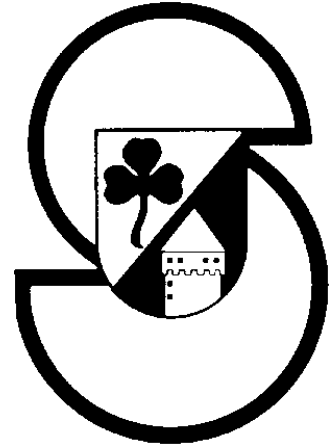


Gemeinde Südlohn Kreis Borken (NRW)

**Verkehrsuntersuchung und Straßennetzgestaltung
in den Ortsteilen Südlohn und Oeding
im Rahmen der Aufstellung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes**



Verkehrs- und Regionalplanung GmbH



Gemeinde Südlohn Kreis Borken (NRW)

**Verkehrsuntersuchung und Straßennetzgestaltung
in den Ortsteilen Südlohn und Oeding
im Rahmen der Aufstellung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes**

Im Auftrag
der Gemeinde Südlohn

Bearbeiter
Dipl.-Ing. Fred Radder



Verkehrs- und Regionalplanung GmbH

Rotdornweg 16 - 28865 Lilienthal Steinstraße 26 - 17139 Malchin
Tel.: 04298 / 30097 - Fax: 04298 / 30510 Tel.: 03994 / 299410 - Fax: 03994 / 299412
e-Mail: VR_Planung@gmx.de

Lilienthal, im Januar 2003

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einführung	1
1.1 Aufgabenstellung	1
1.2 Grundlagen und Bearbeitungsweise	3
2 Heutige Verkehrsverhältnisse	4
2.1 Straßennetz	4
2.2 Verkehrsabläufe	9
3 Verkehrsentwicklung	14
4 Hierarchisches Straßennetz	19

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Lage der Gemeinde Südlohn im überörtlichen Verkehrswegenetz	4
Abb. 2: Klassifiziertes Hauptverkehrsstraßennetz in der Gemeinde Südlohn (Heute)	5
Abb. 3: Hierarchisches Straßennetz (Bestand 2002) im Ortsteil Oeding	6
Abb. 4: Hierarchisches Straßennetz (Bestand 2002) im Ortsteil Südlohn	8
Abb. 5: Gesamtverkehrsbelastung im Ortsteil Oeding	9
Abb. 6: Gesamtverkehrsbelastung im Ortsteil Südlohn	10
Abb. 7: Hierarchisches Straßennetz der Hauptverkehrsstraßen, „Planung“	21
Abb. 8: Hierarchisches Straßennetz im Ortsteil Oeding	24
Abb. 9: Hierarchisches Straßennetz im Ortsteil Südlohn	28

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. 1: Fahrzeugartenverteilung auf ausgewählten Straßenabschnitten im Ortsteil Oeding	11
Tab. 2: Fahrzeugartenverteilung auf ausgewählten Straßenabschnitten im Ortsteil Südlohn	13
Tab. 3: Entwicklung der Verkehrsbelastung auf ausgewählten Straßenquerschnitten im Ortsteil Oeding	14
Tab. 4: Entwicklung der Verkehrsbelastung auf ausgewählten Straßenquerschnitten im Ortsteil Südlohn	15
Tab. 5: Straßenhierarchie Südlohn - Ortsteil Oeding (Planung Stand November 2002)	26
Tab. 6: Straßenhierarchie Südlohn - Ortsteil Südlohn (Planung Stand November 2002)	30

Anhangsverzeichnis

Anhang 1: Tabellarische Übersicht der Verkehrszählungen im Ortsteil Oeding

Anhang 2: Tabellarische Übersicht der Verkehrszählungen im Ortsteil Südlohn

1 Einführung

1.1 Aufgabenstellung

Bei der Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für Südlohn und Oeding zeigt sich die Notwendigkeit, ein Generalverkehrskonzept zur Neuordnung des Straßen- und Wegenetzes aufzustellen, abzustimmen und als Grundlage für die weitere städtebauliche und verkehrliche Entwicklung heranzuziehen.

Ortsteil Südlohn

Die Entwicklung der Wohnsiedlungs- und Gewerbebereiche im Ortsteil Südlohn geht beidseitig der B 70 weiter, sodaß die B 70 immer mehr zur Trennung zwischen den einzelnen Quartieren wird.

Ferner ist das Erschließungspotential einzelner Straßen durch die vollzogene Entwicklung von Wohngebieten und Anliegerstraßen in der zweiten und dritten Reihe aufgebraucht. Es zeigt sich die Notwendigkeit, über eine Neuordnung der Straßen und Wege mit oder ohne Netzergänzungen im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nachzudenken. Diskutiert werden in diesem Zusammenhang Netzergänzungen im Zuge des klassifizierten Straßennetzes (z. B. Ortsumgehung im Zuge der B 70, Netzergänzungen im kommunalen Straßennetz, die der Erschließung neu zu entwickelnder Gemeindebereiche dienen). Vor diesem Hintergrund sind die vorhandenen Straßen funktional zu gliedern und entsprechend ihrer verkehrlichen Funktion im Netz zu integrieren und hierarchisch zu ordnen.

Die so angestrebte integrierte kommunale Entwicklungsplanung zeigt durch die zu Grunde liegenden städtebaulichen Vorgaben die Entwicklungsachsen für weitere bauliche Nutzungen auf. Basis bildet die Verkehrsuntersuchung für die Gemeinde Südlohn von Dez. 1989 mit Nacherhebung von 1991.

Die einzelnen Arbeitsschritte sind so zu wählen, daß sie später als Vorarbeit für einen Verkehrsentwicklungsplan dienen bzw. als Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben werden können. Bei den Lösungsansätzen ist die mögliche Förderfähigkeit, z. B. nach GVFG, zu beachten.

Ortsteil Oeding

Einer der Auslöser für die Neuordnung des Straßen- und Wegenetzes im Ortsteil Oeding ist der Bau einer inzwischen linienbestimmten südwestlichen Ortsumgehung im Zuge der L 558, die heute als Ortsdurchfahrt Oeding durchquert. Für die weitere verkehrliche und städtebauliche Entwicklung von Oeding ist von maßgebender Bedeutung, wie das innerörtliche bzw. verbleibende Straßennetz an die geplante Umgehungsstraße angebunden wird.

Gleichzeitig sind die vorhandenen Straßen funktional zu gliedern und entsprechend ihrer späteren verkehrlichen Funktion in das Netz zu integrieren und hierarchisch zu ordnen. Netzergänzungen, die sich im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ergeben oder als Entwicklungsachsen sinnvoll erscheinen, sind in der Hierarchie zu berücksichtigen und ins Straßennetz zu integrieren.

Basis bildet die Verkehrsuntersuchung für die Gemeinde Südlohn von Dez. 1989 mit Nacherhebung von 1991.

Die einzelnen Arbeitsschritte sind so zu wählen, daß sie später als Vorarbeit für einen Verkehrsentwicklungsplan dienen bzw. als Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben werden können. Bei den Lösungsansätzen ist die mögliche Förderfähigkeit, z.B. nach GVFG, zu beachten.

Gemeinde Südlohn

Eine weitere Vorgabe bei der Entwicklung des Straßennetzes ist die Nähe des Ortsteils Oeding zum Ortsteil Südlohn. Vor allem bei der Ausbildung von Knotenpunkten im klassifizierten Straßennetz sowie bei verkehrslenkenden Maßnahmen ist die Partnerschaft beider Ortsteile zu berücksichtigen und wenn möglich zu fördern.

In diesem Sinne wird empfohlen, einen Verkehrsentwicklungsplan für die gesamte Gemeinde aufzustellen. Es ist vorgesehen, daß die Lösungsansätze, die im Rahmen dieser Untersuchungen mit der Verwaltung und den politischen Gremien entwickelt werden, mit den zuständigen Fachbehörden erörtert und abgestimmt werden.

Die Verkehrsmengendaten aus den aktuellen ergänzenden Verkehrszählungen wurden an Hand von aktuellen Tagesganglinien hochgerechnet zu 24 h-Werten. Sie werden für die Ortsteile jeweils in einem Gesamtbelastungsplan zusammengestellt und grafisch dargestellt. Die Gesamtbelastungspläne bilden eine Grundlage für das städtebauliche Entwicklungskonzept.

In Abstimmung mit der Verwaltung und den Stadtplanern wurde der Straßennetzplan der Hauptverkehrsstraßen entwickelt. Hierbei wurden vorhandene klassifizierte Straßen, geplante Neubaustrecken und Umwidmungen sowie im Rahmen der Entwicklungskonzeption vorgesehene Neuanlagen und Umwidmungen berücksichtigt.

Die Straßenhierarchie des Straßennetzes in den Ortsteilen Oeding und Südlohn ergänzt den Straßennetzplan der Hauptverkehrsstraßen.

Neben überörtlichen und innerörtlichen bzw. kommunalen Hauptverkehrsstraßen werden folgende Straßenkategorien unterschieden:

Haupterschließungsstraße

Sammelstraße / Geschäftsstraße

Wohnstraße / Geschäftsstraße

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Bei der Einstufung der vorhandenen Straßen und Wege in die Straßenhierarchie werden die städtebaulichen Ansprüche an die einzelnen Straßen und die daraus folgende Funktion berücksichtigt bzw. erstmals definiert.

1.2 Grundlagen und Bearbeitungsweise

Diese Verkehrsuntersuchung kann als Fortschreibung und Weiterentwicklung folgender Verkehrsplanungen gesehen werden:

- Verkehrsuntersuchung Gemeinde Südlohn, Ortsteil Südlohn und Oeding GfL, im Dezember 1989: Dipl.-Ing. Gunter Ruwenstroth, Dipl.-Ing. Fred Radder, Dipl.-Informatiker Thomas Walldorf
- Verkehrsuntersuchung Gemeinde Südlohn, Ortsteile Südlohn und Oeding, Nacherhebung 1991, GfL, im März 1992: Dipl.-Ing. Fred Radder, Dipl.-Ing. Oliver Müller

Folgende weitere Unterlagen fanden Verwendung

- Landesstraßenbauamt Coesfeld, Verkehrsuntersuchung vom 05.10.1994, Ortsumgehung Südlohn-Oeding im Zuge der L 558, Ingenieurplanung Feldkamp – Lubenow – Witschel + Partner
- mehrere Verkehrszählungen, siehe Kap. 2, Heutige Verkehrsverhältnisse, und Kap.3, Verkehrsentwicklung
- Verkehrsstärken Nordrhein-Westfalen an den Straßen des überörtlichen Verkehrs, Straßenverkehrszählung 2000

Die Aufgabenstellung erforderte eine aktualisierende Kartierung der Hauptverkehrsstraßen und deren potentiellen Anbindungen.

Die Bestandsaufnahme erfolgte nach baulichen Kriterien wie Fahrbahnzustand, Belag und Breite. Weitere Kriterien sind wichtige Verkehrsziele, derzeit gültige Verkehrsregelungen, Verkehrsbeschränkungen und Lichtsignalregelungen.

Weiterhin wurden umfassende eigene Verkehrszählungen in Form von Knotenstromzählungen und Querschnittszählungen durchgeführt.

2 Heutige Verkehrsverhältnisse

2.1 Straßennetz



Abb. 1: Lage der Gemeinde Südlohn im überörtlichen Verkehrswegenetz

Quelle: Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, Übersichtskarte

Die Gemeinde Südlohn liegt nördlich des Ruhrgebietes in Grenznähe zu den Niederlanden; der Ortsteil Oeding grenzt unmittelbar an die Niederlande.

Die **Haupterschließung** erfolgt über die Bundesstraßen B 70 und B 525.

Die B 70 verläuft in Nord-Südrichtung (abschnittsweise parallel zur Bundesautobahn A 31)

- nach Norden über Stadtlohn, Ahaus und Gronau bis zur Bundesautobahn A 30
- nach Süden über Borken bis Raesfeld mit Anbindung an die Bundesautobahn A 2 im Südwesten und über die B 224 zur Bundesautobahn A 31 im Südosten.

Die B 525 bildet die Fortsetzung nach Osten der Landesstraße 558. Die Landesstraße L 558 (Ortsdurchfahrt des Ortsteils Oeding) verläuft von der niederländischen Grenze als Fortsetzung der N 319 in Richtung Osten bis zur B 70.

Das Netz wird ergänzt durch die Landesstraße L 572, „Baumwollstraße“ bzw. Vredener Straße. Die L 572 tangiert das Ortsgebiet von Oeding im Osten und trennt dabei das Gewerbegebiet „Industriestraße“ vom Ortskern.

Als weitere wichtige klassifizierte Straßen sind zu nennen:

Kreisstraße 21: Doornte; Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Oeding und Südlohn.

Kreisstraße 14: Vennstraße; erschließt den Ortsteil Südlohn in Richtung Nordwesten, dort mit Anschluß an die L 572 und Verknüpfung mit der B 70 im Ortsteil Südlohn.

Kreisstraße 53: Eschstraße (Abschnitt), Eschlohner Straße, Brookstraße; Erschließung des Umlandes in Richtung Osten bis Gescher. Die K 53 findet im Ortsteil Südlohn Anbindung an die B 70.

Kreisstraße 14: Robert-Bosch-Straße, Ramsdorfer Straße; die K 14 verläuft als Eckverbindung zwischen der B 70 und der B 525. Die K 14 tangiert dabei das südliche Ortsgebiet des Ortsteils Südlohn und übernimmt dabei eine wichtige Erschließungsaufgabe.

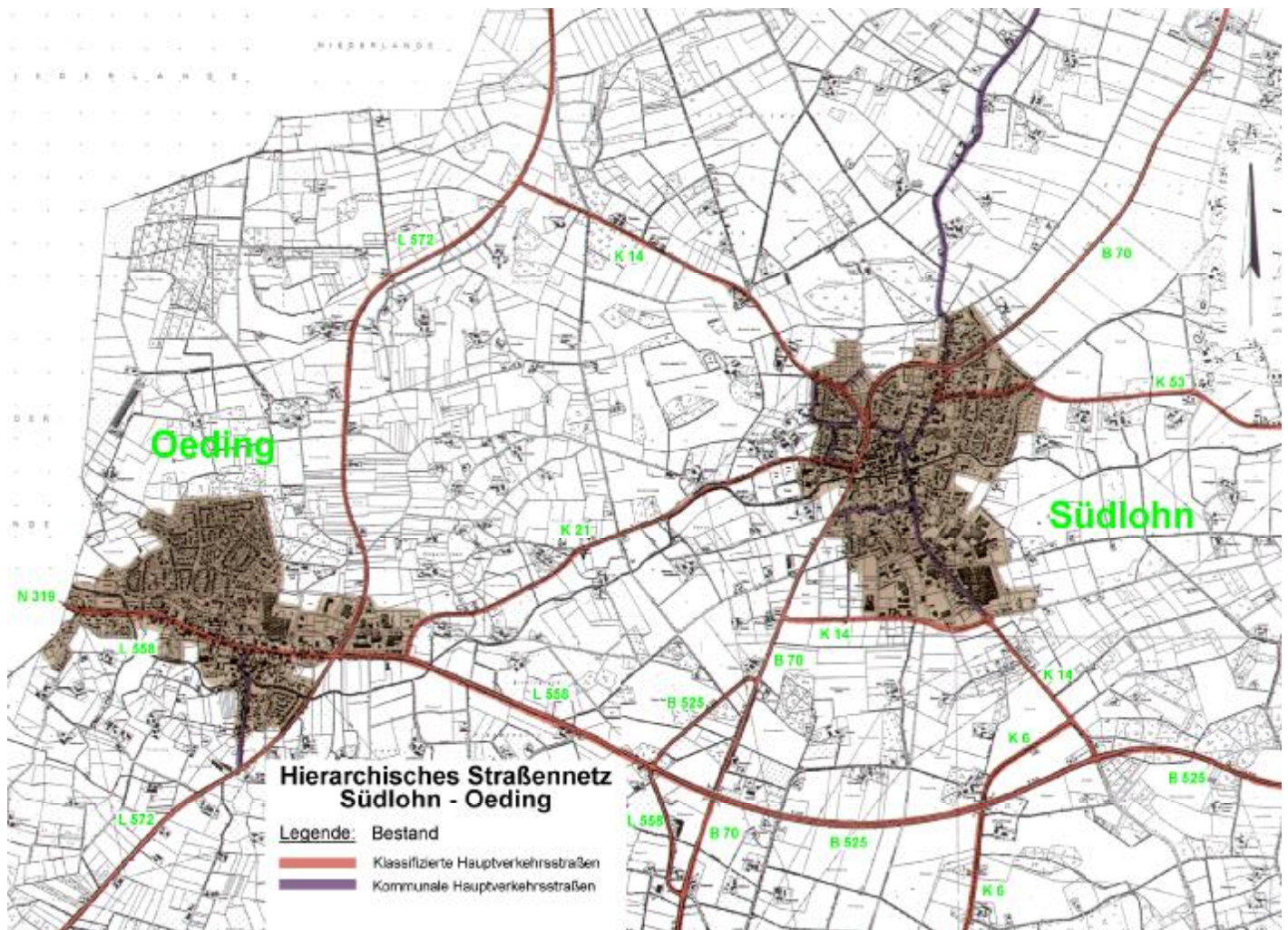


Abb. 2: Klassifiziertes Hauptverkehrsstraßennetz in der Gemeinde Südlohn (Heute)

Als wichtigste kommunale Straßen bzw. Straßenzüge im heutigen Straßennetz sind zu nennen:

Ortsteil Oeding:

- Kommunale Hauptverkehrsstraße
 - Burloer Straße - Mühlenstraße
- Haupterschließungsstraße
 - Im Esch - Böwingring - Drosteallee - Buchenallee - Schultenallee
 - Lindenstraße

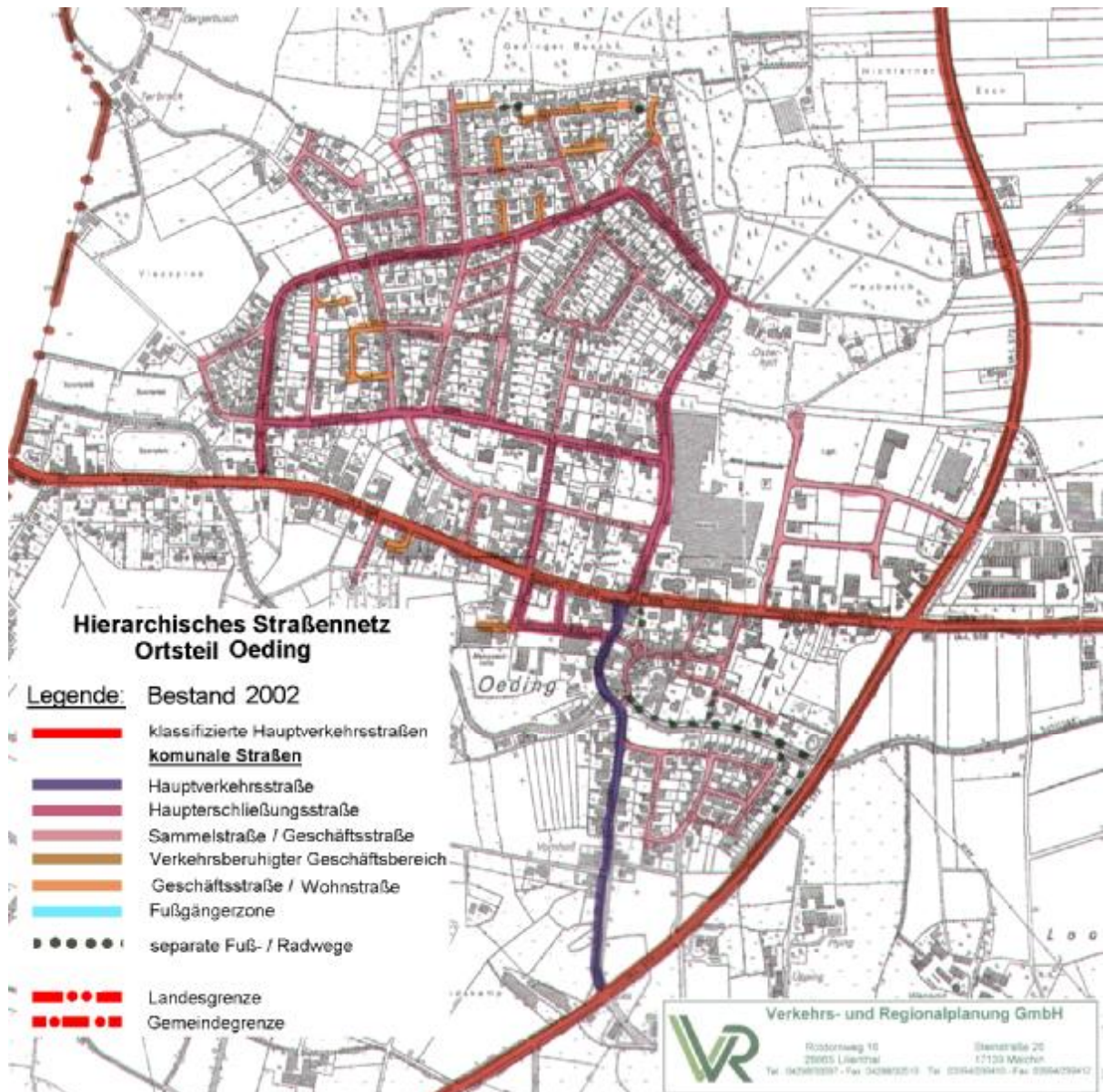


Abb. 3: Hierarchisches Straßennetz (Bestand 2002) im Ortsteil Oeding

Ortsteil Südlohn:

- **Haupterschließungsstraße**
 - Weseker Weg
 - Südwall - Windhorststraße (in Abschnitten)
 - Ossenschloge
 - Eichendorffstraße
 - Lohner Straße - Walbree - Am Esch
 - Breul - Droste-Hülshoff-Straße (vordere Wibbelstraße)
 - Vitusing - An't Kruse Bömken
 - Südring
- **Kommunale Hauptverkehrsstraße**
 - Ramsdorfer Straße - Bahnhofstraße - Am Vereinshaus
 - Mühlenkamp
 - Eschstraße
 - Scharperloh - Bree / Up de Roddick
 - Bomkamp Stegge - Elpidiusstraße

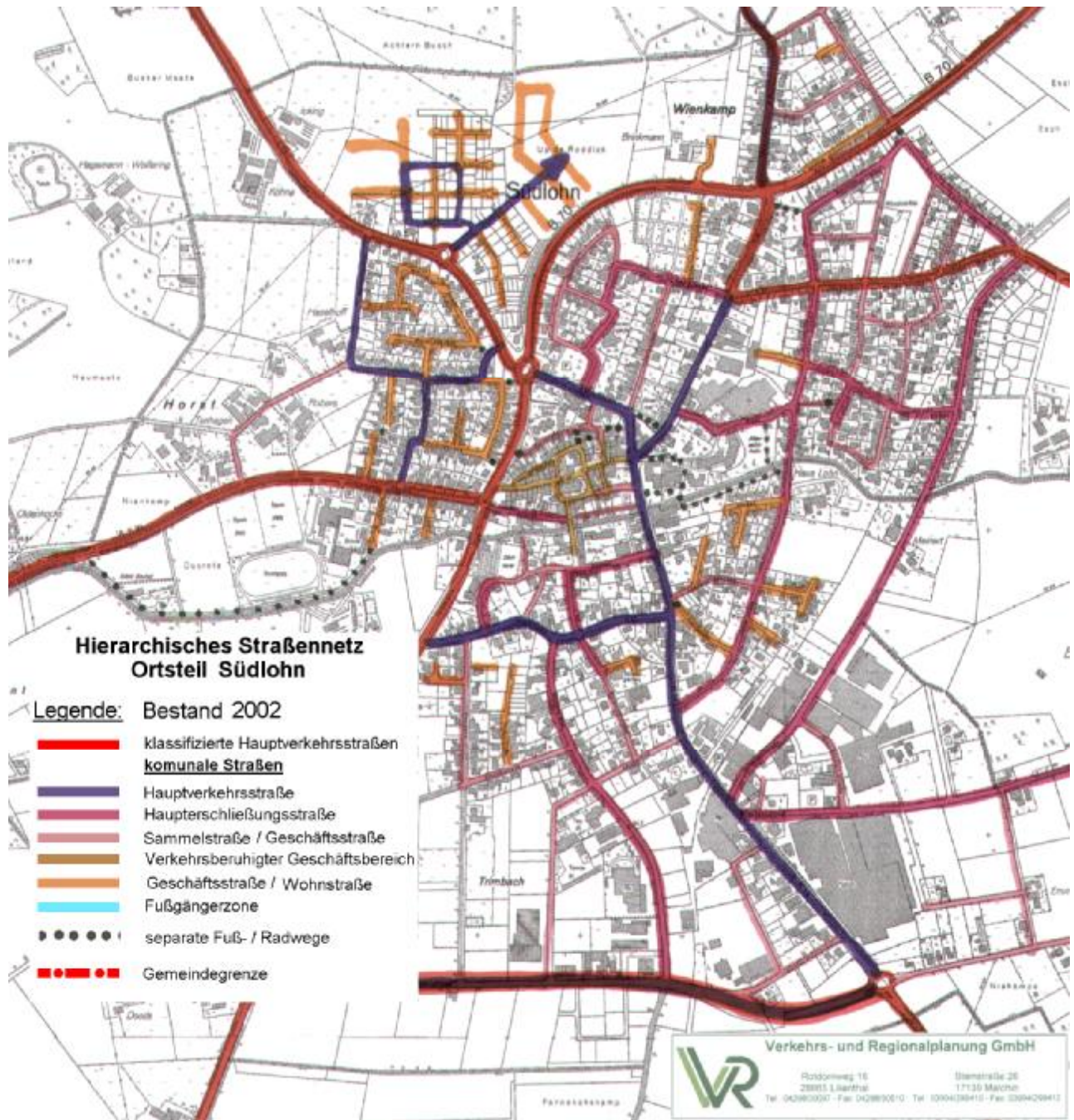


Abb. 4: Hierarchisches Straßennetz (Bestand 2002) im Ortsteil Südlohn

2.2 Verkehrsabläufe

Aus den verschiedenen Verkehrszählungen¹ ist die Gesamtverkehrsbelastung 2001 / 2002 für das Straßennetz im Gemeindegebiet von Südlohn ermittelt worden. Sie ist in der Abb. 5 für den Ortsteil Oeding und in der Abb. 6 für den Ortsteil Südlohn dargestellt. Enthalten sind die Querschnittsbelastungen und für die wichtigsten Knotenpunkte auch die im Plan integrierten Knotenstromverteilungen.

Insgesamt wurden folgende Verkehrszählungen durchgeführt:

Oeding: 33 Querschnitte an 9 Knotenpunkten

Südlohn: 74 Querschnitte an 21 Knotenpunkten

davon zwei Querschnitte als 24-Stundenerhebung zur Ermittlung des tageszeitlichen Verlaufes des motorisierten Verkehrs.

Die einzelnen Zählergebnisse wurden an Hand der Tagesganglinie hochgerechnet. (Für Oeding lag eine aktuelle 24 h-Zählung (11.05.2001 bis 14.05.2001) des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen vor.)

Die Verkehrswerte stellen damit den Kfz-Verkehr für 24 Stunden (DTV-Werte) an einem mittleren Werktag dar.

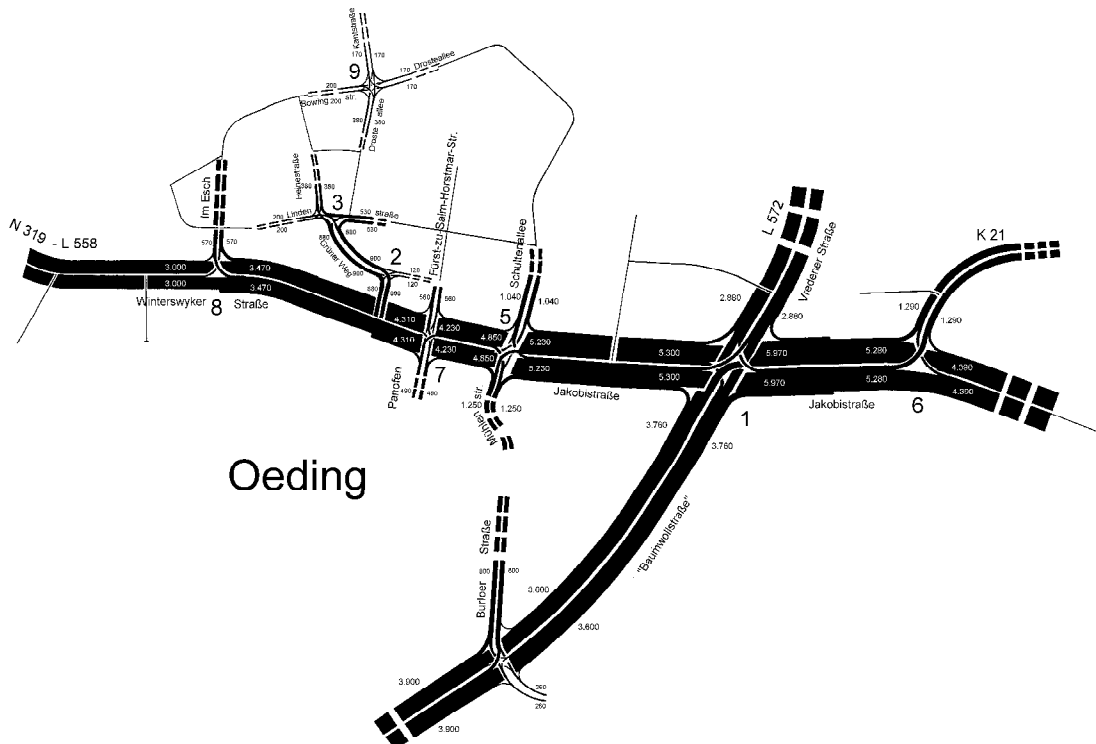


Abb. 5: Gesamtverkehrsbelastung im Ortsteil Oeding

¹ Eine tabellarische Übersicht der einzelnen Verkehrszählungen ist im Anhang 1 und 2 (Oeding und Südlohn) enthalten.
VR 10.112

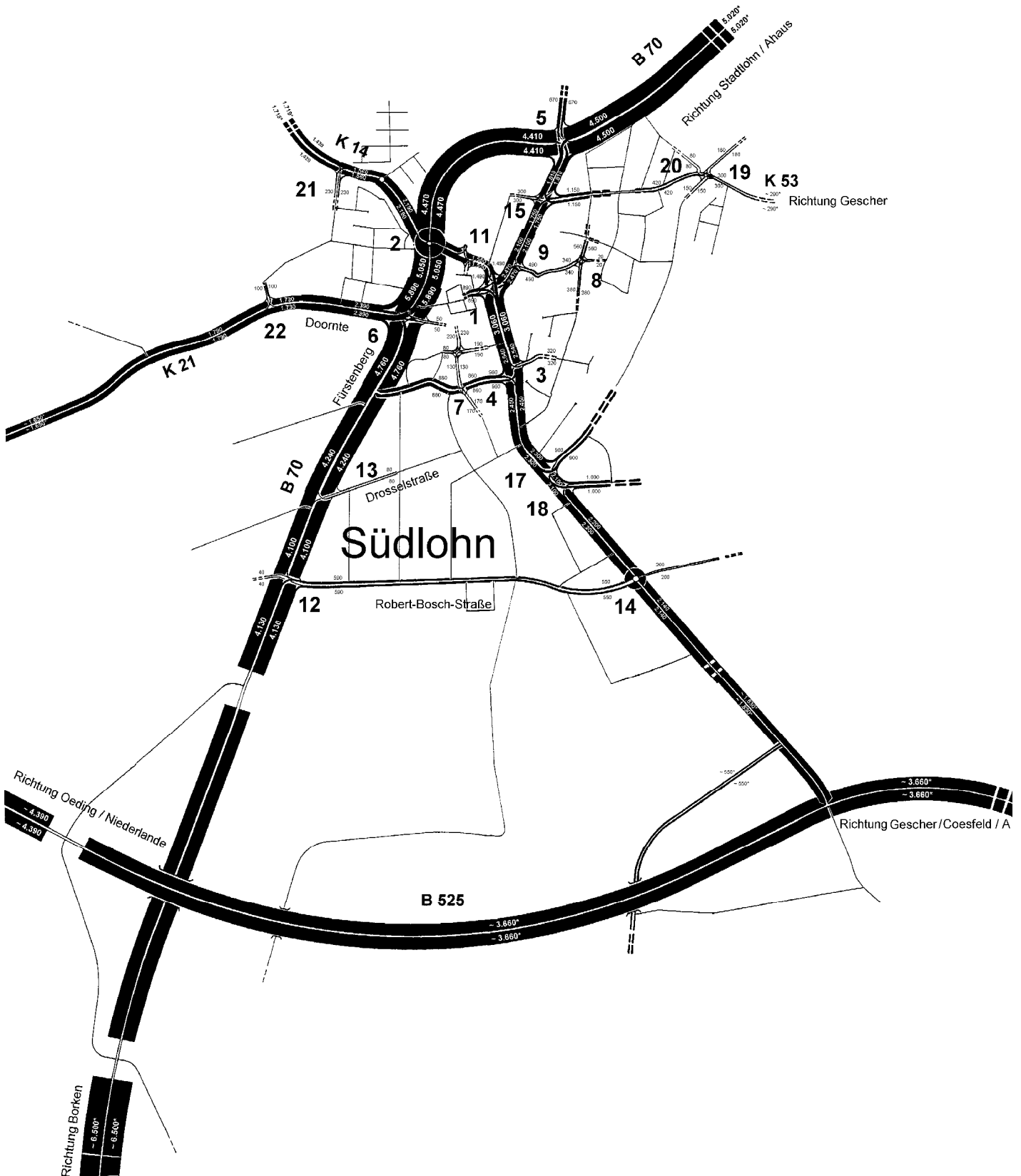


Abb. 6: Gesamtverkehrsbelastung im Ortsteil Südlohn

Die Darstellung ermöglicht einen optischen Eindruck über die unterschiedlich starken Verkehrsbelastungen im Gebiet: Je größer die Verkehrsbelastung, um so breiter ist die Balkendarstellung. Die Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßenabschnitte können den Gesamtbelastungsplänen entnommen werden.

Verkehrsmittelanteile

Für ausgewählte Strecken ist die Fahrzeugartenverteilung ausgewertet und im folgenden tabellarisch aufgeführt worden. Grundlage für die Fahrzeugartenverteilung sind die Knotenstromzählungen.

Oeding Fahrzeugartenverteilung										
Querschnitt / Bezeichnung		[% - Anteil]								
		Pkw	Lkw	Lz	Bus	Krad	Kfz	Rad in % des Kfz- Verkehrs	Fg in % des Kfz- Verkehrs	
Schwerlastanteil										
Hauptverkehrsstraße	L558	Jakobistraße – Ost	89,2	3,9	5,2	0,4	1,3	100	0,3	0,1
				9,5						
	L558	Jakobistraße – Mitte	90,5	3,2	4,3	0,7	1,2	100	0,4	0,1
				8,2						
	L558	Jakobistraße – West	93,0	2,0	3,4	0,6	1,0	100	2,8	0,7
				6,0						
	L558	Winterswyker Straße – West	76,5	5,8	14,1	1,4	2,2	100	6,5	0,5
				21,3						
	L572	Baumwollstraße – Nord	87,8	5,5	5,2	0,5	1,0	100	0,4	-
				11,2						
L572	Baumwollstraße – Mitte	89,5	5,4	3,8	0,4	0,9	100	-	-	
			9,6							
L572	Baumwollstraße Süd	91,1	3,3	3,9	0,8	0,9	100	0,5	-	
			9,0							
K 21	K 21	87,2	3,8	6,4	2,0	0,5	100	1,0	-	
			12,2							
	Burloer Straße – Süd	95,8	1,3	0,2	0,2	2,5	100	4,4	0,6	
			1,7							
	Mühlenstraße - Nord	97,0	1,4	0,4	0,1	1,1	100	6,4	1,1	
			1,9							
Haupterschließungsstraße		Im Esch	92,0	5,7	0,4	1,1	0,8	100	16,3	0,8
				7,2						
		Bowingring	93,4	4,4	1,1	1,1	-	100	38,9	23,3
				6,6						
		Drosteallee – Ost	92,3	3,8	1,3	1,3	1,3	100	23,1	5,1
			6,4							
	Schultenallee – Süd	97,2	1,5	-	-	1,3	100	8,9	1,0	
			1,5							
	Lindenstraße – Mitte	98,6	1,4	-	-	-	100	13,7	5,5	
			1,4							
Sammelstraße		Dahlkamp	98,4	0,8	-	0,8	-	100	5,7	2,5
				1,6						
		Grüner Weg	99,2	0,8	-	-	-	100	6,4	4,8
				0,8						
		Lookstraße – West	82,0	7,6	4,7	-	5,8	100	7,0	1,7
				12,2						
	Kantstraße	98,6	-	-	-	1,4	100	18,7	26,7	
			(ca. 1,0)							
	Drosteallee – Süd	96,6	2,0	-	-	1,4	100	30,2	27,5	
			2,0							
	Heinestraße	98,1	1,9	-	-	-	100	19,2	13,5	
			1,9							

Tab. 1: Fahrzeugartenverteilung auf ausgewählten Straßenabschnitten im Ortsteil Oeding

Südlohn Fahrzeugartenverteilung										
Querschnitt / Bezeichnung		[% - Anteil]								
		Pkw	Lkw	Lz	Bus	Krad	Kfz	Rad in % des Kfz- Verkehrs	Fg in % des Kfz- Verkehrs	
Schwerlastanteil										
Hauptverkehrsstraße	B 70	Nord	90,3	3,9	2,3	0,7	2,8	100	2,1	0,6
				6,9						
	B 70	Scharperloh	91,9	3,6	2,1	1,0	1,4	100	0,5	-
				6,7						
	B 70	Süd	93,6	2,7	2,7	0,7	0,3	100	0,1	-
				6,1						
	B 70	Fürstenberg – Nord	91,2	3,9	3,0	0,5	1,4	100	1,0	0,1
				7,4						
	B 70	Borkener Straße	84,4	8,7	4,8	1,3	0,8	100	1,2	0,3
				14,8						
	K 53	Brookstraße	93,2	3,7	1,6	-	1,5	100	2,1	6,3
				5,3						
	K 53	Eschlohner Straße – West	97,5	0,3	0,6	-	1,6	100	17,7	4,5
				0,9						
	K 53	Eschstraße – Nord	93,0	2,4	0,3	-	4,3	100	19,8	3,4
				2,7						
	K 14	Vennstraße – West	93,3	3,2	2,1	-	1,4	100	3,1	1,2
				5,3						
	K 14	Vennstraße – Süd	92,4	4,0	1,7	0,2	1,7	100	6,3	2,2
				5,9						
K 14	Robert-Bosch-Straße – West	88,8	6,5	4,2	-	0,5	100	1,0	-	
			10,7							
K 14	Rammsdorfer Straße – Süd	87,2	5,7	6,1	-	1,0	100	2,8	0,2	
			11,8							
K 21	Doornte – West	92,8	3,2	0,2	1,8	2,0	100	5,4	4,3	
			5,2							
K 21	Doornte – Ost	92,9	2,5	0,3	1,8	2,5	100	15,2	3,1	
			4,6							
	Am Vereinshaus – West	93,3	1,6	-	2,6	2,5	100	14,4	2,2	
			4,2							
	Am Vereinshaus – Süd	90,8	3,6	1,2	2,2	2,2	100	13,9	6,7	
			7,0							
	Bahnhofstraße – Nord	94,5	1,8	1,1	1,0	1,6	100	12,5	5,2	
			3,9							
	Bahnhofstraße – Süd	93,2	1,4	0,4	0,6	4,4	100	17,4	5,0	
			2,4							
	Mühlenkamp – Ost	89,3	4,5	2,1	1,6	2,5	100	7,5	4,3	
			8,2							
	Ramsdorfer Straße – Nord	91,5	2,8	1,2	-	4,5	100	16,1	3,7	
			4,0							
	Bomkampstegge – Nord	97,3	0,7	-	-	2,0	100	13,6	9,5	
			0,7							
	Eschstraße – Süd	94,9	2,1	1,0	0,1	1,9	100	20,8	6,7	
			3,2							
	Beckedahl – Süd	92,2	1,8	-	-	6,0	100	39,1	6,4	
			1,8							

Südlohn Fahrzeugartenverteilung									
Querschnitt / Bezeichnung		[% - Anteil]							
		Pkw	Lkw	Lz	Bus	Krad	Kfz	Rad in % des Kfz- Verkehrs	Fg in % des Kfz- Verkehrs
			Schwerlastanteil						
Haupterschließungsstraße	Vitusring	92,5	2,8	-	-	4,7	100	89,7	24,3
	Südring – West	91,7	4,2	4,1	-	-	100	112,5	95,8
	Windhorstraße – Nord	95,5	-	-	-	4,5	100	77,3	31,8
	Lohner Straße – Nord	96,5	1,4	0,7	1,4	-	100	60,3	3,4
	Breul	98,5	-	1,0	-	0,5	100	27,9	5,1
	An't Kruse Bömken	98,9	-	-	-	1,1	100	42,1	16,8
	Südwall – West	98,1	-	-	-	1,9	100	89,1	29,1
	Eichendorffstraße – Süd	86,0	8,9	4,5	-	0,6	100	3,9	-
	Eichendorffstraße – Nord	89,6	2,1	-	-	8,3	100	12,5	17,7
	Ossenschloge – West	84,7	11,4	3,0	-	0,9	100	7,4	5,0
Sammelstraße / Wohnstraße	Lohnergartenstraße	95,2	-	-	-	4,8	100	26,7	14,8
	Kirchstraße – Ost	98,0	0,9	-	-	1,1	100	45,9	21,9
	Südwall – Nord	91,0	-	-	-	9,0	100	113,4	56,7

Tab. 2: Fahrzeugartenverteilung auf ausgewählten Straßenabschnitten im Ortsteil Südlohn

3 Verkehrsentwicklung

Vergleich 1988 bis 2002

Aus Verkehrszählungen, die seit dem Jahr 1988 in den Ortsteilen Südlohn und Oeding durchgeführt worden sind, sind die Zählergebnisse an ausgewählten Querschnitten in den Tab. 3 und Tab. 4 zusammengestellt.

Die Zählergebnisse sind, soweit die Zählung nicht über 24-Stunden durchgeführt wurde, an Hand von Tagesganglinien auf 24-Stunden hochgerechnet. Damit sind alle Verkehrsbelastungswerte in den Tab. 3 und Tab. 4 DTV-Werte und direkt vergleichbar.

Ortsteil Oeding		DTV				
		1988	1991	1993 ³⁾	2001 / 2002	1998 – 2002 Veränderung [%]
L 558	Winterswyker Str. - Mitte	7.300 ²⁾	7.600 ²⁾	8.060	8.620	18,1
L 558	Jakobistr. – Mitte	7.500 ²⁾	8.050 ²⁾	8.310	10.600	41,3
L 558	Jakobistr. – Ost	7.300 ²⁾	9.000 ²⁾	9.630	10.560	44,7
L 572	Baumwollstr. – Süd	6.850 ²⁾	7.150 ²⁾	5.950	7.800	13,9
L 572	Baumwollstr. – Nord	5.150 ²⁾	4.200 ²⁾	4.510	5.760	11,8
	Burloer Str. – Süd	2.000 ¹⁾	1.750 ¹⁾	2.010	1.600	- 20,0
	Mühlenstr. – Nord	2.700 ¹⁾	2.350 ¹⁾	-	2.500	- 7,4
	Drosteallee – (Süd-Nord)	650 ¹⁾	600 ¹⁾	-	760	16,9
	Bowingring – (Ost-West)	~ 300	300	410	400	33,3
						im gewichteten Mittel 22,6

- ¹⁾ Hochrechnung auf DTV: 12 h (7.00 bis 19.00 Uhr) \cong 78,8 % des DTV
(Grundlage: 24 h-Tagesganglinie Fürst-zu-Salm-Horstmar-Str.)
- ²⁾ Hochrechnung auf DTV: 12 h (7.00 bis 19.00 Uhr) \cong 77,0 % des DTV
(Grundlage: 24 h-Tagesganglinie Winterswyker Str.)
- ³⁾ Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Südlohn - Oeding

Tab. 3: Entwicklung der Verkehrsbelastung auf ausgewählten Straßenquerschnitten im Ortsteil Oeding

Die Verkehrszunahme im Ortsteil Oeding von 1988 bis 2002 liegt bei etwa 22,6 % (Gewichtetes Mittel).

Die bis 2002 festgestellte Verkehrszunahme im Vergleich zu 1988 resultiert neben der Zunahme im Durchgangsverkehr auf den Landesstraßen aus städtebaulichen Veränderungen wie Wohnbauerweiterungen.

Die Verkehrsabnahme auf dem Straßenzug Mühlenfeldstraße / Burloer Straße zeigt, daß der derzeitige, nach 1988 eingerichtete Ausbaustandard der Straße, für den Durchgangsverkehr hemmend wirkt.

Es ist anzunehmen, daß die Eckverbindung Niederlande – Bocholt hauptsächlich über die Landesstraßen gefahren wird.

Ortsteil Südlohn		DTV				
Querschnitt		1988	1991	1997 / 1998	2001 / 2002	1998 – 2002 Veränderung [%]
B 70	Nord (außerorts)	7.550 ¹⁾	8.350 ¹⁾		9.000	19,2
B 70	Fürstenberg – Mitte	7.650 ¹⁾	8.700 ¹⁾		9.705	26,9
B 70	Borkener Str. – Süd	6.350 ¹⁾	6.400 ¹⁾		8.200	29,1
K 21	Doornte	a= 3.100 ³⁾	a= 4.400	b= 3.200 ³⁾	a= 4.780 / b= 3.580	a) 54,2
K 14	Vennstr.	2.500 ²⁾	2.900 ²⁾		4.380	75,2
ehemals K14	Bahnhofstr. (Nord)	3.650	4.000	5.988	5.484	50,2
ehemals K 21	Mühlenkamp	1.400 ²⁾	1.500 ²⁾		1.820	30,0
heute K 14	Robert-Bosch-Str.	250 ²⁾	600 ²⁾		1.100	340,0
ehemals K 14	Am Vereinshaus	1.600	1.900	1.514	3.100	93,8
ehemals K 51	Eschstr. - Süd	3.900 ²⁾	3.850 ²⁾		4.200	7,7
						im gewich- teten Mittel 36,4

¹⁾ Hochrechnung auf DTV: 12 h (7.00 bis 19.00 Uhr) \cong 77,9 % des DTV
(Grundlage: 24 h-Tagesganglinie B 70 Fürstenberg)

²⁾ Hochrechnung auf DTV: 12 h (7.00 bis 19.00 Uhr) \cong 75,2 % des DTV
(Grundlagen: mehrere Tagesganglinien auf Kreisstraßen)

³⁾ a: Ortskern, b: beim Uferweg

Tab. 4: Entwicklung der Verkehrsbelastung auf ausgewählten Straßenquerschnitten im Ortsteil Südlohn

Auf dem gesamten Straßennetz im Ortsteil Südlohn ist im allgemeinen im Vergleich 1988 – 2002 ein deutlicher Zuwachs der Verkehrsbelastung zu verzeichnen.

Der Verkehr auf der B 70 im Ortskern zwischen Doornte und Vennstraße hat von 7.650 Kfz/24 h auf 9.705 Kfz/24 h zugenommen. Dieser Anstieg um 26,9 % ist ebenfalls auf der B 70 in Richtung Borken zu verzeichnen. Auf der Borkener Straße vor der Robert-Bosch-Straße wurde mit 8.200 Kfz/24 h eine Verkehrsbelastungszunahme von 29,1 % von 1988 bis 2002 festgestellt. Diese Steigerungen liegen noch im Rahmen der allgemeinen Verkehrssteigerung durch Mobilitätswachstum.

Die Verkehrszunahme auf der Straße Doornte um 54,2 % von 1988 bis 2002 hat schon ihre Begründung zwischen 1988 und 1991, wo ein Teil des Mehrverkehrs Südlohn – Oeding statt über die B 70 und L 558 seinen Weg über die K 21 (Doornte) gewählt hat.

Weitere zusätzliche Zunahmen der Verkehrsbelastung auf dem Straßennetz sind vor allem auf die städtebauliche Entwicklung zurückzuführen (z. B. Baugebiet Scharperloh, Gewerbegebiet Robert-Bosch-Straße, etc.). Daß die „neuen“ Verkehre sich nicht nur auf den Erschließungsstraßen in direkter Nähe des jeweiligen Gebietes bemerkbar machen, zeigt die übermäßige Verkehrsbelastungszunahme auf der Straße „Am Vereinshaus“ und der Bahnhofstraße. Die Vennstraße und Robert-Bosch-Straße sind jeweils Bestandteil einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose wird für den Prognosezeitraum 2015 aufgestellt.

Die einzelnen Verkehrsveränderungen, aus denen sich der spätere Gesamtverkehr ergibt, werden vor allem verursacht durch:

- allgemeine Mobilitätssteigerung
- veränderte Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) (Umsteigen auf andere Verkehrsmittel)
- Siedlungsentwicklung
- Attraktivitätssteigerungen
- großräumige Verkehrsverlagerungen

- **Allgemeine Verkehrszunahme aus höherer Mobilität und Steigerung in der innerörtlichen Fahrtenhäufigkeit**

Die allgemeine Verkehrszunahme bzw. –abnahme läßt sich aus den Veränderungen der jährlichen Fahrleistung je Pkw und des Pkw-Bestandes (aus der Shell-Prognose²) prognostizieren.

Pkw-Dichte 2002 ³	ca.	667 Pkw/1.000 Erwachsene
Pkw-Dichte 2015	ca.	740 Pkw/1.000 Erwachsene

Die Fahrleistung pro Pkw und Jahr kann zukünftig als leicht rückläufig angesetzt werden.

Fahrleistung 2002	ca.	11.700 km/Jahr und Fz
Fahrleistung 2015	ca.	11.600 km/Jahr und Fz

Damit läßt sich die allgemeine Verkehrsveränderung für das Jahr 2015 ermitteln:

$$\frac{740 \times 11.600}{667 \times 11.700} = \underline{\underline{1,0999}}$$

Bis zum Jahr 2015 ist also aus wachsender Mobilität mit einer Zunahme von 10,0 % für den Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr zu rechnen.

- **Veränderte Verkehrsmittelwahl**

Durch verschiedene Maßnahmen wie:

- allgemeine flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Erweiterung und Sicherung der fußläufigen Bereiche
- ortskernnahe Randparkplätze bei gleichzeitiger Reduzierung des Angebotes an öffentlichen und freien Stellplätzen im engen Ortskern sowie
- Förderung des Radverkehrs im Planungsgebiet

kann eine veränderte Verkehrsmittelwahl zugunsten anderer Verkehrsmittel als dem Auto erreicht werden.

Durch Umsteiger (Modal-Split), durch Fahrtverzicht und durch Fahrtverkürzung (z. B. gebrochener Verkehr: Autofahrt mit anschließendem Fußweg bei Randparkplätzen) können erfahrungsgemäß 10 % bis 25 % der Autobinnenfahrten gespart werden.

² Shell Pkw-Szenarien „Mehr Autos – weniger Verkehr?“, Hamburg 80/2001, Szenario „One World“

³ Zählzeit

- **Siedlungsentwicklung**

Bei der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes wurden für das Straßennetz folgende Grundsätze vereinbart:

Ortsteil Oeding: die Ortsumgehung im Zuge der L 558 wird angenommen

Ortsteil Südlohn: eine Ortsumgehung im Zuge der B 70 ist wünschenswert, wird aber nicht vorausgesetzt.

In beiden Ortsteilen wird durch Erweiterung und Verdichtung bestehender Siedlungsbereiche eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur angestrebt. Als neue Entwicklungsachsen und -räume, die über diesen Verdichtungs- und Ergänzungstrend hinausgehen sind vor allem zu nennen:

Ortsteil Oeding:

- Geschäfts- und Wohnbauerweiterung nach Süden zwischen den alten Ortskernen und der neuen Umgehungsstraße im Zuge der L 558.
- Wohnbauerweiterung im Nordwesten zwischen der Straße Im Esch und der Staatsgrenze zu den Niederlanden.
- Erweiterung der Gewerbegebiete entlang der Baumwollstraße (L 572) nach Nordosten.

Es ist beabsichtigt, daß die vorgesehenen Erweiterungsflächen verkehrlich über das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Im Zuge der Umgehungsstraße werden zwei zusätzliche Erschließungsstraßen für den vorhandenen Ortskern angestrebt, die dann gleichzeitig der Erschließung städtebaulicher Erweiterungen zwischen Ortskern und Umgehungsstraße dienen.

Ortsteil Südlohn:

- Wohnbauerweiterung im Nordosten des heutigen Ortsgebietes, beidseitig der B 70, weiterverlaufend in Richtung Süden bis an die Schlinge
- Wohnbauerweiterung im Westen, südlich der Vennstraße (K 14), in südliche Richtung bis an die Straße Doornte (K 21)
- Gewerbegebietserweiterung und Ergänzung im Süden und Südosten des vorhandenen Ortsgebietes.
- Eine Entwicklung zusammengesetzt aus den Nutzungen Wohnen, Handel und Gewerbe soll entlang der nördlichen Bahnhofstraße und Eschstraße gefördert bzw. wiederbelebt werden.

Es ist vorgesehen, daß die Erweiterungsflächen regional und überregional über das vorhandene klassifizierte Straßennetz erschlossen werden. Bei kommunalen Erschließungsmaßnahmen sind ergänzende innerörtliche Hauptverkehrs – bzw. Haupterschließungsstraßen vorgesehen.

Für die Bemessung einzelner neuanzulegender Erschließungsstraßen können folgende Annahmen in neuen Wohngebieten getroffen werden, die eine erste Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ermöglichen.

Während der nachmittäglichen mittleren Spitzenstunde werden

0,55 Fahrten zur Wohneinheit

0,44 Fahrten von der Wohneinheit

gemacht. Hierin sind Pendlerfahrten, Ver- und Entsorgungsfahrten, Einkaufsfahrten etc. inbegriffen.

Auf einen Prognoseansatz für Handel- und Gewerbe wird hier verzichtet, da die zu erwartende Verkehrsbelastung aus einzelnen Betrieben oder Gewerbestätten zu sehr von dem jeweiligen Angebot bzw. Gewerbebezweig abhängt.

- **Attraktivitätsveränderungen**

Durch Erneuerungs- und Änderungsmaßnahmen in den Ortskernen kann eine zusätzliche Verkehrszunahme durch Attraktivitätssteigerung entstehen. Sie bezieht sich hauptsächlich auf den Quell- und Zielverkehr des jeweiligen Ortskernbereiches. Dieser Steigerung stehen eventuell Verkehrsdämpfungen entgegen, die z. B. durch veränderte Verkehrsmittelwahl oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erzielt werden können.

- **Großräumige Verkehrsverlagerung**

Großräumige Verkehrsverlagerungen haben in Südlohn und Oeding vor allem Auswirkungen auf das klassifizierte Straßennetz. Die aktuelle Veränderung im klassifizierten Straßennetz die ansteht, ist der Netzschluß im Zuge der A 31.

Prognosedaten zu großräumigen Verlagerungen können nur von der Straßenbauverwaltung übernommen werden. Diese zu bestimmen übersteigt die Möglichkeiten und die Aufgaben einer Kommune.

Die Prognose-Verkehrsbelastung für die Ortsumgebung von Oeding im Zuge der L 558 können dem Verkehrsgutachten des damaligen „Landesstraßenbauamtes Coesfeld“ (05.10.1994) entnommen werden.

Bemerkungen zur Verkehrsprognose

In Abstimmung mit den Stadtplanern wird davon abgesehen in diesem Rahmen für einzelne Straßenabschnitte Verkehrsbelastungsdaten zu ermitteln. Diese Aufgabe soll sinnvollerweise im Rahmen und Abhängigkeit einzelner Entwicklungs- und Gestaltungskonzepte erfüllt werden, wobei eventuell eine konkrete Abgrenzung und Nutzung zu Grunde gelegt werden kann.

4 Hierarchisches Straßennetz

Die Entwicklung des hierarchischen Straßennetzes erfolgt in zwei Stufen:

- Hauptverkehrsstraßennetz
- weitere kommunale Straßen

Berücksichtigt sind die Straßenbaumaßnahmen, die derzeit anstehen bzw. geplant sind. Das Konzept zur Neuordnung aller Straßen im Gemeindegebiet wurde als eigenständige Planungsaufgabe im Zusammenhang mit der Aufstellung des Rahmenplanes bearbeitet. Anschließend wurden die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsabsichten aufeinander abgestimmt und zu einem Rahmenplan Südlohn – Oeding zusammenggefügt.

Neben Neuentwicklungen bietet der Rahmenplan vor allem aus verkehrlicher Sicht Lösungsansätze, um die bisher teilweise „wild gewachsenen“ städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen in ein zukünftiges Gesamtkonzept einzupassen.

Die Planung wurde im November / Dezember 2002 in den Gremien der Gemeinde (Rat sowie Bau-, Planungs- und Umweltausschuß) vorgestellt. Anschließend wurden die Planungskonzepte in Bürgerversammlungen der Öffentlichkeit präsentiert.

Der Rat der Gemeinde Südlohn hat das hier entwickelte hierarchische Straßennetz als Planungsgrundlage beschlossen (13.11.2002). Zukünftig entstehende Straßenzüge sind in dieses hierarchische Gerüst einzubinden.

• Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen werden wie folgt unterschieden:

- Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen
- Kommunale Hauptverkehrsstraßen

Die Abb. 7 zeigt das hierarchische Straßennetz der Hauptverkehrsstraßen, „Planung“.

Folgende wichtige Veränderungen werden vorgenommen bzw. werden geplant:

Neuplanung

- klassifizierte Hauptverkehrsstraßen
 - L 558 n (Ortsumgehung Oeding)
 - B 70 n (Ortsumgehung Südlohn)
 - Variante A oder B
 - Verlegung der Kreisstraße 14 (Netzschluß zwischen der Vennstraße und Robert-Bosch-Straße)
- kommunale Hauptverkehrsstraßen
 - 1. Ortskernerschließung von der L 558 n
 - 2. Ortskernerschließung von der L 558 n
 - westliche Ortsrandstraße zwischen der Vennstraße und Rober-Bosch-Straße in Südlohn

Bemerkung:

Die westliche Ortsrandstraße in Südlohn zeigt die städtebaulich angestrebte Entwicklungsachse für Wohnbebauung zwischen den Ortsteilen Oeding und Südlohn. Die hier dargestellte Ortsrandstraße zeigt einen Lösungsansatz für eine Ergänzung des Straßennetzes.

Ob eine Änderung des Verlaufes der Kreisstraße 14 vorgenommen wird, ist unter anderem abhängig von dem Verlauf der Bundesstraße 70 und zu gegebener Zeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern zu beraten.

Umwidmung

- Heutige Ortsdurchfahrt von Oeding im Zuge der L 558
L 558 → kommunale Straße
- Heutige Ortsdurchfahrt von Südlohn im Zuge der B 70
 1. Stufe: Abschnittsweise B 70 → K 14
 Abschnittsweise B 70 → kommunale Straße
 - evtl.
 2. Stufe: K 14 → Kommunale Straßen
 und Vennstraße (Ost), K 14 → kommunale Straße
 Doornte (Ost), K 21 → kommunale Straße

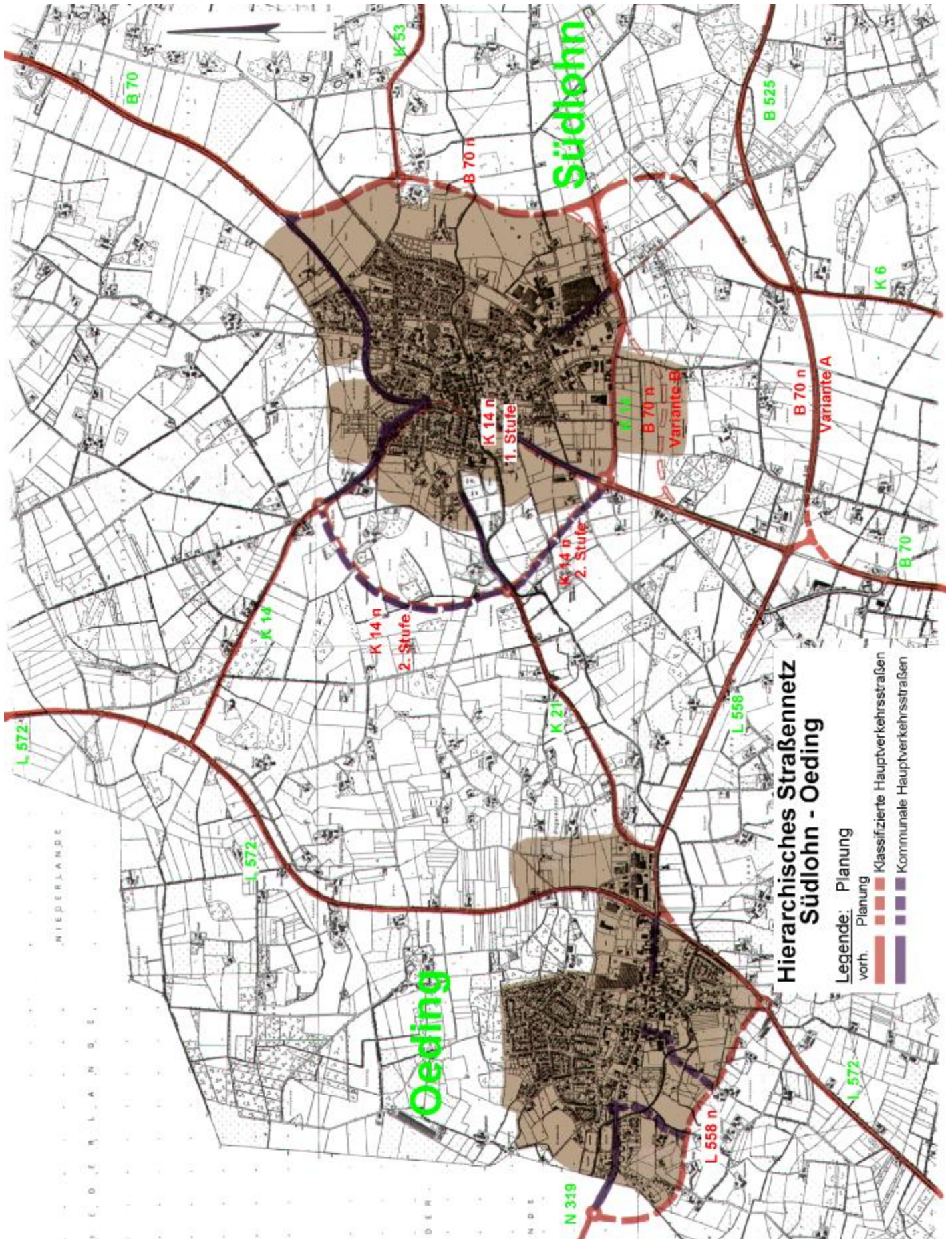


Abb. 7: Hierarchisches Straßennetz der Hauptverkehrsstraßen, „Planung“
VR 10.112

- **Weitere kommunale Straßen**

Bevor die einzelnen Straßen hierarchisch zugeordnet werden konnten, wurde eine zukunftsorientierte Einteilung der städtebaulichen Nutzung in den Ortsteilen Oeding und Südlohn vorgenommen. Damit wird eine Straßennetzkonzeption vorgegeben, die die heutigen Ansprüche erfüllt und für die städtebaulichen Erweiterungen, wie sie im Rahmenplan vorgesehen sind, vorbereitet ist.

Bei der hierarchischen Einteilung der kommunalen Straßen wurden Abschnittsweise auch Straßen funktional zugeordnet die heute in der Baulast des Kreises sind. Ob diese gewünschte Zuordnung später einer Umwidmung bedarf, ist im Einzelfall zu klären.

Das hierarchische Straßennetz der kommunalen Straßen ist für den Ortsteil Oeding in der Abb. 8 und für den Ortsteil Südlohn in der Abb. 9 grafisch dargestellt.

Eine Auflistung der einzelnen Straßen ist jeweils tabellarisch angehängt; die Tab. 5 für den Ortsteil Oeding und die Tab. 6 für den Ortsteil Südlohn.

Die Einstufung der einzelnen Straßen erfolgt aufgrund folgender Zielsetzungen bzw. Vorüberlegungen:

Ortsteil Oeding

- Der Ortskern von Oeding ist von Durchgangsverkehr freizuhalten
- Auf dem Straßenzug Winterswyker Straße – Jakobistraße ist etwa zwischen der Kreuzung Panofen / Früst-zu-Salm-Horstmar-Straße und der Kreuzung Krügerstraße / Woorteweg ein Geschäftsbereich mit erhöhter Aufenthaltsqualität herauszuarbeiten.
Benachbarten vorhandenen Betrieben und Geschäften bleibt die Zuwegung erhalten; neue Ansiedlungen jeder Art und Nutzung sind an diese Entwicklung anzupassen (verkehrliche Erschließung, Lage der Kfz-Abstellplätze).
- Durch die Winterswyker Straße vom Westen, die Jakobistraße von Osten und die beiden neuen Anbindungen an die L 558 von Süden entsteht ein radiales Hauptverkehrsstraßennetz, das den Siedlungsbereich Oeding an das überregionale Straßennetz anbindet.
In den Randbereichen zum Ortskern, wo z. B. in Geschäftsbereichen eine erhöhte Aufenthaltsqualität gewünscht ist, sind Sammelabstellplätze für Kfz anzuordnen.
- Das radiale Hauptverkehrsstraßennetz wird ergänzt durch den Straßenzug Burloer Straße / Mühlenstraße und einer neu zu trassierenden Straße zwischen der Vredener Straße und der Schultenallee (tlw. Woorteweg).

- In den Wohngebieten nördlich der Winterswyker Straße – Jakobistraße bilden folgende Straßen einen Hapterschließungsring:

Im Esch

Böwingring

Drosteallee

Buchenallee

Schuldenallee

Lindenstraße

Dieser Hapterschließungsring ist über die Fürst-zu-Salm-Horstmar-Straße, Im Esch und Woortenweg (zur Vredener Straße) an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

- Die Zuordnung der anderen Straßen ist der Abb. 8 bzw. der Tab. 5 zu entnehmen.

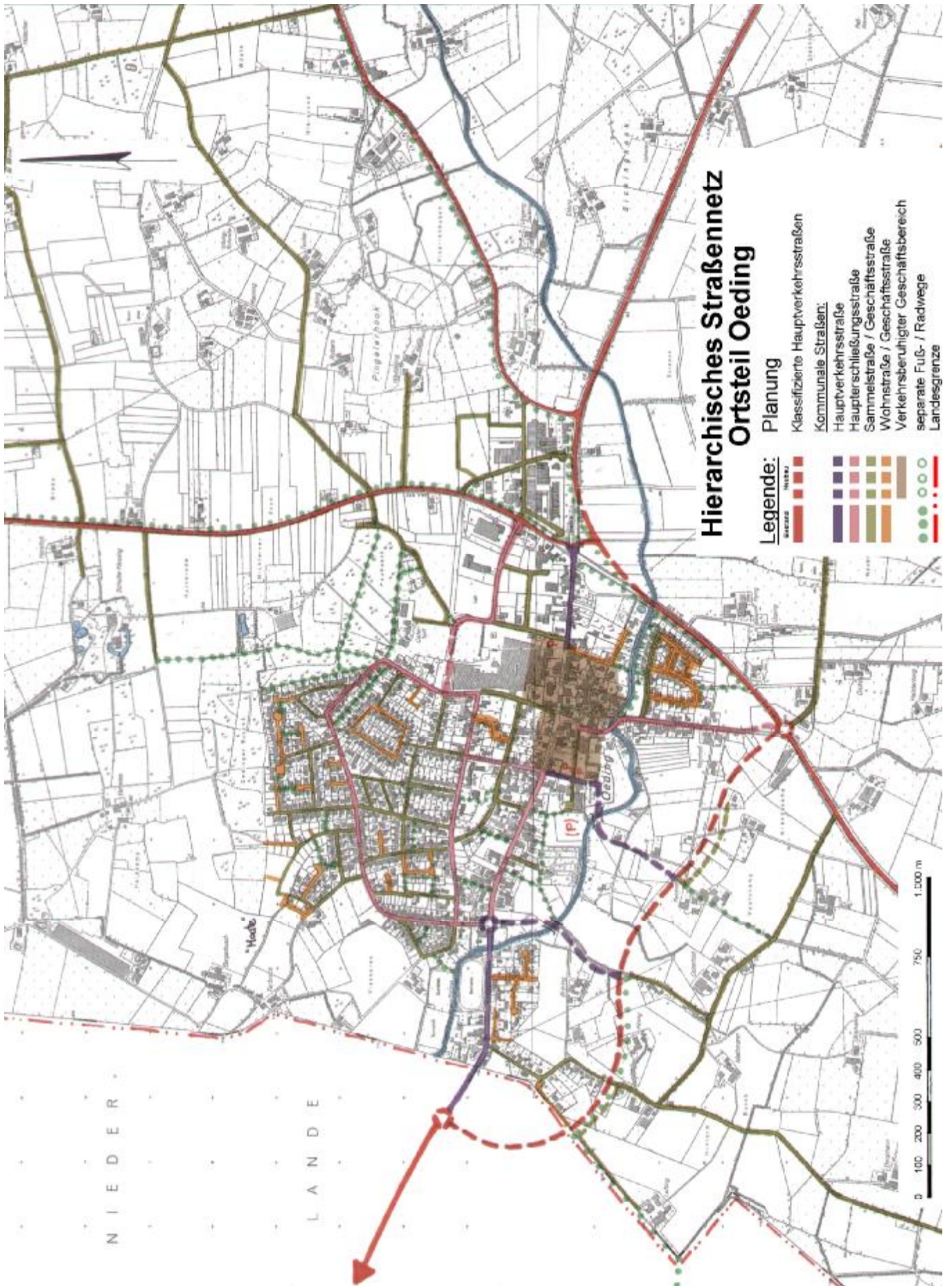


Abb. 8: Hierachisches Straßennetz im Ortsteil Oeding
VR 10.112

OT. Oeding (2. Version 12.11.2002)	Haupt- verkehrs- straße	Haupt- erschließ- ungs- straße	Sammel- straße / Ge- schäfts- straße	Geschäfts- straße / Wohn- straße	Wohn- straße / Anlieger- straße
35528	An de Baeke		X		
35536	Auf dem Rott				X
35544	Birkenstraße		X		
35552	Blumenstraße		X		
35556	Böwinkamp		X		
35560	Böwingring		tlw.		tlw.
35568	Buchenallee		tlw.		tlw.
35584	Burgplatz			X	
35576	Burgring			X	
35592	Burloer Straße		X		
35600	Dahlienweg				X
35608	Dahlkamp		X		
	Daimlerstraße		X		
35616	Drosteallee		X		
35624	Ebbinghook			Bauernschaft	
35632	Feld			Bauernschaft	
35640	Feldstegge				X
35644	Flassbree				X
35646	Fontanestraße		X		
35648	Fresenhorst			Bauernschaft	
35656	Friedhofsallee		X		
35644	F-zu Salm-Horstmar		tlw.	tlw.	
35672	Gartenstraße				X
35676	Goardenbree		X		
35680	Grenzweg		tlw.		tlw.
35688	Grüner Weg		X		tlw.
35696	Hämingkamp				X
35700	Heidkämpken		X		
35704	Heinestraße		X		
35712	Hessinghook			Bauernschaft	
35720	Hinterm Busch			Bauernschaft	
35728	Hölderlinstraße		X		
35736	Im Esch		tlw.		tlw.
35744	Industriestraße		X		
35752	Jakobistraße	tlw.	tlw.		
35760	Kantstraße		tlw.		tlw.
35768	Krügerstraße				X
35776	Lessingstraße		X		
35784	Lindenstraße		X		
35792	Look			Bauernschaft	

OT. Oeding (2. Version 12.11.2002)	Haupt- verkehrs- straße	Haupt- erschließ- ungs- straße	Sammel- straße / Ge- schäfts- straße	Geschäfts- straße / Wohn- straße	Wohn- straße / Anlieger- straße
35800 Lönsstraße			X		
35804 Moate			X		
35808 Mozartstraße			X		
35816 Mühlenstraße		tlw.		tlw.	
35824 Mühlenweg					X
35832 Nienkamp			X		
35840 Panofen	X				
35844 Passkamp					X
35846 Pfarrer-Becker-Straße			X		
35848 Pingelerhook			Bauernschaft		
35856 Raabestraße			X		
35864 Schultenallee		tlw.	tlw.		
35866 Schultenstegge					X
35872 Sickinghook			Bauernschaft		
35880 Uhlandstraße					X
35888 Von-Keppel-Straße					X
35896 Von-Mulert-Straße					X
35904 Vredener Straße	X				
35912 Wagenfeldstraße					X
35920 Wagnerstraße			tlw.		tlw.
35924 Wiesken					X
35928 Winterswyker Straße	tlw.	tlw.		tlw.	
35936 Woorteweg		X			

Tab. 5: Straßenhierarchie Südlohn - Ortsteil Oeding (Planung Stand November 2002)

Ortsteil Südlohn

- Das Erscheinungsbild der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 70, etwa von der Schlingebrücke bis zum Kreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich Vennstraße / Am Vereinshaus, soll städtebaulich aufgewertet werden. Die Trennwirkung die heute von der tlw. als anbaufreie Strecke gestalteten Ortsdurchfahrt ausgeht, soll z. B. durch die Anpflanzung von Allee-bäumen und optisch akzentuierende Erschließungseinrichtung aufgehoben werden.
Ein städtebaulicher Zusammenhang der Siedlungsbereiche links und rechts der Bundesstraße ist zu betonen. Für Fußgänger und Radfahrer sind attraktive Querungshilfen anzuordnen, die gleichzeitig in Längsrichtung für den Kfz-Verkehr geschwindigkeitshemmend wirken.
- Die Straßenzüge Eschstraße, Am Vereinshaus und Bahnhofstraße sind für Schwerlastdurchgangsverkehr zu sperren.
- Die Eschstraße und die nördliche Bahnhofstraße sind als Erweiterungsflächen für die Ansiedlung von Handel und Kleingewerbe neben dem heutigen Ortskern vorgesehen. Entsprechend ist bei späteren Baumaßnahmen z. B. im Zuge von Kanalbauarbeiten und / oder Reparaturarbeiten an der Straße die Aufenthaltsqualität zu fördern.
- Am Rande des Ortskerns, vor allem am Rande der bevorzugten Aufenthaltsflächen, sind ausreichend öffentlich zugängliche Abstellplätze für Kfz anzulegen. Bei der Anordnung der Abstellanlagen sind verkehrsplanerische Aspekte wie Minderung des Parksuchverkehrs und Verhinderung von „Auto-Shopping“ zu beachten.
- Zwischen der Vennstraße und der Straße Doornte ist eine Wohnbauerweiterung vorgesehen. Um die bis heute geplanten und realisierten Wohnstraßen nicht weiter mit Erschließungsverkehr zu belasten, ist für diese städtebauliche Erweiterung eine neue Haupteerschließungsstraße vorgesehen. Von dieser können wiederum Sammel oder Wohnstraßen zu beiden Richtungen abgehen.



Abb. 9: Hierarchisches Straßennetz im Ortsteil Südlohn

OT. Südlohn (2. Version 12.11.2002)	Haupt- verkehrs- straße	Haupt- erschließ- ungs- straße	Sammel- straße / Ge- schäfts- straße	Geschäfts- straße / Wohn- straße	Wohn- straße / Anlieger- straße
35004 Alte Stadtlohner Straße					X
35008 Am Esch			X		
35016 Am Friedhof					X
35026 Am großen Busch			X		
35024 Amselstraße			tlw.		tlw.
35032 Am Vereinshaus		X			
35048 An t Kruse Bömken			X		
35056 Bahnhofstraße		tlw.	tlw.		
35064 Beckedahl		X			
35069 Bomkampstegge			X		
35066 Bohnhoefferstraße					X
35072 Borkener Straße	tlw.	tlw.			
35076 Bree			tlw.		tlw.
35080 Breul			X		
35088 Brink	Bauernschaft				
35092 Don-Boscoo-Straße					X
35096 Doornte	K 21	X			
35104 Doornteweg					X
35112 Drosselstraße			tlw.		tlw.
35120 Droste-Hülshoff-Straße			X		
35128 Echendorffstraße			X		
35136 Elpidiusstraße			X		
35144 Eschlohn	Bauernschaft				
35152 Eschlohner Straße		X			
35160 Eschstraße		X			
35168 Finkenstraße					X
35176 Friedhofstraße			X		
35184 Fünfhausen					X
35192 Fürstenberg		tlw.	tlw.		
35196 Geschwister-Scholl-Str.					X
35200 Goethestraße					X
35208 Grüwwel				X	
35212 Hans-Böckler-Straße			X		
35216 Haus Lohn					(X)
35224 Haus Volmering	Bauernschaft				
35232 Holzstraße				X	
35240 Horst	Bauernschaft				
35248 Katerhook				X	
35256 Kettlerplatz					X
35264 Kirchplatz				X	
35272 Kirchstraße				X	
35280 Kolpingstraße					X
35288 Ladestraße			X		
35296 Lerchenweg			tlw.		tlw.
35304 Lohnergartenstraße					X

OT. Südlohn (2. Version 12.11.2002)	Haupt- verkehrs- straße	Haupt- erschließ- ungs- straße	Sammel- straße / Ge- schäfts- straße	Geschäfts- straße / Wohn- straße	Wohn- straße / Anlieger- straße
35312	Lohner Straße		X		
35320	Marienstraße				X
35324	Mölleringstraße				X
35328	Mühlenkamp	X			
35336	Mühlenplatz				X
36339	Nordring				X
35344	Nordwall			X	
35348	Ossenschloge	tlw.	tlw.		
35352	Pröbstingstraße				X
35360	Ramsdorfer Straße	tlw.	tlw.		
35368	Reuken				X
35376	Ringstraße	entfällt			
35384	Robert-Bosch-Straße	K 14: X	alt: X		
35392	Rosenstraße				X
35400	Rudolf-Diesel-Straße		X		
35404	Sandstegge				X
35408	Scharperloh		tlw.		tlw.
35416	Schillerstraße				X
35420	Südring		X		
35424	Südwall				X
35432	Trimbach	Bauernschaft			
35440	Tünste	Bauernschaft			
35448	Uferweg				X
35884	Up de Roddick		tlw.		tlw.
35456	Venn	Bauernschaft			
35460	Vennstraße	tlw.	tlw.		
35464	Vitusring		tlw.		tlw.
35468	Von-Galen-Straße				X
35472	Walbree		tlw.		tlw.
35480	Weseker Weg		tlw.		tlw.
35488	Wibbeltstraße				X
35496	Wienkamp links	Bauernschaft			
35504	Wienkamp rechts	Bauernschaft			
35512	Windmühlenstraße				X
35520	Windthorststraße		tlw.		tlw.

Tab. 6: Straßenhierarchie Südlohn - Ortsteil Südlohn (Planung Stand November 2002)

Anhang 1

Tabellarische Übersicht der Verkehrszählungen im Ortsteil Oeding

Oeding	Querschnitt	Art	Datum	gezählt
1	Vredener Straße (Nord) (Baumwollstraße)	K 1	18.04.2002	4 h
2	Vredener Straße (Süd) Baumwollstraße	K 1	18.04.2002	4 h
3	Winterswyker Straße / Jakobistraße	K 1	18.04.2002	4 h
4	Jakobistraße	K 1	18.04.2002	4 h
5	Dahlkamp	K 2	18.04.2002	2 h
6	Grüner Weg (West)	K 2	18.04.2002	2 h
7	Grüner Weg (Ost)	K 2	18.04.2002	2 h
8	Heinestraße	K 3	18.04.2002	2 h
9	Grüner Weg	K 3	18.04.2002	2 h
10	Lindenstraße (Ost)	K 3	18.04.2002	2 h
11	Lindenstraße (West)	K 3	18.04.2002	2 h
12	Burloer Straße	K 4	17.04.2002	4 h
13	Lookstraße	K 4	17.04.2002	4 h
14	Vredener Straße (Nord)	K 4	17.04.2002	4 h
15	Vredener Straße (Süd)	K 4	17.04.2002	4 h
16	Schultenallee	K 5	17.04.2002	4 h
17	Mühlenstraße	K 5	17.04.2002	4 h
18	Jakobistraße (Ost)	K 5	17.04.2002	4 h
19	Jakobistraße (West)	K 5	17.04.2002	4 h
20	Doornte / K 21	K 6	18.04.2002	2,5 h
21	Jakobistraße (Ost)	K 6	18.04.2002	2,5 h
22	Jakobistraße (West)	K 6	18.04.2002	2,5 h
23	Panofen	K 7	18.04.2002	2,5 h
24	Fürst-zu-Salm-Horstmar-Straße	K 7	18.04.2002	2,5 h
25	Winterswyker Straße	K 7	18.04.2002	2,5 h
26	Winterswyker Straße	K 7	18.04.2002	2,5 h
27	Im Esch	K 8	18.04.2002	4 h
28	Winterswyker Straße (Ost)	K 8	18.04.2002	4 h
29	Winterswyker Straße (West)	K 8	18.04.2002	4 h
30	Drosteallee (West)	K 9	18.04.2002	4 h
31	Drosteallee (Nord)	K 9	18.04.2002	4 h
32	Böwingring	K 9	18.04.2002	4 h
33	Kantstraße	K 9	18.04.2002	4 h

Anhang 2

Tabellarische Übersicht der Verkehrszählungen im Ortsteil Südlohn

Südlohn	Querschnitt	Art	Datum	gezählt
1	B 70	Q I	12. / 13.12.2001	24 h
2	Bahnhofstraße	Q II	10. / 11.12.2001	24 h
3	Eschstraße	K 1	27.09.2001	4 h
4	Bahnhofstraße	K 1	27.09.2001	4 h
5	Kirchstraße	K 1	27.09.2001	4 h
6	Am Vereinshaus	K 1	27.09.2001	4 h
7	B 70	K 2	27.09.2001	4 h
8	Vennstraße	K 2	27.09.2001	4 h
9	Am Vereinshaus	K 2	27.09.2001	4 h
10	Fürstenberg (B 70)	K 2	27.09.2001	4 h
11	Bahnhofstraße	K 3	26.09.2001	4 h
12	Lohner Gartenstraße	K 3	26.09.2001	4 h
13	Bahnhofstraße	K 3-4	26.09.2001	4 h
14	Mühlenkamp	K 4	26.09.2001	4 h
15	Ramsdorfer Straße	K 4	26.09.2001	4 h
16	B 70	K 5	26.09.2001	4 h
17	Beckedahl	K 5	26.09.2001	4 h
18	B 70 (R. Stadtlohn)	K 5	26.09.2001	4 h
19	Eschstraße	K 5	26.09.2001	4 h
20	Fürstenberg (B 70)	K 6	27.09.2001	4 h
21	Südring	K 6	27.09.2001	4 h
22	Doornte	K 6	27.09.2001	4 h
23	B 70	K 6	27.09.2001	4 h
24	Mühlenkamp	K 7	27.09.2001	2 h
25	Windthorststraße	K 7	27.09.2001	2 h
26	Mühlenkamp	K 7	27.09.2001	2 h
27	Windhorststraße	K 7	27.09.2001	2 h
28	Lohner Straße	K 8	27.09.2001	2 h
29	Sackgasse	K 8	27.09.2001	2 h
30	Lohner Straße	K 8	27.09.2001	2 h
31	Breuel	K 8	27.09.2001	2 h
32	Eschsstraße	K 9	24.09.2001	2 h
33	Breuel	K 9	24.09.2001	2 h
34	Eschstraße	K 9	24.09.2001	2 h
35	Am Vereinshaus	K 10	24.09.2001	2 h
36	Nordring	K 9	24.09.2001	2 h
37	Am Vereinshaus	K 10/11	24.09.2001	2 h
38	Vitusring	K 11	24.09.2001	2 h
39	Am Vereinshaus	K 11	24.09.2001	2 h
40	Borkener Straße (B 70) Süd	K 12	26.11.2001	4 h

Südlohn	Querschnitt	Art	Datum	gezählt
41	Hofzufahrt	K 12	26.11.2001	4 h
42	Borkener Straße (B 70) Nord	K 12	26.11.2001	4 h
43	Robert-Bosch-Straße	K 12	26.11.2001	4 h
44	Borkener Straße (Nord)	K 13	27.11.2001	2 h
45	Drosselstraße	K 13	27.11.2001	2 h
46	Borkener Straße (Süd)	K 13	27.11.2001	2 h
47	Ramsdorfer Straße (Nord)	K 14	27.11.2001	3,75 h
48	Robert-Bosch-Straße (Ost)	K 14	27.11.2001	3,75 h
49	Ramsdorfer Straße (Süd)	K 14	27.11.2001	3,75 h
50	Robert-Bosch-Straße (West)	K 14	27.11.2001	3,75 h
51	Eschstraße	K 15	27.11.2001	2 h
52	Eschlohner Straße	K 15	27.11.2001	2 h
53	Eschstraße	K 15	27.11.2001	2 h
54	An't Kruse Bömken	K 15	27.11.2001	2 h
55	Südwall 1	K 16	27.11.2001	2 h
56	Südwall 2	K 16	27.11.2001	2 h
57	Südwall 3	K 16	27.11.2001	2 h
58	Windhorststraße	K 16	27.11.2001	2 h
59	Ramsdorfer Straße (1)	K 18	27.11.2001	2 h
60	Ossenschloge	K 18	27.11.2001	2 h
61	Ramsdorfer Straße (2)	K 17/18	27.11.2001	2 h
62	Eichendorffstraße	K 17	27.11.2001	2 h
63	Ramsdorfer Straße (3)	K 17	27.11.2001	2 h
64	Doornste (Ost)	K 18	27.11.2001	4 h
65	Bomkamp Stegge	K 18	27.11.2001	4 h
66	Doornste (West)	K 18	27.11.2001	4 h
67	K 53	K 19/20	26.11.2001	4 h
68	Eichendorffstraße	K 19/20	26.11.2001	4 h
69	K 53	K 19/20	26.11.2001	4 h
70	Am Esch	K 19/20	26.11.2001	4 h
71	Leegenweg	K 19/20	26.11.2001	4 h
72	Vennstraße (West)	K 21	27.11.2001	4 h
73	Bomkampstegge	K 21	27.11.2001	4 h
74	Vennstraße (Ost)	K 21	27.11.2001	4 h