



ISEK INNENSTADT DÜLMEN

BÜRGERINFORMATIONSVANSTALTUNG | 17.05.2023



pp a|s

Ablauf

A: Begrüßung und Startpräsentation (ca. 30 min)

- Ziel und bisherige Schritte
- Maßnahmenvorschläge (pp als)
- Ergebnisse Verkehrsuntersuchung (stadtVerkehr)

B: Workshop-Phase (ca. 60 min)

- Workshops an 3 Stationen
- Information und Diskussion zu Maßnahmenvorschlägen

C: Zusammenfassung und Ausblick (ca. 30 min)



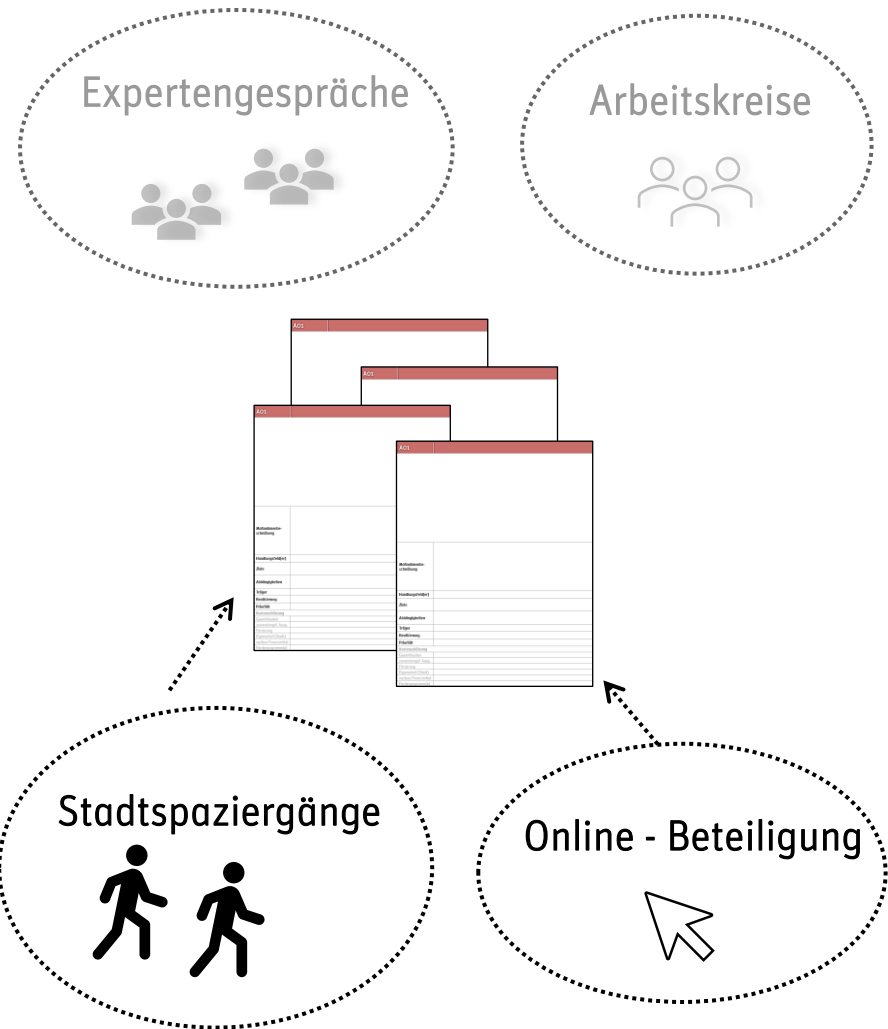
Was ist ein ISEK?

- Entwicklungskonzept für ein räumlich begrenztes Gebiet (Innenstadt)
- Beachtung aller relevanten Themen der Stadtentwicklung (Wohnen, Handel, Mobilität, Klimaschutz, Freiraum etc.)
- Beteiligung der breiten Öffentlichkeit und Experten
- konkrete Handlungsempfehlungen
- Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplanung als Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln



Bisherige Beteiligungsschritte

- mehrere begleitende Arbeitskreise mit Politik und weiteren Expertinnen und Experten
- Verwaltungsworkshop: März 2022
- Stadtpaziergänge: März und Oktober 2022
- Online-Beteiligung: Oktober bis November 2022
 - Mobiles Großgrün in der Innenstadt
 - Erhalt von Straßenbäumen
 - Höhere Aufenthaltsqualität
 - Nutzungsvorschläge für Potenzialflächen
 - Umgestaltung der innerstädtischen Straßen
 - Stärkung alternativer Mobilität (Rad, ÖPNV)
 - Reduzierung des PKW-Verkehrs
 - Verkehrsberuhigung



Maßnahmen und Handlungsfelder

- aktuell 33 Einzelmaßnahmen
- Arbeitsstand: Maßnahmenvorschläge, noch nichts festgelegt oder beschlossen
- Unterteilung in 6 Handlungsfelder
 - A: Stadtbild und –identität
 - B: Funktionsvielfalt und Versorgung
 - C: Wohnen und Wohnumfeld
 - D: Grün- und Freiraum
 - E: Mobilität
 - F: Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft



A: Stadtbild und -identität

- A01: Überarbeitung Gestaltungssatzung und -handbuch
- A02: Haus-, Hof- und Fassadenprogramm
- A03: Gestaltung Innenstadteingänge
- A04: Baulückenschließung Tiberstraße



B: Funktionsvielfalt und Versorgung

- B01: Schaffung von Entwicklungsperspektiven für leerstehende Ladenlokale
- B02: Umsetzung von Maßnahmen der Digitalisierungsstrategie
- B03: Nutzungsstudie Kultur-, Veranstaltungs- und Verwaltungsinfrastruktur
- B04: Entwicklung Altes Mesemgelände
- B05: Entwicklung Altes Stadtwerkegelände
- B06: Entwicklung Quartier Hermann-Leeser-Schule
- B07: Entwicklung Overbergpassage
- B08: Umnutzung „Alte Sparkasse“
- B09: Entwicklung Standort Kolpinghaus
- B10: Entwicklung Baublock Viktorstraße/Marktstraße



B: Funktionsvielfalt und Versorgung

- B04: Entwicklung Altes Mesemgelände
- B05: Entwicklung Altes Stadtwerkegelände



C: Wohnen und Wohnumfeld

- C01: Entwicklung ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld
- C02: Entwicklung neue Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld
- C03: Gestaltungsvorschläge für klimaangepasste Wohnumfeldgestaltung



C: Wohnen und Wohnumfeld

- CO1: Entwicklung ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld



C: Wohnen und Wohnumfeld

- CO1: Entwicklung ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld



D: Grün- und Freiraum

- D01: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt
- D02: Aufwertung Vorpark
- D03: Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen
- D04: Förderung Begrünungselemente und Stadtmobiliar



D: Grün- und Freiraum

- D02: Aufwertung Vorpark



E: Mobilität

- E01: Verkehrskonzept Innenstadt und Umfeld
- E02: Parkleitsystem Innenstadt
- E03: Erweiterung Fahrradabstellmöglichkeiten
- E04: Ertüchtigung Parkplatz Nonnengasse / Mobilstation
- E05: Umgestaltung südliche Marktstraße
- E06: Umbau Münsterstraße und Halterner Straße
- E07: Umbau Borkener Straße / westl. Lüdinghauser Str.
- E08: Umbau östl. Lüdinghauser Straße / Marienplatz
- E09: Umbau Tiberstraße sowie Markt- und Tibergrasse



E: Mobilität

- E05: Umgestaltung südliche Marktstraße



F: Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft

- F01: Ausbau der Beratungsangebote
- F02: Fortlaufende Beteiligungsformate und Öffentlichkeitsarbeit
- F03: Verfügungsfonds





Verkehrsuntersuchung für die Innenstadt von Dülmen

Bürgerinformationsveranstaltung

Datum: 17.05.2023



Bürovorstellung

- **Gründung**
2006, 2013 Umwandlung in eine GmbH
Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
- **Standorte**
Hilden und Karby in Schleswig-Holstein (Zweigstelle) sowie
Herzogenrath, interdisziplinäres Team aus 16 Stadt- und
Raumplanern, Verkehrsingenieuren und Geographen
- **Schwerpunkte**
Integrierte Verkehrskonzepte, Stadtentwicklungskonzepte, ÖV- und
MIV-Verkehrsmodelle, Bauleitplanung, ÖPNV-Konzepte,
Nahverkehrspläne, Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung,
Planung von Verkehrsanlagen, Verkehrserhebungen und
Befragungen

büro stadVerkehr



Agenda

- 1 **Verkehr und Mobilität in Dülmen**
- 2 **Verkehrsentwicklung Innenstadt Dülmen**
- 3 **Parken in der Innenstadt von Dülmen**



Verkehr und Mobilität in Dülmen

Hintergrund und Ziele der Verkehrsuntersuchung

Hintergrund

- ISEK - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, Dülmen 2022

Ziele für die Mobilität

- Stärkung des Umweltverbundes
- Insbesondere Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Erreichbarkeit der Innenstadt für den Individualverkehr weiter ermöglichen
- Förderung der Nahmobilität und der innerstädtischen Aufenthaltsqualität
- Reduzierung von Parksuchverkehren

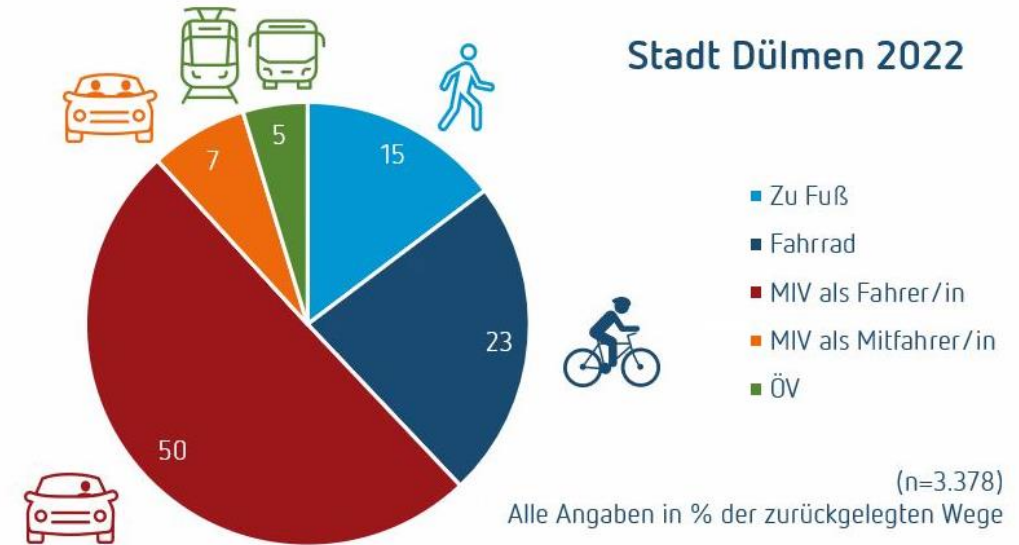
Ziele des Konzeptes

- Entwicklung und Prüfung von Verkehrsentwicklungsszenarien für die Innenstadt von Dülmen
- Parkraumanalyse und Erstellung eines Parkraumkonzeptes



Verkehr und Mobilität in Dülmen

- Häufige Nutzung des Fahrrades mit 23 %
- Geringer Anteil des ÖPNV mit 5 % am Modal Split
- 10 % der Wege werden mit dem Elektrofahrrad gefahren
- Hohe Bedeutung des ÖPNV auf der Relation nach Münster
- Große Dominanz des Pkw auf überörtlichen Wegen
- Verlagerungspotenziale vom MIV zur Nahmobilität vor allem auf Wegen über 2 km
- Zulassungszahlen der Kfz steigen überproportional zum Wachstum der Bevölkerung
- In den letzten 10 Jahren sind knapp 5.000 zusätzliche Kfz angemeldet worden (+16 %).
- Hingegen ist die Bevölkerung nur um knapp 1.200 Personen angewachsen (+3 %).



Bildliche Darstellung des zusätzlich benötigten Parkraums für zusätzlich zugelassene Kfz in Dülmen in den letzten 10 Jahren



2

Verkehrsentwicklung Innenstadt Dülmen

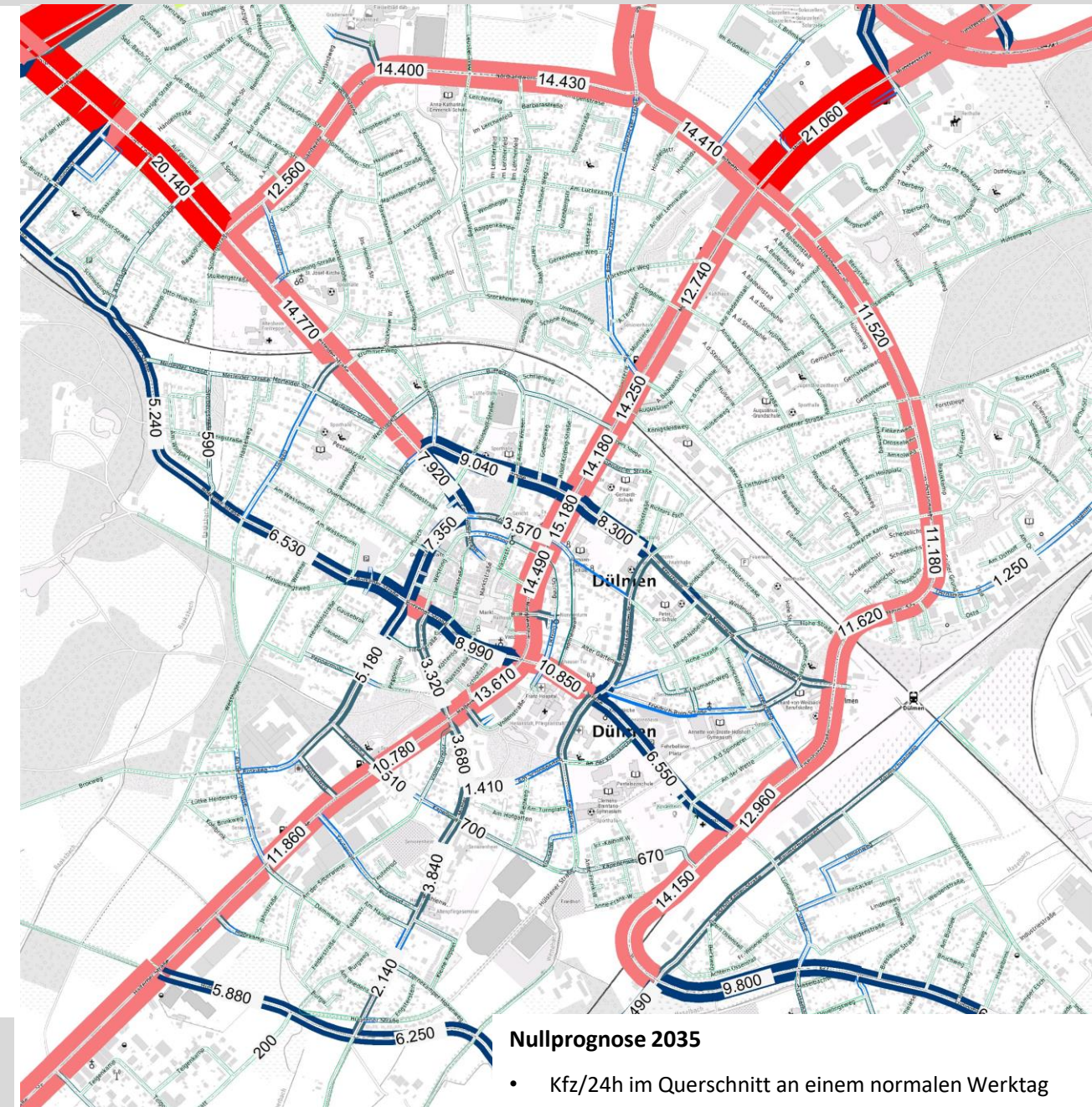
Erstellung eines Verkehrsmodells

Verkehrsmodell im Istzustand

- Durchgeführte Verkehrszählungen im Jahr 2022
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2022

Erstellung eines Modells für 2035

- Berücksichtigung „B67n“ und Südumgehung
 - Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätsdaten, der Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen sowie Schulstandortverlagerungen
- ➔ Leichte Zunahme des innerstädtischen Kfz-Verkehrs bis 2035
- ➔ Keine Durchgangsverkehre, sondern innerstädtische Quell- und Zielverkehre



Nullprognose 2035

- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag

Verkehrsentwicklungsszenarien

Mögliche Maßnahmen der Verkehrslenkung

- Einrichtung von Tempo 30, Fahrradstraßen, Shared Space oder verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen
- Straßensperrungen, Einbahnstraßenregelungen, unechte Einbahnstraßen
- Bauliche Umgestaltung von Straßenräumen und Anpassung von Knotenpunkten
- Verbesserung der Verkehrslenkung (z.B. Parkleitsystem)

Restriktionen bei der Umsetzung von Maßnahmen

- Vermeidung von Gefahrenstellen und Unfällen
- Berücksichtigung von Emissionen (Lärm und Schadstoffe)
- Vermeidung von Stausituationen
- Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und MIV (Motorisierter Individualverkehr))



Netzfälle Innenstadt Dülmen

Netzfall 1

Einbahnstraße auf der Lüdinghauser Straße/Borkener Straße zwischen Münsterstraße und Südring

Netzfall 2

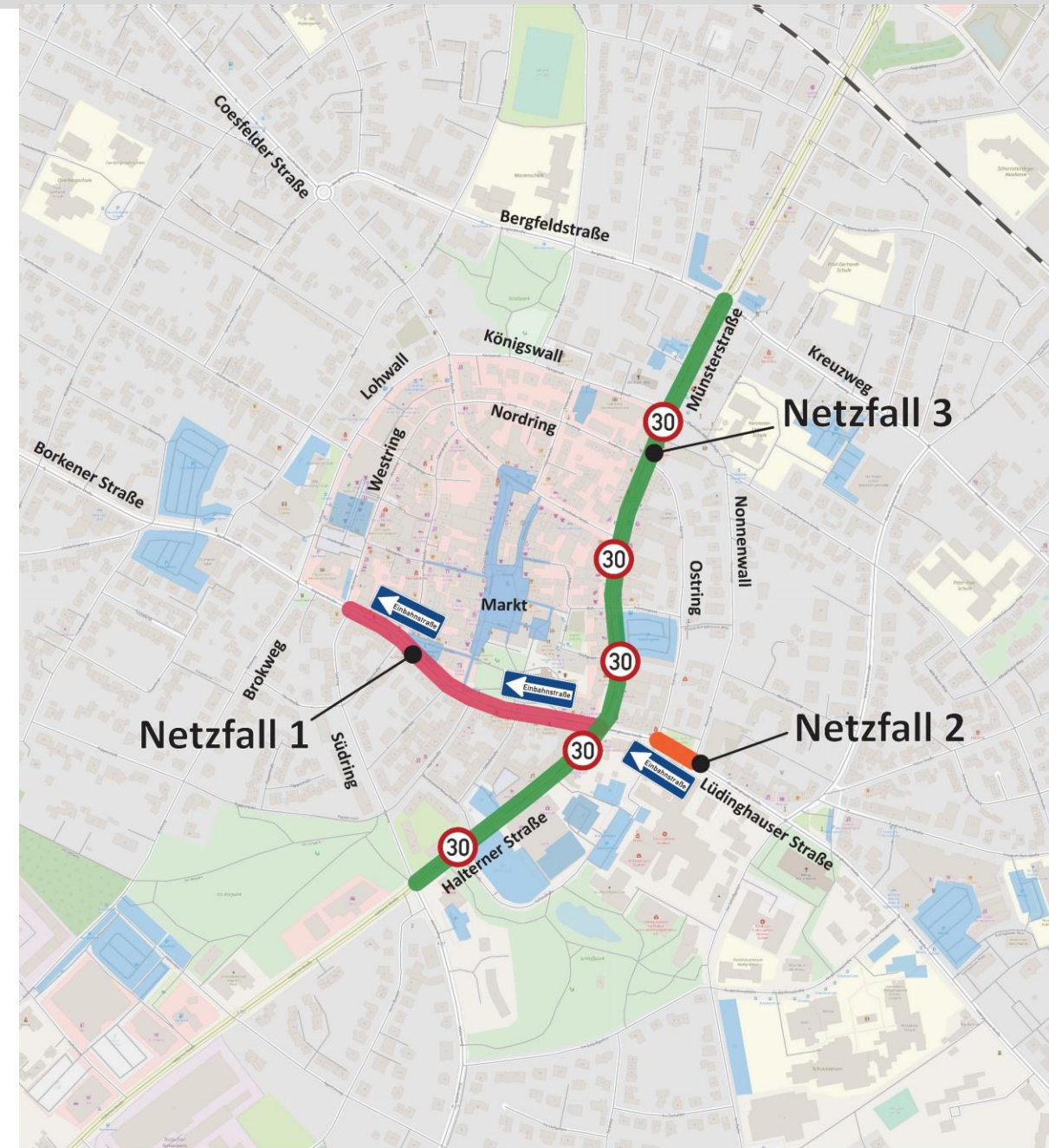
Einbahnstraße zwischen Nonnenwall und Ostring

Netzfall 3

Herabstufung Landesstraße zur kommunalen Straße und Tempo 30 zwischen Südring/Mühlenweg und Bergfeldstraße/Kreuzweg

Netzfälle

- Netzfall 1
- Netzfall 2
- Netzfall 3

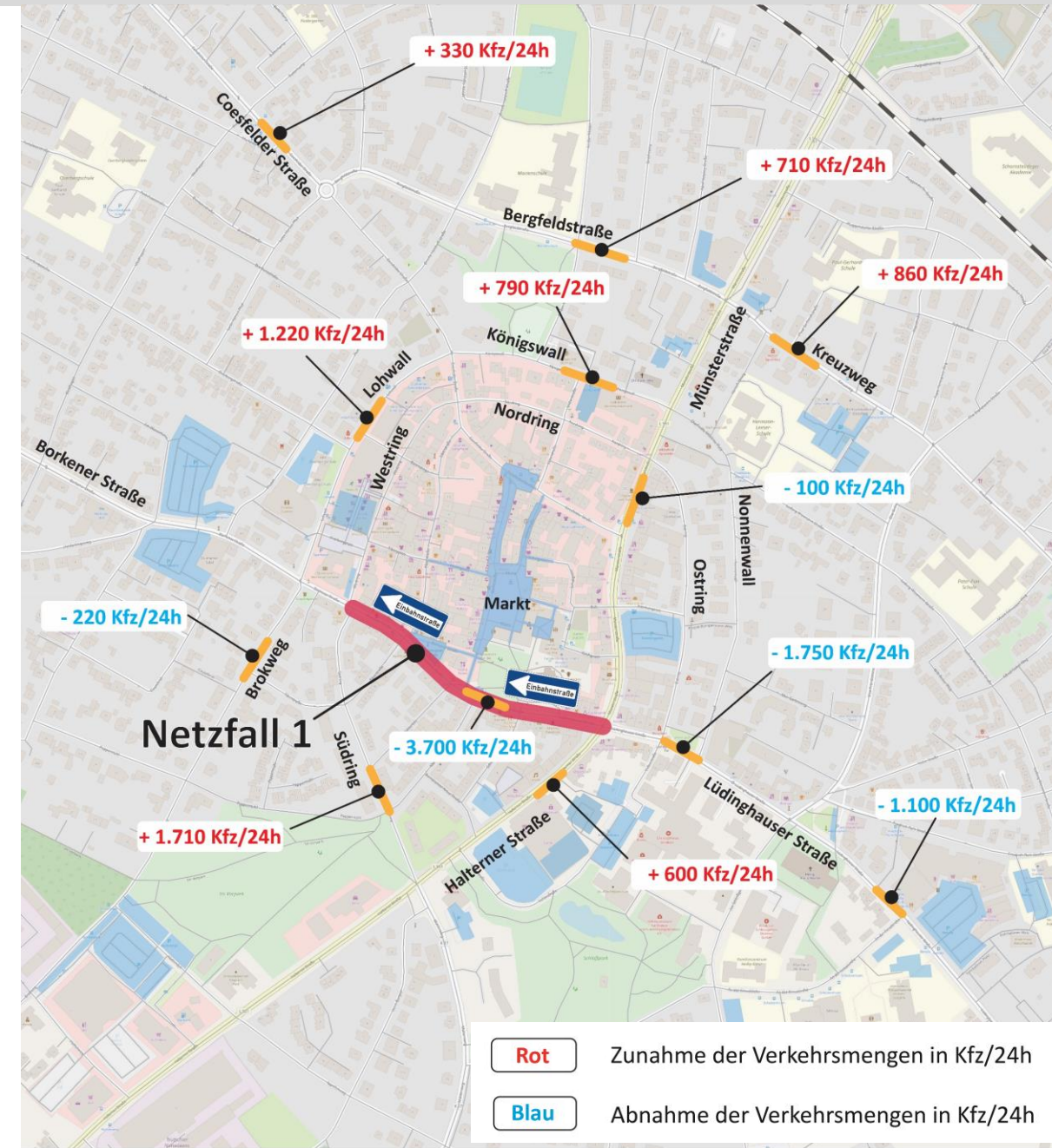


Ergebnisse der Netzfälle – Netzfall 1

Netzfall 1

Einbahnstraße auf der Lüdinghauser Straße/Borkener Straße zwischen Münsterstraße und Südring

- + Entlastung der Borkener Straße um 3.700 Kfz/24h
 - + Entlastungen auf der Lüdinghauser Straße 1.750 Kfz/24h
 - Hohe Belastungen am Südring (Verkehrsmengen + 52%)
 - Zusätzliche Belastungen auf dem Lohwall (Verkehrsmengen + 17%)
 - Kaum Verkehrsverlagerungen aus der Innenstadt auf Umgehungsstraßen, nur innerstädtische Verkehrsverlagerungen
- ➔ Hohe zusätzliche Belastungen in den Erschließungsstraßen
- ➔ Umsetzung nur mit umfassenden weiteren Maßnahmen im umliegenden Straßennetz möglich

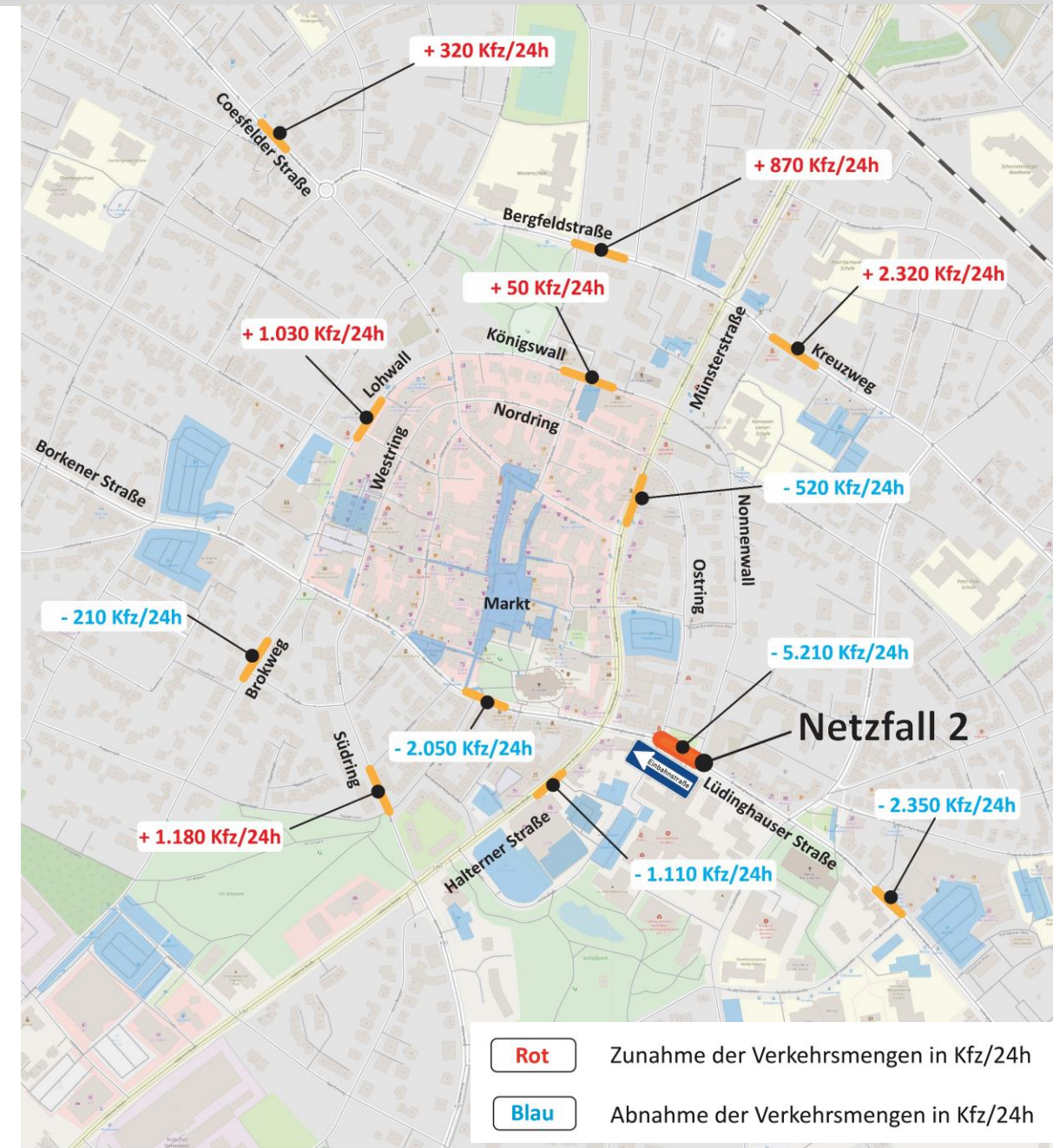


Ergebnisse der Netzfälle – Netzfall 2

Netzfall 2

Einbahnstraße zwischen Nonnenwall und Ostring

- + Entlastung der Lüdinghauser Straße um 5.210 Kfz/24h
 - + Entlastungen der Borkener Straße um 2.050 Kfz/24h
 - Hohe Belastungen am Kreuzweg (Verkehrsmengen + 28%)
 - Zusätzliche Belastungen am Südring (Verkehrsmengen + 36%)
 - Zusätzliche Belastungen auf dem Lohwall (Verkehrsmengen + 17%)
 - Liegandanfahrt des Krankenhauses muss sichergestellt sein
 - Keine Verkehrsverlagerungen aus der Innenstadt auf Umgehungsstraßen, nur innerstädtische Verkehrsverlagerungen
- ➔ Hohe zusätzliche Belastungen in den Erschließungsstraßen
- ➔ Umsetzung nur mit umfassenden weiteren Maßnahmen im umliegenden Straßennetz möglich

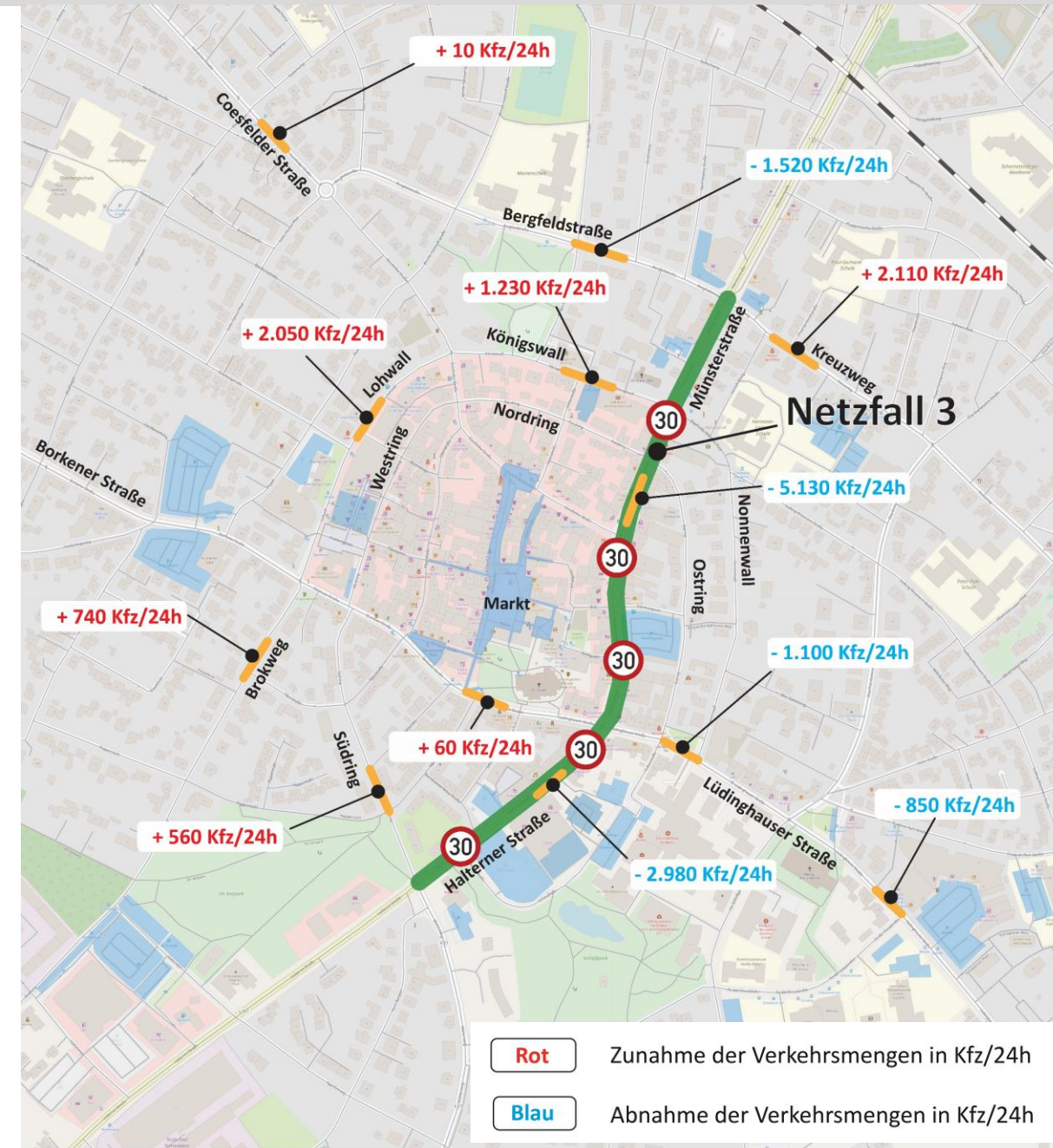


Ergebnisse der Netzfälle – Netzfall 3

Netzfall 3

Herabstufung Landesstraße zur kommunalen Straße und Tempo 30 zwischen Südring/Mühlenweg und Bergfeldstraße/Kreuzweg

- + Entlastung der Münsterstraße um 5.130 Kfz/24h
 - + Leichte Entlastungen der Lüdinghauser Straße um 1.100 Kfz/24h
 - Zusätzliche verkehrliche Belastungen auf dem Lohwall (Verkehrsmengen + 28%), auf dem Kreuzweg (Verkehrsmengen + 25%) und auf dem Königswall (Verkehrsmengen + 14%) und Brokweg (Verkehrsmengen + 14%)
 - Tempo 30 nach derzeitiger StVO nur schwierig umzusetzen
- ➔ Zusätzliche Belastungen in den Erschließungsstraßen
- ➔ Umsetzung nur mit weiteren Maßnahmen im umliegenden Straßennetz möglich



Bewertung der Netzfälle

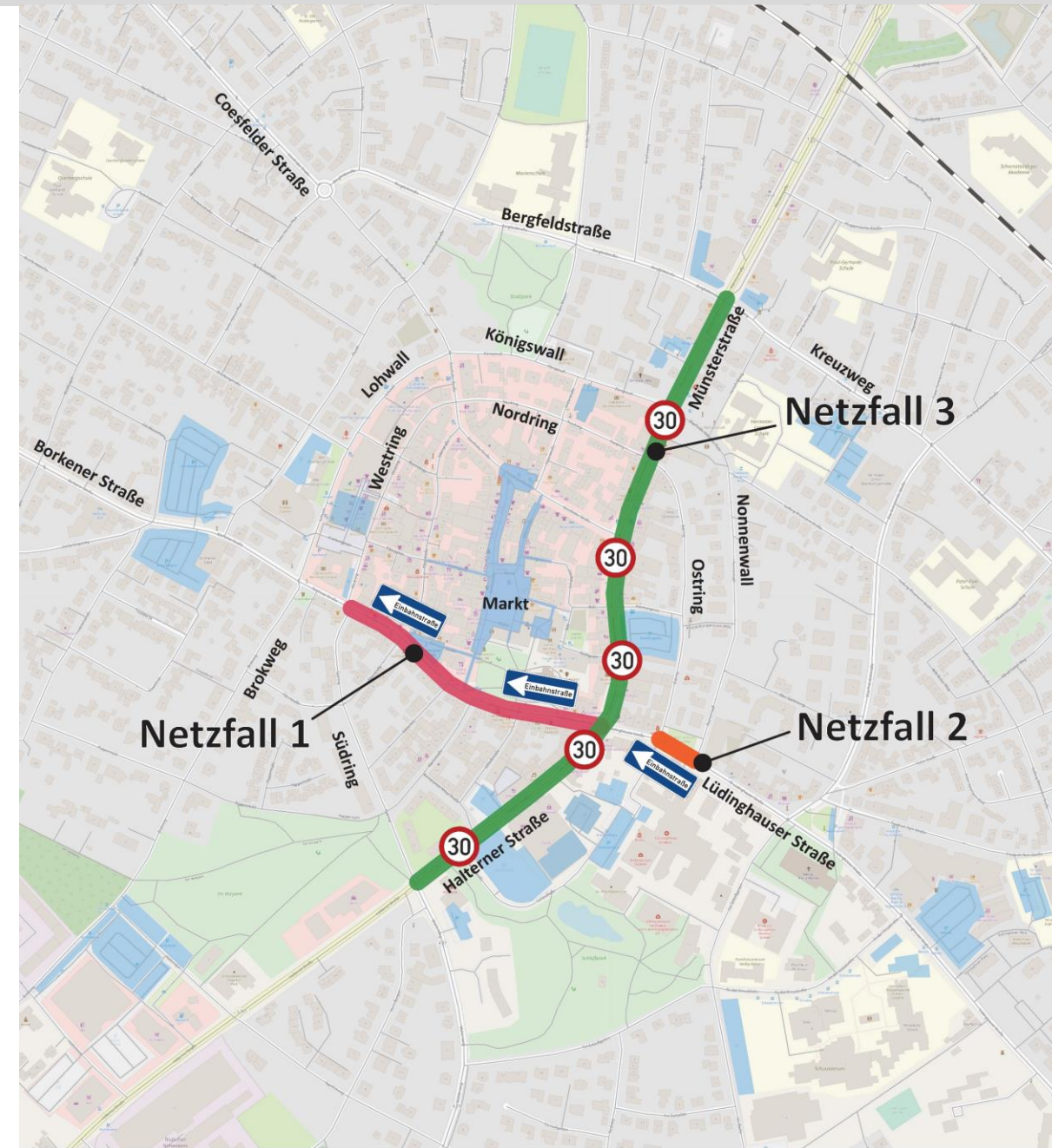
Aufgrund des bestehenden Verkehrsnetzes führen die geprüften **Einbahnstraßenregelungen** vorrangig zu Verlagerungen im bestehenden innerstädtischen Straßennetz und zu Verdrängungseffekten in die Erschließungsstraßen, deren Querschnitte für die Verkehrsmengen größtenteils nicht ausgelegt sind.

Eine Umsetzung sollte daher nur erfolgen, wenn weitere ergänzende Maßnahmen im Straßennetz zur Vermeidung der negativen Effekte umgesetzt werden.

Eine Herabstufung der Landesstraße zur kommunalen Straße (Netzfall 3) sollte langfristig erfolgen, um den innerstädtischen Gestaltungsspielraum zu erhöhen.

Grundsätzlich gilt:

- ➔ Eine starke Förderung des Umweltverbundes (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV) zur Verringerung der Kfz-Fahrten sollte forciert werden.
- ➔ Bei zukünftig geringeren Verkehrsmengen ergeben sich auch neue Möglichkeiten der Netzgestaltung.



Verkehrsentwicklungsszenarien

Folgende Maßnahmen sollten zur Umsetzung der Maßnahmen des ISEK, zur Förderung des Umweltverbundes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten geprüft werden

- Förderung des Radverkehrs u.a. durch Einrichtung von Fahrradstraßen (Achse Bahnhof - Innenstadt)
- Umgestaltung von Straßenräumen mit Anpassung der Straßenquerschnitte (Umgestaltung Marienplatz, Lüdinghauser Straße einschl. Raum um das Lüdinghauser Tor, Borkener Straße)
- Anpassung der Geh- und Radwegbreiten an die geltenden Richtlinien, Standards und Empfehlungen
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Stärkung der Nahmobilität durch Mobilstationen





3

Parken in der Innenstadt von Dülmen

Parkraumanalyse und Parkraumkonzept

- Ziel von Parkraumkonzepten ist die Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Parkraumstrategie als Grundlage einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und Verkehrsentwicklung
- Parkraum als öffentlicher Raum steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen
- Ziel ist die Vermeidung von Parksuchverkehren (u.a. durch Kurzzeitstellplätze und straßenbegleitende Stellplätze entstehen Parksuchverkehre)
- Schaffung von Parkchancen für die „qualifizierte Parkraumnachfrage“ (u.a. Anwohner)

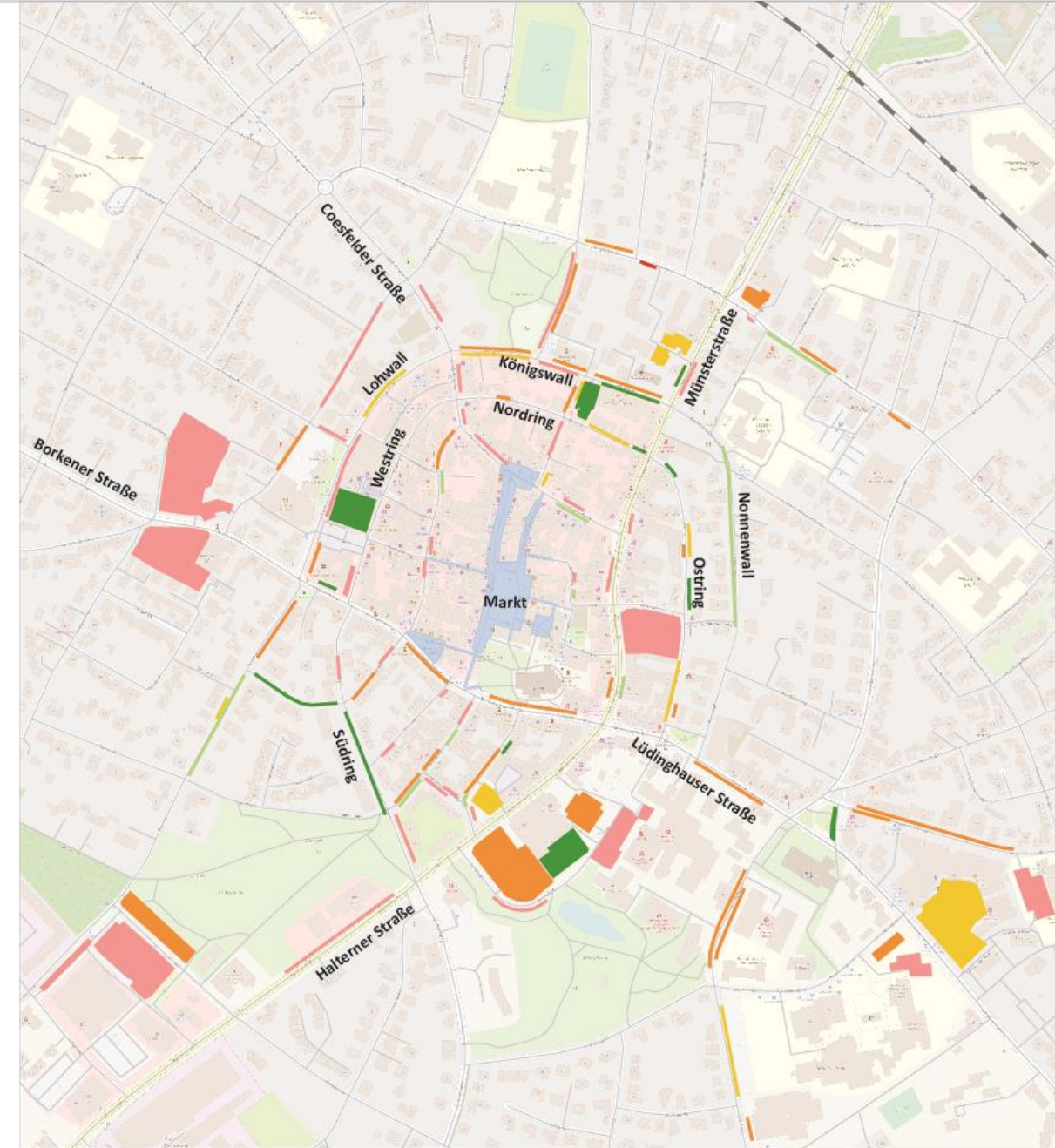
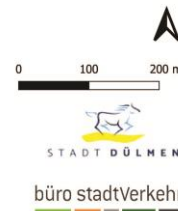
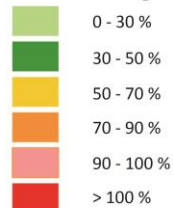


Auslastungen

Auslastungen um 10:00 Uhr

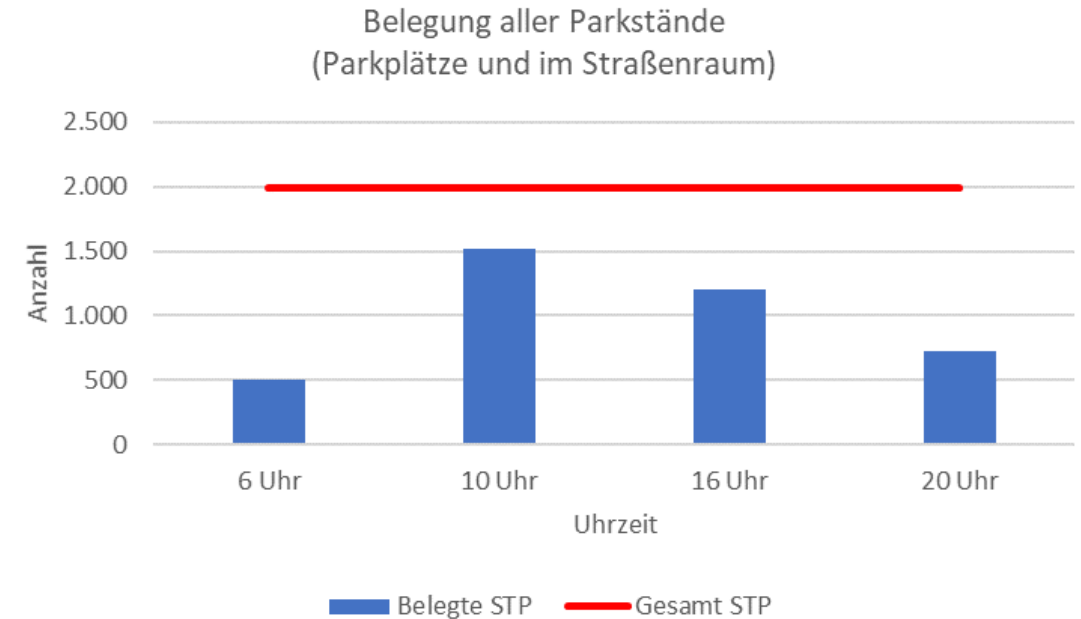
- Höchste Auslastung um 10:00 Uhr mit 79 % Gesamtauslastung
- Über 400 freie Stellplätze im gesamten Untersuchungsgebiet (um 10:00 Uhr)
- Parkplatz Nonnengasse erfährt als zentraler Parkplatz die höchste Auslastung
- Die kostenlosen Parkplätze sind stärker ausgelastet als die Parkstände im Straßenraum

Auslastung um 10:00 Uhr



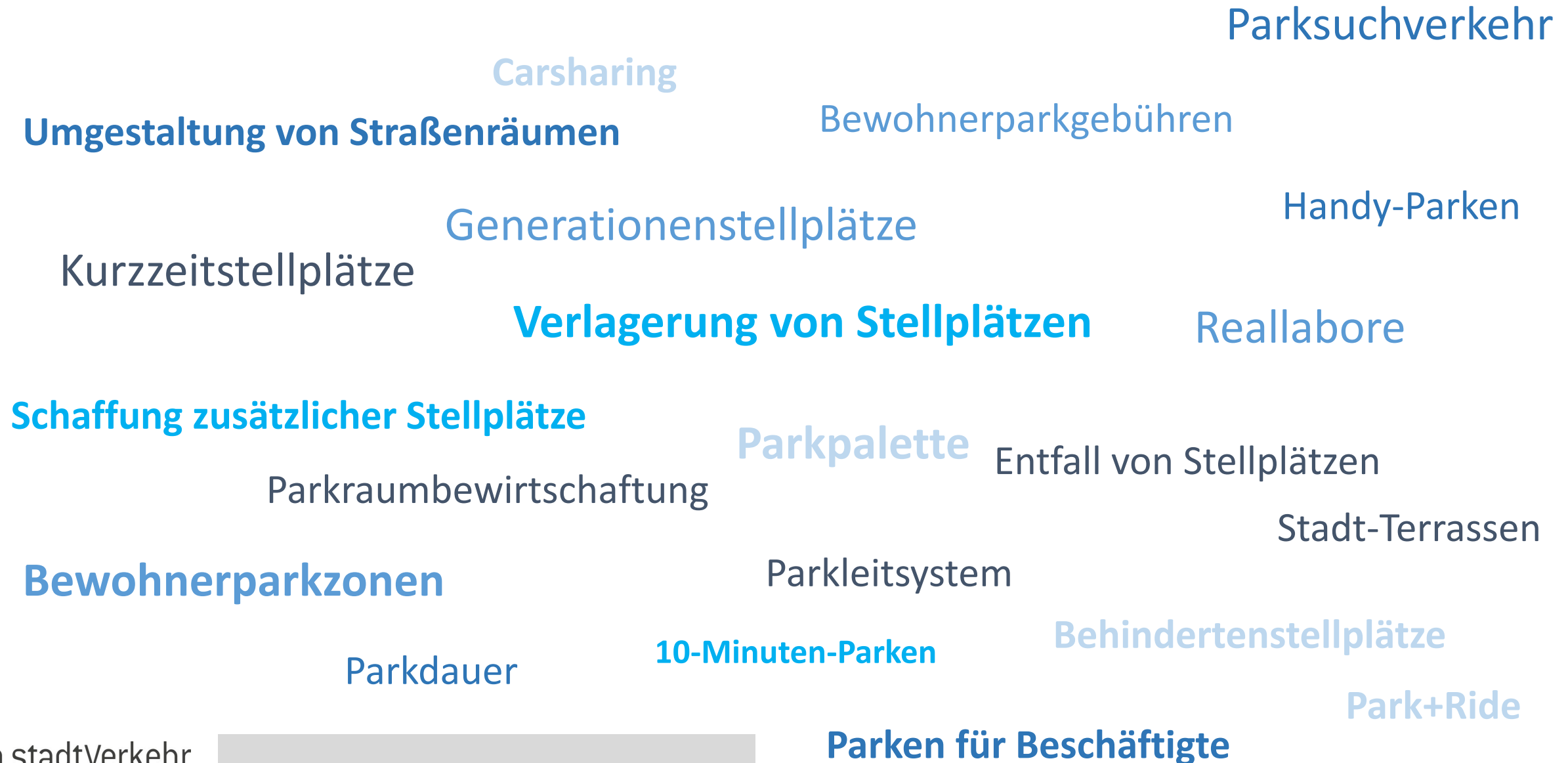
Ergebnisse - Parkraumanalyse

- Es sind keine Überlastungen im Stadtgebiet festzustellen.
- Jederzeit mindestens 400 freie Stellplätze über das Untersuchungsgebiet verteilt
- Hohe Auslastungen des zentralen Parkplatzes Nonnengasse
- Hohe Auslastung der kostenlosen Parkplätze am Wasserturm, Altes Mesem-Gelände und der Wohnbereiche südlich Borkener Straße
- Geringe Auslastungen Parkhaus Overbergplatz



Alle Parkflächen im Untersuchungsgebiet (Parkplätze und Parkstände im Straßenraum)				
Uhrzeit	06:00	10:00	16:00	20:00
Belegung				
Belegte Stellplätze	504	1.567	1.270	838
Anzahl Stellplätze Gesamt	1.986	1.986	1.986	1.986
Auslastung				
Auslastung	25 %	79 %	64 %	42 %

Maßnahmen Parken – Themen und Ideen



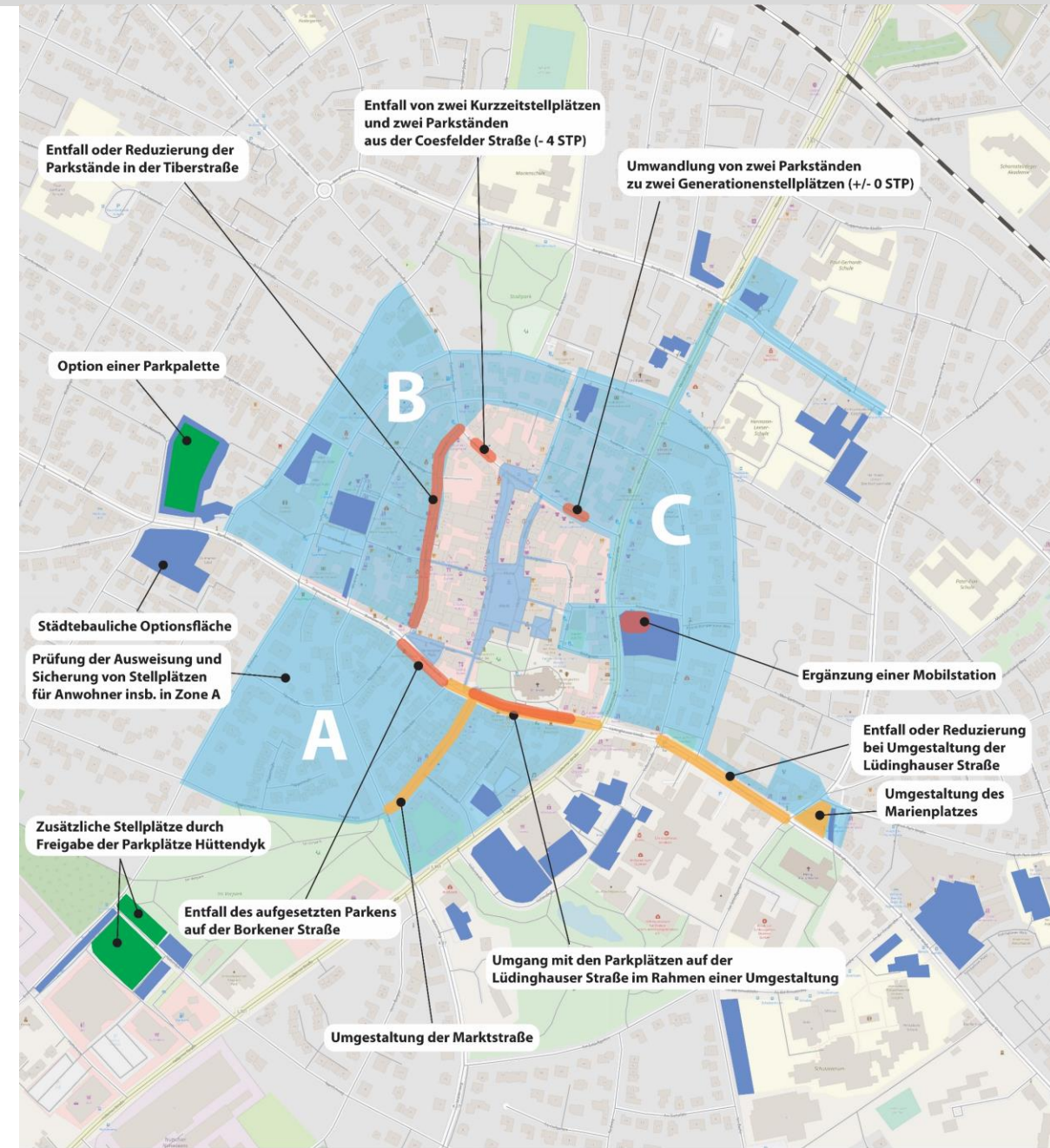
Mögliche Maßnahmen - Parkraumangebot

- Die Vorschläge und Maßnahmen stellen Ideen dar, die diskutiert werden sollen.
- Die Umsetzung von einzelnen Maßnahmen kann dazu führen, dass weitere Maßnahmen notwendig, bzw. sinnvoll werden.

Mögliche Veränderungen im Parkraumangebot

Alle Maßnahmen können einzeln oder als Maßnahmenbündel umgesetzt werden.

- Bestehende Parkplätze
- Bewohnerparkzonen A, B und C
- Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum
- Kleinräumige Maßnahmen



büro stadVerkehr



büro stadVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
D-40721 Hilden

Tel: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro stadVerkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
Fon: 02103 91159-10
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

B. Sc. Karsten Strack
Telefon: 02103 91159-19
E-Mail: strack@buero-stadtverkehr.de

M. Sc. Thomas Schimanski
Fon: 02103 91159-18
E-Mail: schimanski@buero-stadtverkehr.de

Workshop-Phase

- Zeit: ca. 60 Minuten
- Begleitung durch Vertreterinnen und Vertreter von Stadtverwaltung und Fachbüros (büro stadVerkehr und pp a|s)
- 3 thematische Stationen an Plakaten
 - **Station 1:** Stadtbild und –identität, Wohnen und Wohnumfeld, Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft
 - **Station 2:** Funktionsvielfalt und Versorgung, Grün- und Freiraum
 - **Station 3:** Mobilität



Workshop-Phase

- Information über Maßnahmenvorschläge, Erläuterung der Maßnahmenvorschläge, Diskussion
- Karteikarten mit Anmerkungen möglich
- Prioritätsabfrage über Klebepunkte (3 Punkte pro Person)
- Verteilung auf Gruppen über Bonbons
- Geplanter Wechsel von Gruppen alle 20 Minuten



Ausblick

- Erarbeitung des ISEK-Entwurfs einschließlich Verkehrskonzept bis Anfang der Sommerferien (Ende Juni/Anfang Juli)
- Der ISEK-Entwurf wird während der Sommerferien den Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung zur internen Beratung zur Verfügung gestellt
- Nach den Sommerferien erneute Abstimmung der Endfassung im Arbeitskreis zum ISEK
- Einbringung der Endfassung in die politischen Fachausschüsse und Beschluss über das ISEK am 28. September 2023
- Einreichen des ISEK-Programms bei der Bezirksregierung Münster zu Ende September und ggf. Anmeldung erster Förderanträge für 2024



VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT!

