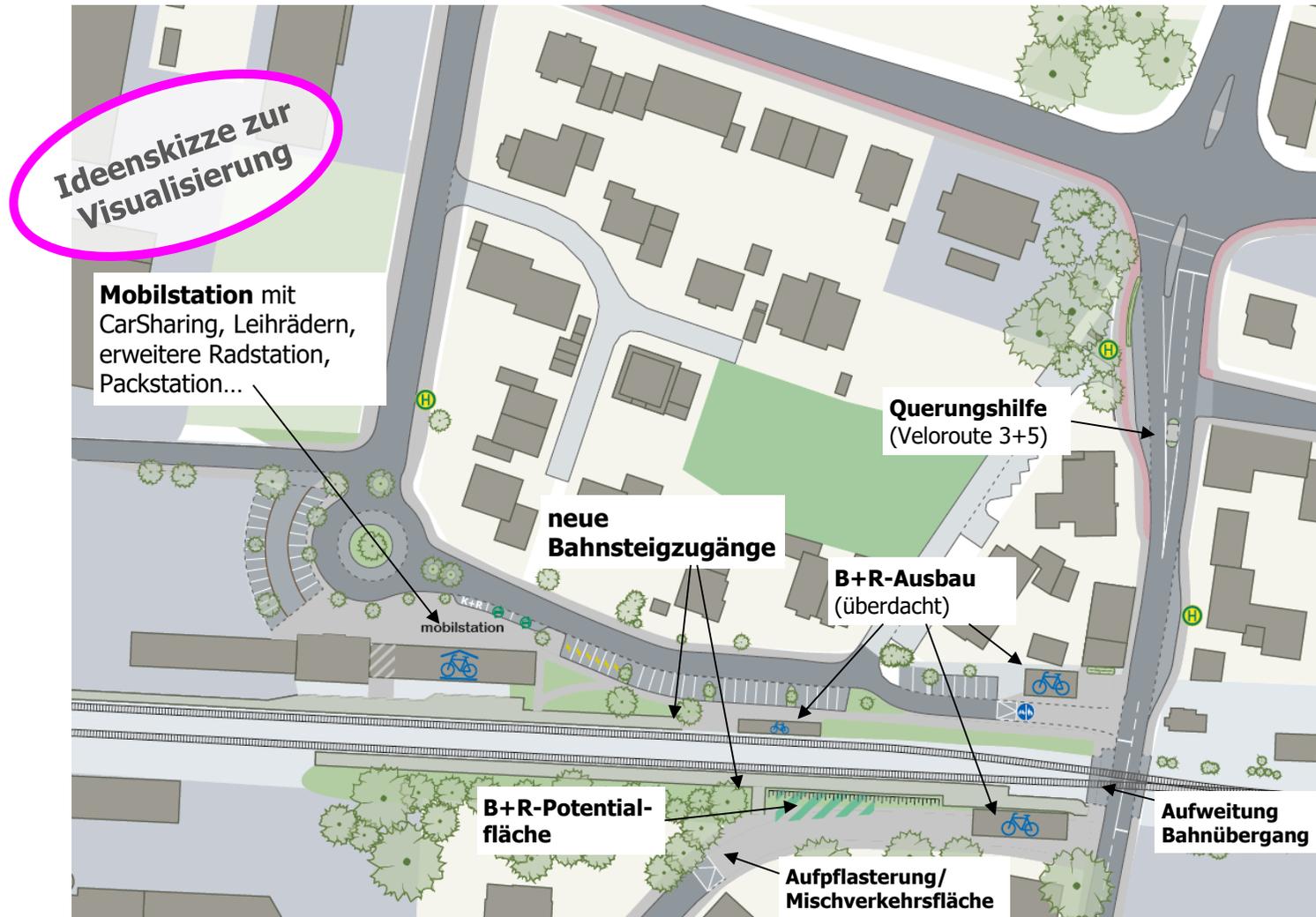
Abb. 86: *Bahnhofsumfeld heute (Bestand)*



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Variante 1

Abb. 87: Bahnhofsumfeld Konzeption, Ideenskizze zur Visualisierung (Variante 1)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Einzelmaßnahmen der Variante 1:

- Querungshilfe Metelener Str. Höhe Lindenstraße v.a. für Radverkehr (Verlauf der Velorouten 3 und 5)
- Verbreiterung des Bahnübergangs Metelener Straße
- Mischverkehrsfläche östl. Bahnhofstraße in Richtung Metelener Straße: keine Durchfahrt für Kfz (Fuß und Rad frei)
- zwei neue Zugänge zu Bahnsteigen → Verkürzung der Laufwege
- Mischverkehrsfläche mit Aufpflasterung am Nienborger Damm
- Verdopplung der B+R-Anlagen → qualitativ hochwertige B+R-Anlagen (mind. überdachte Anlehnbügel, vgl. Beispiele unten)
- Ausbau/Erneuerung der Radstation am Bahnhof + Weiterentwicklung zur Mobilstation
 - Verdopplung der Kapazität: ca. 120 gesicherte Fahrradbügel
 - Integration in Mobilitätsstation mit weiteren Angeboten, z.B. Leihradsystem, CarSharing, Fahrradwerkstatt...

Abb. 88: Ausbau der überdachten B+R-Anlagen an den Bahnsteigzugängen



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

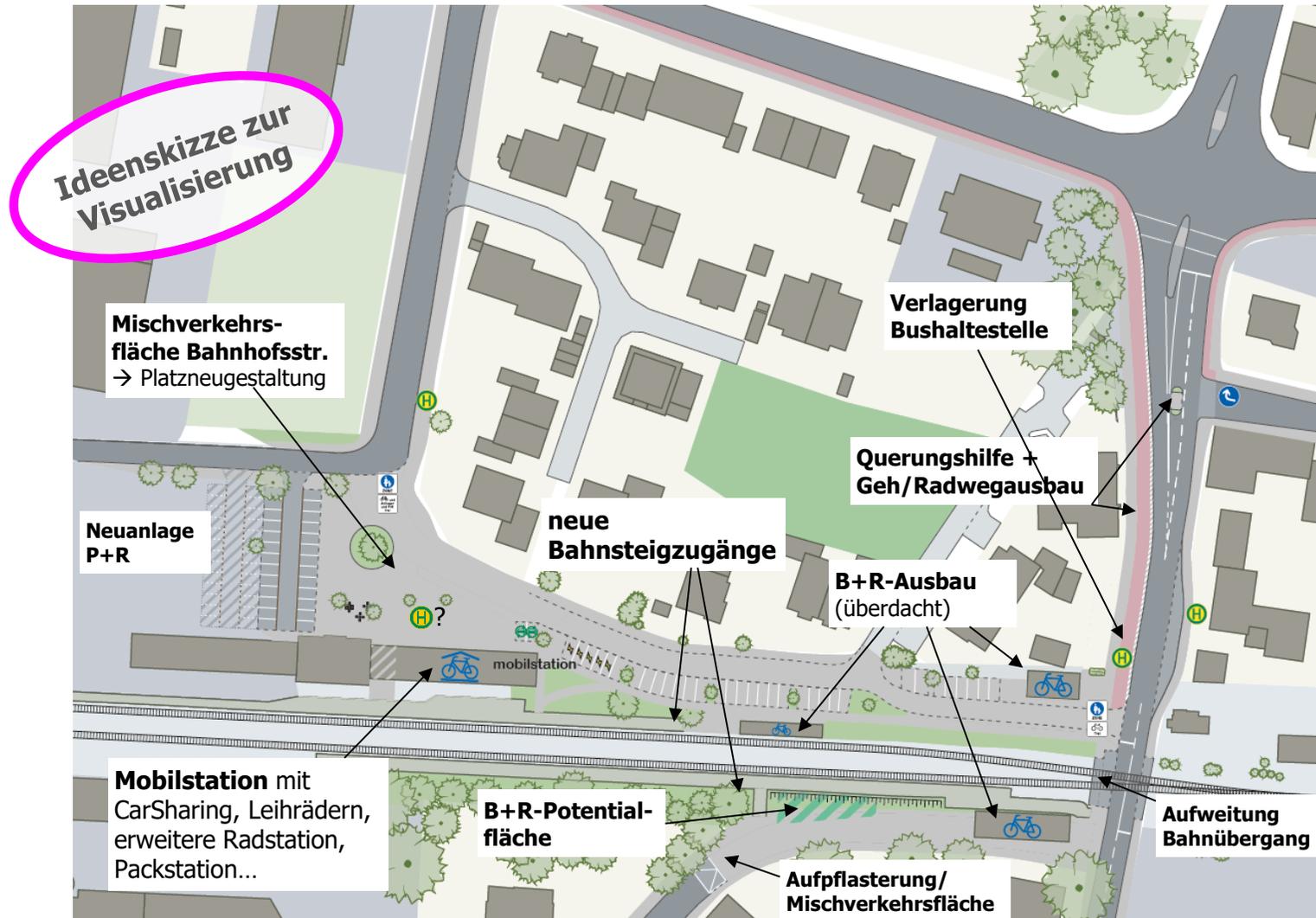
Abb. 89: Beispiele für überdachte Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und KEP-DL-übergreifende Paketbox (hier HamburgBox am Bahnhof Altona)



Quelle: eigene Aufnahmen

Variante 2

Abb. 90: Bahnhofsumfeld Konzeption, Ideenskizze zur Visualisierung (Variante 2): Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Rückbau Kreisverkehr



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Ochtrup und Geobasis NRW, Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0



Einzelmaßnahmen der Variante 2:

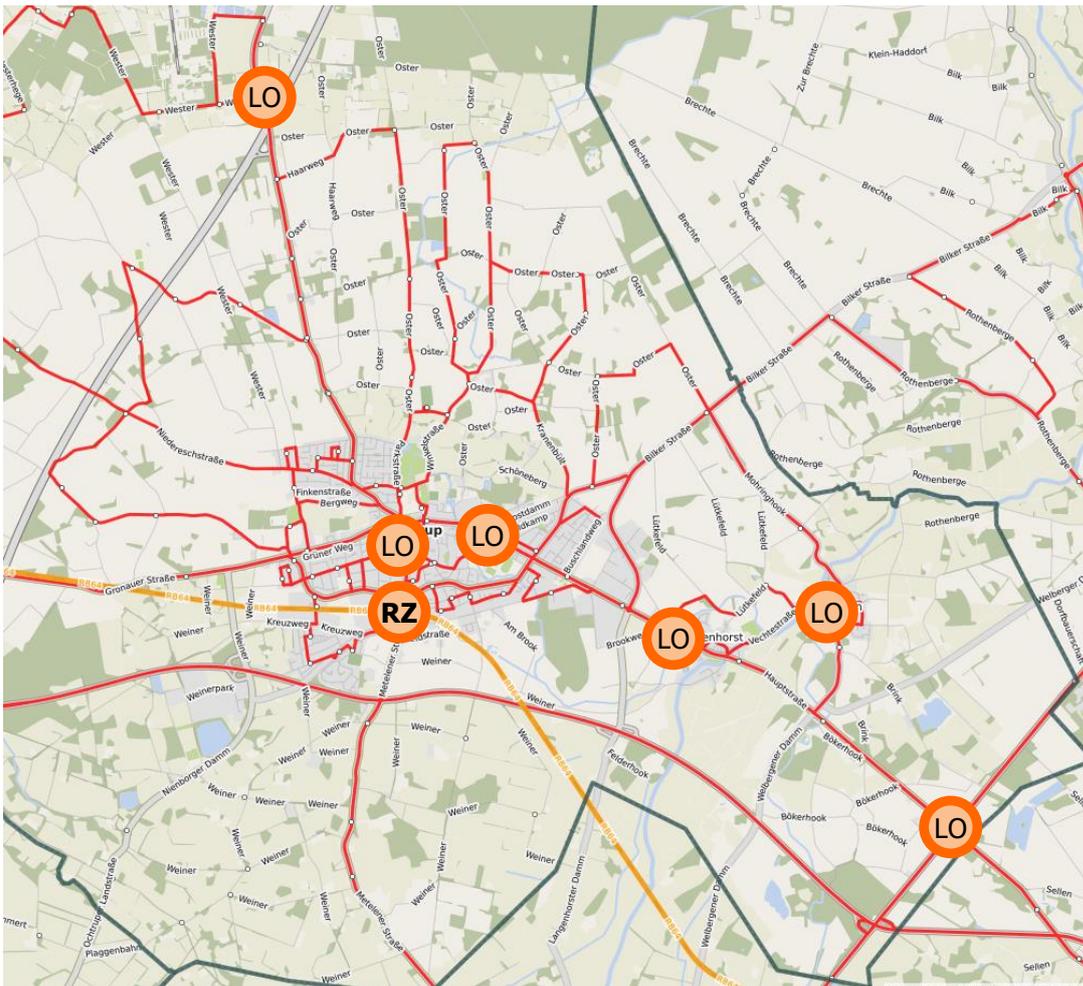
- Rückbau des Kreisverkehrs
 - Umgestaltung Bahnhofsvorplatz: städtebauliche, architektonische und landschaftsplanerische Möglichkeiten diskutieren; ggf. Aufstellung eines Bahnhofsrahmenplans;
 - Neuplanung der P+R-Anlage
 - Bushaltestelle auf Bahnhofsvorplatz einrichten, möglichst direkt vor Bahnhofsgelände/ Mobilstation
- Wegfall Gebäude Metelener Str. 10:
 - Direkte Innenstadt-Fußwegachse
 - Breiter Zweirichtungsradweg auf der westlichen Seite der Metelener Straße möglich
- Querungshilfe zur Lindenstraße (sichere Weiterführung der Velorouten 3+5)
- Verlagerung Bushaltestelle Metelener Straße näher an die Gleisanlagen
- Verbreiterung Bahnübergang an der Metelener Straße
- Verdopplung des B+R-Angebots: qualitativ hochwertige B+R-Anlagen (mind. überdachte Anlehnbügel, vgl. Beispiele oben)
→ Potentialflächen auf der südlichen Bahnsteigkante am Nienborger Damm für weiteren Ausbau der B+R-Anlagen
- Abschneiden des Kfz-Verkehrs → Mischverkehrsfläche bzw. ausschließlich Fuß+Rad
- zwei neue Zugänge zu Bahnsteigen → Verkürzung der Laufwege
- Mischverkehrsfläche mit Aufpflasterung am Nienborger Damm

3.6 Verknüpfende Angebote in Form von Mobilstationen

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wird die Einrichtung von Mobilstationen an folgenden Standorten empfohlen. Die vorgeschlagenen Standorte für Mobilstationen werden im NWL-Mobilitätsstationen-Gutachten berücksichtigt und weiterverfolgt. In dem Gutachten werden konkretere Handlungsempfehlungen für die Ausstattung und Umsetzung gegeben.

- **regional zentral (RZ):** Bahnhof Ochtrup
- **lokal (LO):**
 - o ggf. ZOB-Standort
 - o DOC/Hellstiege
 - o Langenkamp (A31)
 - o Welbergen
 - o Langenhorst (Elshoff)
 - o B70 (Engels)

Abb. 91: denkbare Mobilstationen in und um Ochtrup





Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Datengrundlage: © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.
 Kartenkacheln: © OpenStreetMap, CC BY-SA.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes werden folgende Ausstattungsmerkmale für die zwei Kategorien an Mobilstationen vorgeschlagen:

	regional zentral	lokal
Information	x	x
Barrierefreiheit + Wetterschutz + Sitzgelegenheit	x	x
Service: Fahrradkurier, Packstation, Nahversorgung, Fahrradkodierung, Fahrradwerkstatt, Schließfächer, öffentl. WC, WLAN-Hotspot etc.	x	
P+R-Stellplätze	x	
Kfz-Stellplätze mit E-Ladesäule	x	(x)
CarSharing-Stellplätze	x	(x)
B+R Fahrradabstellanlagen	x (gesichert + überdacht)	x (mind. überdachte Fahrradbügel)
Leihradsystem inkl. Lastenräder	x	(x)

4 Handlungs- und Umsetzungskonzept

Maßnahmenliste als Ergebnis

Die nachfolgende Maßnahmenliste umfasst folgende Aspekte/Informationen:

- Beschreibung der Maßnahmen inkl. nächster Schritte
- Realisierbare Umsetzungszeitraum
- Priorität
- Fördermöglichkeiten
- Akteure

Der realisierbare Umsetzungszeitraum gibt den Zeitbedarf für die Umsetzung wider, der aufgrund der erforderlichen weiteren Planungen, formalen Verfahren sowie der eigentlichen Baumaßnahmen realistischereweise mindestens erforderlich ist. Es wird unterschieden:

- Kurzfristig: innerhalb der nächsten 1-2 Jahre
- Mittelfristig: innerhalb der nächsten 3-6 Jahre
- Langfristig: nach 7 und mehr Jahren



Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

Nr.	Maßnahme	Realisierbarer Umsetzungszeitraum	Priorität	Förder-progr.	Akteure
Fußverkehr					
F1	zusätzliche, barrierefreie Querungsstelle inkl. Bordsteinabsenkungen an Metelener Straße/Lindenstraße (vgl. auch Velorouten) - in Verbindung mit Maßnahmen zur Bahnhofsumfeldgestaltung (B5, B6, B7) und Veloroutenführung und Ausschilderung (R12)	mittelfristig	mittel	x	Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
F2	zusätzliche, barrierefreie Querungsstelle inkl. Bordsteinabsenkungen an Prof.-Gärtner Str./ Marktstraße - in Verbindung mit Maßnahmen zur Markplatzumgestaltung (P3) und ZOB-Verlegung zum Schulzentrum (ÖV2)	fortlaufend	mittel	x	Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
F3	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführungen und Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten	fortlaufend	mittel	x	Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
Radverkehr					
R1	Sanierung und Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsanlagen inkl. Absenkung Grundstückszufahrten an der Laurenzstraße	kurz- bis mittelfristig	hoch		Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
R2	Sanierung und Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsanlagen inkl. Absenkung Grundstückszufahrten an der Bentheimer Str.	mittel- bis langfristig	mittel		Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
R3	Sanierung und Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsanlagen inkl. Absenkung Grundstückszufahrten am Gausebrink	mittel- bis langfristig	mittel		Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
R4	Sanierung und Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsanlagen inkl. Absenkung Grundstückszufahrten an der Brookstraße	mittel- bis langfristig	mittel		Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis
R5	Einfärbung, Aufpflasterung abgesetzter Furten	kurzfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup, Straßen NRW, Kreis

**Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr (Forts.)**

Nr.	Maßnahme	Realisierbarer Umsetzungszeitraum	Priorität	Förder-progr.	Akteure
Radverkehr					
R6	Fahrradstraße Kardinal-van-Galen-Str. inkl. Diagonalsperre an der Kreuzung Prof.-Katerkamp-Str., Rotmarkierung und ggf. Teilaufpflasterungen in Einmündungsbereichen, Sichtverhältnisse feihalten, ggf. Querungshilfe am Gausebrink? - nächster Schritt: Entwurfsplanung	kurz- bis mittelfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup
R7	Fahrradstraße Hellstiege inkl. Rotmarkierung/ Teilaufpflasterung an Einmündungen und Straßenraumumgestaltung (Bordsteinabsenkung, Ordnen des Parkens) --> je nach Variante - nächster Schritt: Entwurfsplanung	mittelfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup
R8	Fahrradstraße Weilautstraße inkl. Diagonalsperre an der Kreuzung Schillerstr. (gleichzeitig als Schulwegsicherung), Rotmarkierung und ggf. Teilaufpflasterungen im Bereich von Einmündungen, Sichtverhältnisse freihalten - nächster Schritt: Entwurfsplanung	mittelfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup
R9	Fahrradstraße Lindenstraße + Vorfahrtsregelung an der Metelener Str. (nur Rechtsabbiegen für Kfz) in Kombi mit Querungshilfe für Radfahrende (vgl. Maßnahmen B5, B6, B7)	kurzfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup
R10	Fahrradstraße Lindhorststraße	kurzfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup
R11	Pilotprojekt/Verkehrsversuch Radfahrstreifen bei schmaler Fahrbahnbreite einrichten (inkl. Begleitung und Evaluation -> z.B. Niedereschstraße, Nienborger Damm oder Schützenstr.) - nächste Schritte: Gespräch mit Land über Möglichkeiten	kurzfristig	mittel	x	Stadt Ochtrup
R12	überdachtes, qualitativ hochwertiges Fahrradparken in der Altstadt, z.B. - an der Lambertikirche - auf Marktplatz (ggf. in Verbindung mit der Einrichtung einer Mobilstation) - Töpferplatz - Bahnhofsstraße/Prof.-Gärtner-Str. (K+K)	mittelfristig	mittel	x	Stadt Ochtrup
R13	Ausweisung des Radverkehrsnetzes	kurzfristig	gering	x	Stadt Ochtrup, Kreis Steinfurt
R14	Beleuchtung der Velorouten (auch außerorts)	kurzfristig	mittel		Stadt, Kreis, ggf. Straßen NRW



Maßnahmen im ÖPNV und Bahnhofsumfeld

Nr.	Maßnahme	Realisierbarer Umsetzungszeitraum	Priorität	Förderprogr.	Akteure
ÖPNV					
ÖV1	flexible Bedienformen (on-demand), z.B. über Ausweitung des Bürgerbus-Angebotes (ggf. Pilotprojekt?)	mittelfristig	mittel	(x)	Stadt Ochtrup
ÖV2	Neuordnung des Bus-Wartebereiches (heutiger ZOB) in Verbindung mit neuer Haltestelle an der Prof.-Gärtner-Str. und der Umplanung Markplatzes angehen	mittelfristig	mittel		Stadt Ochtrup
ÖV3	Ausbau barrierefreier Haltestellen + überdachter Wartebereiche	kurz-/mittelfristig	mittel	x	Stadt Ochtrup, Kreis Steinfurt
Bahnhof					
B1	städtebaulicher und architektonischer Wettbewerb für den Bereich Bahnhofsvorplatz/Bahnhofstraße -> Städtebauförderung prüfen, Auslobung/Leistungsbeschreibung erarbeiten, Gespräche mit DB	langfristig, kurzfristig Planungen angehen	hoch	x (Städtebauförderung?)	Stadt Ochtrup, ZVM, DB Station&Service, Kreis
B2	Sperrung östl. Bahnhofstraße für Kfz (frei für Bus + Rad/Fuß) inkl. Teilaufpflasterung (Mischverkehrsfläche ohne Borde)	kurzfristig	mittel		Stadt Ochtrup
B3	Kapazitätserweiterung der Radstation (gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten + Weiterentwicklung zur Mobilstation vgl. Maßnahme V2)	kurz-/mittelfristig	mittel	x	NWL, Stadt Ochtrup, Zukunftsnetz NRW
B4	Verbesserung der Radabstellanlagen rund um den Bahnhof -> Kapazitätsausbau, überdachte Fahrradbügel; Standorte: Bahnhofstraße/Metelener Str. + Nienborger Damm/Metelener Str. -> ad-hoc-Maßnahme: Aufstellen von mobilen Fahrradboxen (später flexibel an anderen Standorten einsetzbar)	kurzfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup
B5	Querungshilfe in der Metelener Str. v.a. für Radfahrende in/aus Richtung Lindenstr. (Velorouten 3+5) > vertiefende Machbarkeitsuntersuchung	mittelfristig	mittel	x	Stadt Ochtrup
B6	Verbreiterung Fußweg + Zweirichtungsradweg zw. Nienborger Damm und Lindenstraße -> Prüfung Grundstücksverfügbarkeit Metelener Str./Bahnhofstraße (Abhängigkeit auch mit Maßnahme B5)	mittel-/langfristig	mittel		Stadt Ochtrup, Eigentümer


Maßnahmen im ÖPNV und Bahnhofsumfeld (Forts.)

Nr.	Maßnahme	Realisierbarer Umsetzungszeitraum	Priorität	Förderprogr.	Akteure
Bahnhof					
B7	Verbreiterung Bahnübergang im Zuge der Gleisanlagenertüchtigung für den S-Bahnbetrieb -> Gespräch/Abstimmung mit DB	mittel-/langfristig	mittel		DB, Stadt Ochtrup
B8	Umgestaltung Nienborger Damm -> Entwurfsplanung inkl. Vermessung etc., Aufpflasterung und Herstellung einer Mischverkehrsfläche	mittelfristig	hoch		Stadt Ochtrup, ZVM, DB Station&Service
B9	zusätzlicher Gleiszugang vom Nienborger Damm -> Gespräch/Abstimmung mit DB	kurzfristig	hoch		Stadt Ochtrup, DB
B10	Einrichtung von E-Ladesäulen auf vorhandenen P+R-Parkplätzen	kurzfristig	hoch		Stadt Ochtrup, Stadtwerke Ochtrup
B11	Einrichtung von CarSharing-Plätzen im Zuge der Einrichtung einer Mobilstation -> Gespräche mit CarSharing-Anbietern über Möglichkeiten	mittelfristig	mittel		NWL, Stadt Ochtrup, Zukunftsnetz NRW, CarSharing-Anbieter



Maßnahmen zum Parken in der Altstadt und Thema Verknüpfungsangebote

Nr.	Maßnahme	Realisierbarer Umsetzungszeitraum	Priorität	Förderprogr.	Akteure
Parken (Innenstadt)					
P1	Variante 1 Tiefgarage Rathausneubau (Weinerstr.) - Machbarkeitsuntersuchung (u.a. Boden/Untergrundprüfung, Eignung für Tiefgarage)	kurzfristig in Planung einsteigen, Umsetzung langfristig		x (Städtebauförderung?)	Stadt Ochtrup
P2	Variante 2 Tiefgarage Markplatz - Städtebaulicher + architektonischer Entwurf zur Umgestaltung des Marktplatzes mit Tiefgarage - Machbarkeitsuntersuchung (u.a. Boden/Untergrundprüfung, Eignung für Tiefgarage)				
P3	Variante 3 Kombination Tiefgarage Markplatz + Parkplatz ehem. Postgebäude - Städtebaulicher + architektonischer Entwurf zur Umgestaltung des Marktplatzes mit Tiefgarage - Machbarkeitsuntersuchung (u.a. Boden/Untergrundprüfung, Eignung für Tiefgarage) - Planungen für Rückbau des Ostwalls				
P4	Bewirtschaftung der Parkplätze Robert-Koch-Straße (Parkdauer max. 2h) (nach Realisierung Rathausneubau)	mittelfristig	mittel		Stadt Ochtrup
P5	Rückbau der Parkplätze am Westwall -> landschaftsplanerisches Konzept für Umnutzung und Aufwertung der Wallanlagen	mittel-/langfristig	mittel		Stadt Ochtrup
P6	Neuordnung K+K-Parkplatz	langfristig	mittel		K+K, Stadt Ochtrup
Verknüpfen und E-Mobilität					
V1	Einrichtung von E-Ladesäulen auf größeren Altstadt-Parkplätzen (Markt, K+K-Parkplatz etc.)	kurzfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup, Stadtwerke Ochtrup
V2	Mobilstation am Bahnhof (regional-zentrale Bedeutung) -> Erweiterung der Radstation (B3) + weitere Angebote (Leihradsystem, E-Ladesäule, CarSharing)	kurzfristig	hoch	x	Stadt Ochtrup, NWL/Zukunftsnetz NRW
V3	Mobilstation am Marktplatz (lokale Bedeutung) - überdachtes Fahrradparken (in Verbindung mit Maßnahme R11)	kurz- bis mittelfristig	mittel	x	Stadt Ochtrup, NWL/Zukunftsnetz NRW
V4	weitere lokale Mobilstationen (am DOC/Hellstiege), Welbergen, Langenhorst etc.	mittelfristig	gering	x	Stadt Ochtrup, NWL/Zukunftsnetz NRW, Kreis

5 Quellenverzeichnis

EMM 2019

EMM Kommunen und Projekte: Dorfentwicklungsplan für die Gemeinde Alveslohe. Stand 30.4.2019

FGSV 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) – Fassung 2009. Köln 2009

FGSV 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln 2010

FGSV 2018

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R). Köln 2018

FGSV 2021b

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Arbeitspapier Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn für den Radverkehr (AP VFR). Köln 2021

FISCHER TEAMPLAN et al. 2021

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Loendersloot Groep B.V., Jan Oostenbrink: Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster. Coesfeld, Nijmegen, Groningen 2021

GGR 2015

Gertz Gutsche Rümenapp GbR (GGR): Verkehrskonzept Ochtrup. Abschlussbericht Hamburg/Berlin 2015

GGR 2020a

Gertz Gutsche Rümenapp GbR (GGR): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Designer Outlet Centers Ochtrup. Schlussbericht Hamburg/Berlin 2020

GGR 2020b

Gertz Gutsche Rümenapp GbR (GGR): Verkehrsuntersuchung zur 4. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 53a „Baugebiet nördlich der Laurenzstraße“ der Stadt Ochtrup. Schlussbericht Hamburg/Berlin 2021

Planersocietät / VIA 2019

Planersocietät, Planungsbüro VIA eG: Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt. Dortmund/Köln 2019