

# Hamminkeln, Dingden

- **Bauvorhaben Ridder (Hotel)**
- **Informationszentrum Dingdener Heide**



Bearbeitung:  
**September– Oktober 2016**  
**Überarbeitung im März 2017**

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung  
**BVS Rödel & Pachan**  
Kirchhoffstraße 80  
**47475 Kamp-Lintfort**  
Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20  
Telefax: 0 28 04 / 88 20  
www.bvs-verkehrsplanung.de  
info@bvs-verkehrsplanung.de



Inhaltsverzeichnis	Seite
<b><u>1 BESTANDSAUFNAHME</u></b> .....	<b>3</b>
1.1 LAGE IM RAUM.....	3
1.2 PROJEKTBESCHREIBUNG HOTEL .....	5
1.3 PROJEKTBESCHREIBUNG INFORMATIONSZENTRUM DINGDENER HEIDE .....	6
1.4 VERKEHRSSITUATION IM STATUS QUO .....	6
1.4.1 TAGES- WOCHENGANGLINIE .....	6
1.4.2 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU .....	7
1.4.3 SPITZENSTUNDE.....	7
1.4.4 VERKEHRSSITUATION „ANREISE ZU EINEM EVENT“ .....	9
<b><u>2 PLANFALL</u></b> .....	<b>10</b>
2.1 BESCHREIBUNG DER GEPLANTEN PROJEKTE.....	10
2.1.1 VERKEHRSERZEUGUNG HOTEL .....	10
2.1.2 VERKEHRSERZEUGUNG INFORMATIONSZENTRUM DINGDENER HEIDE .....	11
<b><u>3 BEWERTUNG</u></b> .....	<b>11</b>
3.1 LEISTUNGSFÄHIGKEIT.....	12
3.2 VERKEHRSSICHERHEIT .....	12
3.3 GEOMETRIE .....	12
3.3.1 BEMESSUNGSFAHRZEUG / BEGEGNUNGSFALL.....	12
3.3.2 SICHTFELDER.....	13
<b><u>4 PROJEKTBAUSTEIN NR. 2 INFOPOINT FÜR DAS NSG „DINGDENER HEIDE“</u></b> .....	<b>16</b>
4.1 AUSWIRKUNGEN DES INFOPOINTS AUF DAS RADVERKEHRS-AUFKOMMEN.....	16
4.2 QUERUNGSBEDARF ÜBER DIE L 602 .....	16
<b><u>5 MAßNAHMENEMPFEHLUNG</u></b> .....	<b>17</b>
5.1 PROJEKTBEZOGENE MAßNAHMEN .....	17
5.2 SONSTIGE MAßNAHMEN (OHNE PROJEKTBEZUG).....	17

Erklärung:

Die vorgelegte Überarbeitung des Berichts „Verkehrsuntersuchung zu den Bauvorhaben Hotel Ridder und Informationszentrum Dingender Heide“ wurde vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung (BVS), Rödel & Pachan erarbeitet. Zur Anwendung kamen anerkannte Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen, die dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen. Es wird versichert, dass mit der gebotenen Sorgfalt und Umsicht alle relevanten Daten erhoben und verwendet wurden.



Kamp-Lintfort, im März 2017,

Thomas Rödel (Dipl.-Ing.)

# 1 Bestandsaufnahme

## 1.1 Lage im Raum

Die Lage des Projektbereichs, in dem das Informationszentrum Dingdener Heide und das Hotel Ridder geplant sind, kann Abbildung 1 entnommen werden. Östlich des Untersuchungsraumes liegt das Naturschutzgebiet Dingdener Heide, südlich der Hamminkelner Gemeindeteil Dingden. Im Norden beginnen die Vororte von Bocholt, im Nordwesten ist der Industriepark Bocholt erkennbar.

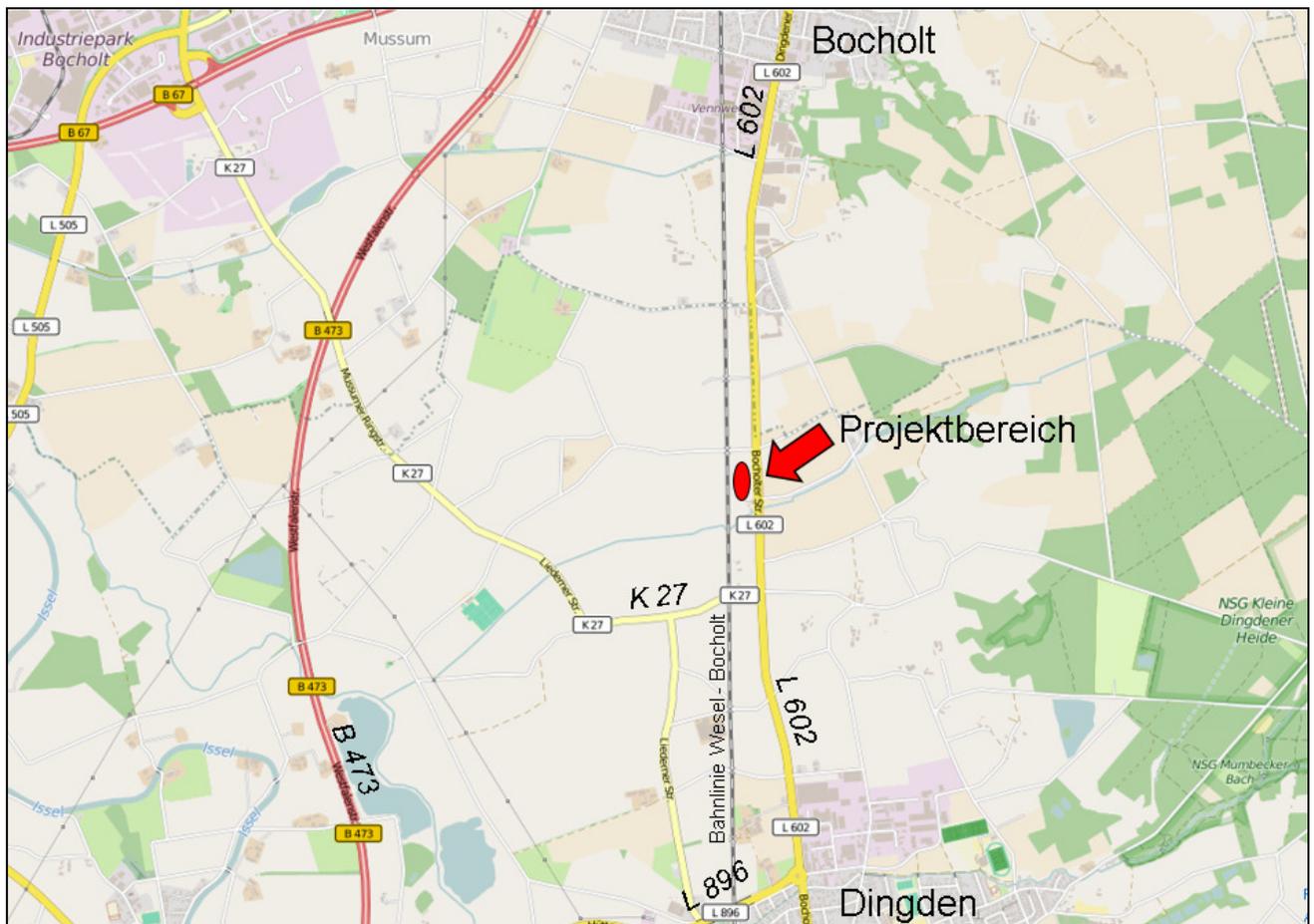


Abbildung 1: Lage des „Landgasthaus Ridder“

In nord-südlicher Richtung verläuft die L 602, über die der Untersuchungsraum erschlossen wird. Die L 602 ist eine Parallelverbindung zur im Westen verlaufenden B 473.

Die Verbindung über die B 473 ist ohne Ortsdurchfahrten trassiert, so dass es im Sinne der Netzgestaltung diese Verbindung zeitkürzer sein sollte. Dies ist nicht der Fall. Wie der Abbildung 2 entnommen werden kann, ist die Verbindung über die L 602 mit 29 Minuten Fahrzeit exakt gleich lang, wie die Verbindung über die B 473 und „Weg-länger“ (24,0 - 22,2 km)

Es wird an dieser einleitenden Stelle des Verkehrsgutachtens zu einem Ansiedlungsvorhaben deshalb so ausführlich auf solche übergeordneten Aspekte eingegangen, weil ein Ansatz zur Stei-

gerung der Verkehrssicherheit an der L 602 eine Absenkung der Streckengeschwindigkeit sein kann. Das gilt nicht nur für den unmittelbaren Bereich des Untersuchungsraumes, sondern für die gesamte Strecke.

Da die Verbindungsfunktion der B 473 gestärkt werden sollte, ist ein Absenken des Geschwindigkeitsniveaus auf der L 602 möglich, je sogar zum Teil wünschenswert.

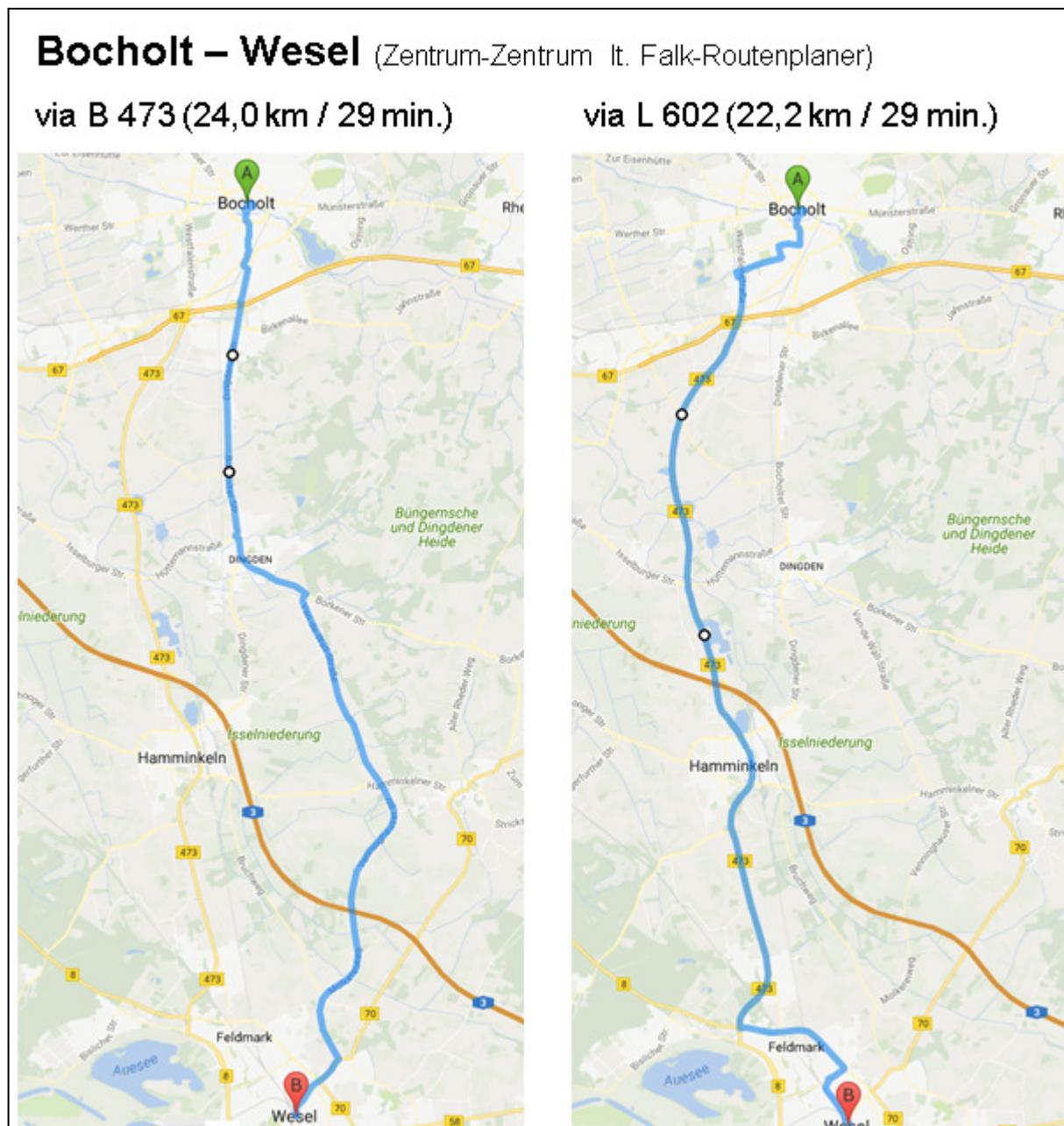


Abbildung 2. Darstellung der Routenwahl nach Navigationsgerät – zurzeit wird Regionalverkehr Wesel – Bocholt die eigentlich untergeordnete Route über die L 602 empfohlen, obwohl parallel eine anbaufreie Bundesstraße (B 473) verläuft

## 1.2 Projektbeschreibung Hotel

Die Familie Ridder betreibt im Bereich des Untersuchungsbereichs ein traditionsreiches Landhaus (Restaurant, Gastwirtschaft, Kegelbahn) und richtet Festlichkeiten aller Art in einem Festsaal aus.

Für die Gäste und Mitarbeiter stehen Parkplätze östlich und westlich der L 602 zur Verfügung, die über die Straße „Am Beltingsbach“ und die auf der gleichen Höhe liegende Privatzufahrt erreicht werden können.

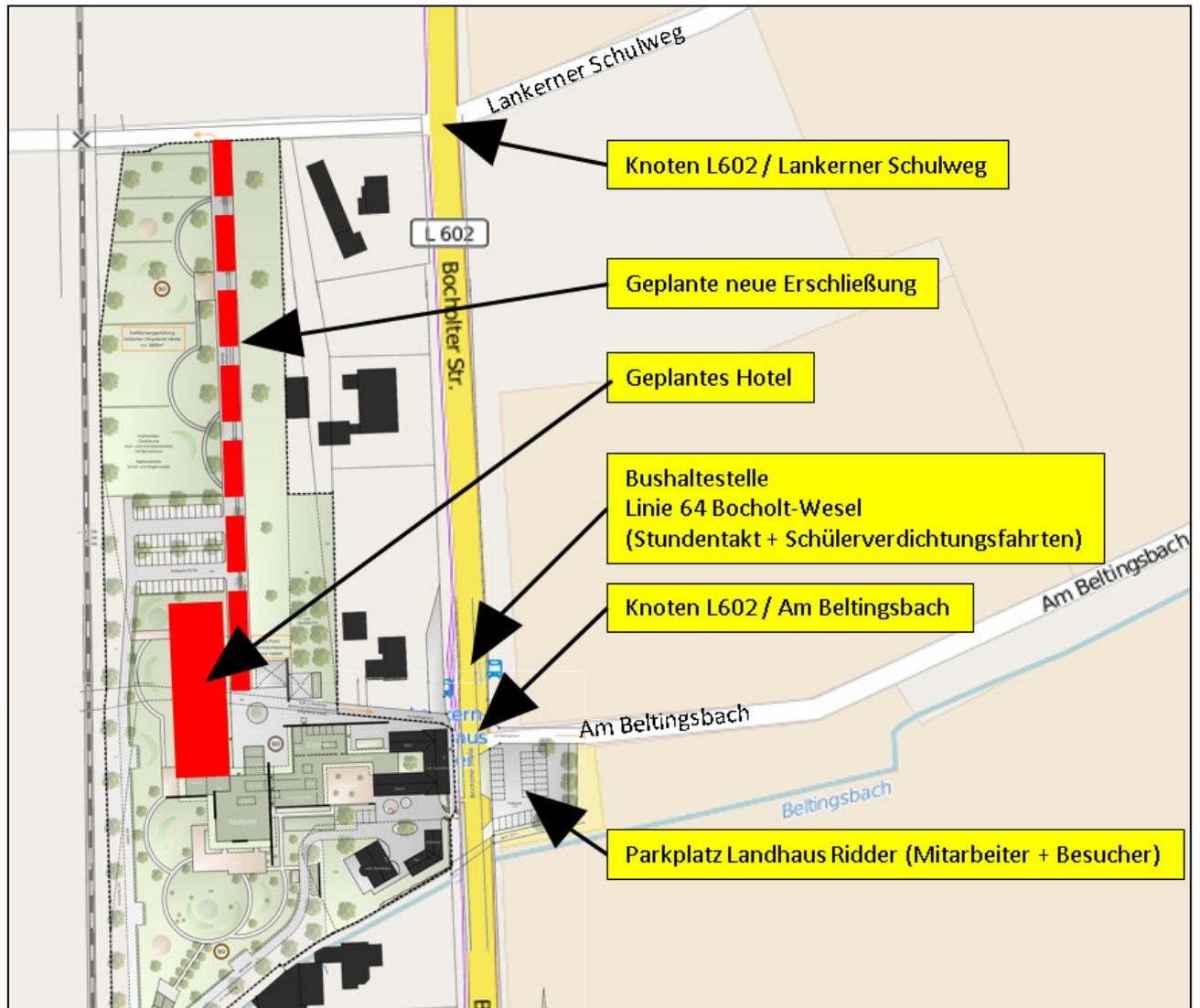


Abbildung 3: Übersicht über den Projektbereich

Westlich der vorhandenen Gebäude plant die Familie Ridder ein Hotel, dessen verkehrliche Auswirkungen Gegenstand dieser Verkehrsuntersuchung sind.

Relevant für den Planfall ist nicht nur der Knotenpunkt L 602 / Am Beltingsbach, sondern auch der Knotenpunkt L 602 / Lankerner Schulweg, da auch über diesen Knoten ein Teil des Zielverkehr für das Hotel geführt werden soll.

## 1.3 Projektbeschreibung Informationszentrum Dingener Heide

Die touristische Bedeutung Hamminkelns soll durch eine bessere Vermarktung von vorhandenen Stärken in der Region gesteigert werden. In diesem Zusammenhang könnte das geplante Hotel als Übernachtungspunkt für Mehrtagestouristen dienen.

Die Planung der Stadt Hamminkeln sieht für den Bereich am Landhaus Ridder aber auch eine Portalfunktion für Wanderungen oder Radtouren in die Dingener Heide vor. Es könnte ein „Info-Point“ entstehen, dem Angaben über die Entstehung der Landschaft und Informationen über den Verlauf von (Rad)Wanderrouen zu entnehmen sind.

## 1.4 Verkehrssituation im Status quo

### 1.4.1 TAGES- WOCHENGANGLINIE

Das Verkehrsaufkommen liegt bei knapp 10.000 Kfz am Normalwerktag. Diese Verkehrsmengen müssen zu einem wesentlichen Teil aus regionalem Verkehr bestehen, da allein aus Dingden oder Ringenberg nicht dieses Aufkommen erzeugt werden kann. Dieses bestätigt die These aus Kapitel 1.1.

Die vor- und nachmittägliche Spitzenstundengruppe sind nicht sehr stark ausgeprägt, die vormittägliche Spitzenstunde liegt zwischen 7 und 8 Uhr (ca. 700 Kfz), die nachmittägliche Spitzenstunde liegt um 17 Uhr herum (ca. 800 Kfz).

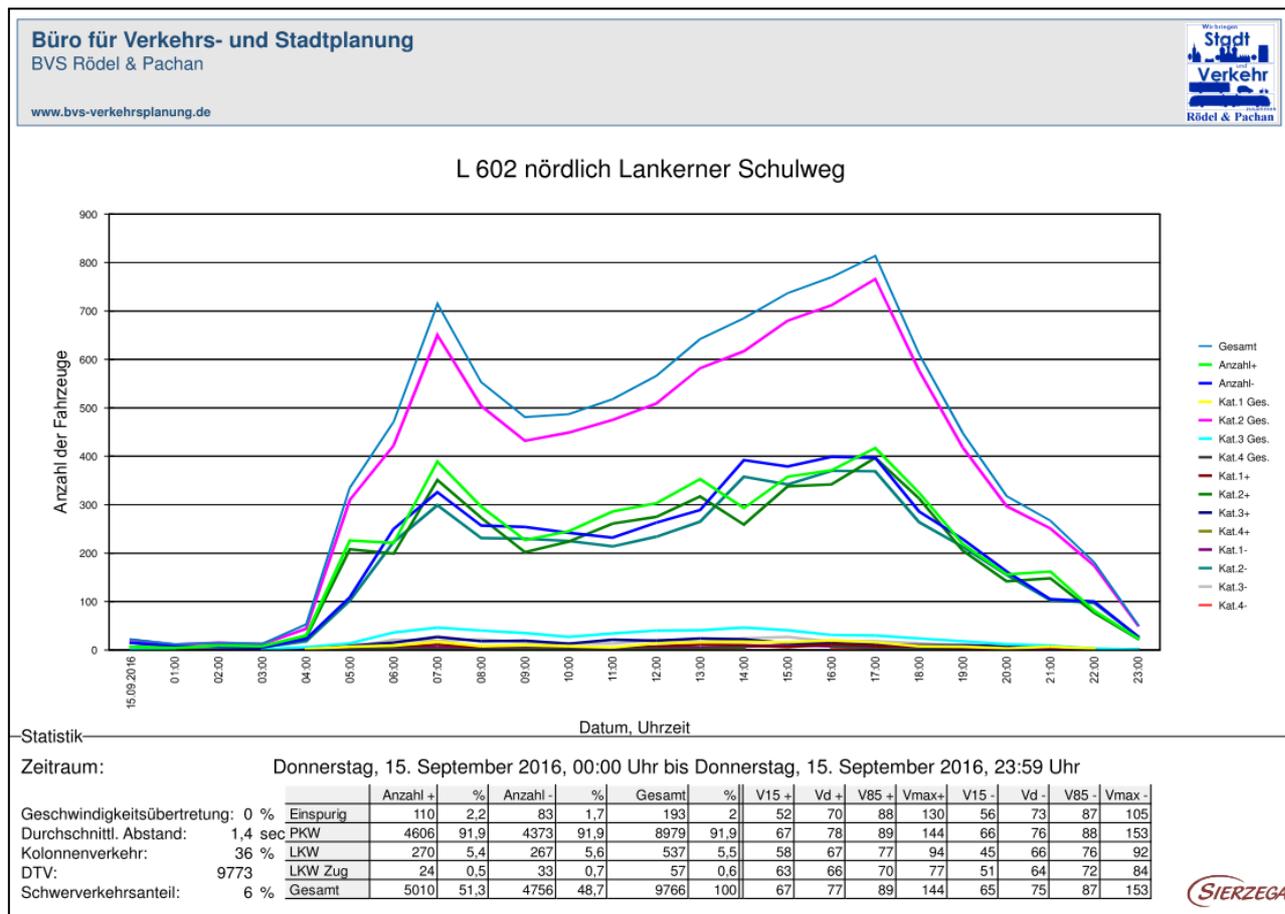


Abbildung 4: Tagesganglinie „Normalwerktag“

Im Wochengang zeigt sich, dass die Werktage allesamt den gleichen Verlauf und die gleichen Mengen aufweisen, der Samstag ist mit gut 7.500 Kfz deutlich schwächer, der Sonntag mit ca. 6.000 Kfz noch einmal etwas schwächer ausgeprägt.

### 1.4.2 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. An der 70-Tafel nördlich des Lankerner Schulweges wurde an allen Messtagen eine V85 von ca. 90 km/h ermittelt. Das bedeutet, dass 15% der Kfz-Führer die 90 km/h-Marke, die bereits deutlich über der zulässigen Geschwindigkeit liegt, überschreiten.

### 1.4.3 SPITZENSTUNDE

Im ersten Schritt soll geprüft werden, wie die Verkehrsbelastung im Status quo ist. Da für den Gastronomiebereich im Wesentlichen die nachmittäglichen bzw. frühabendlichen Relevanz besitzen, wurde auf eine Erfassung der vormittäglichen Spitzenstundengruppe verzichtet.

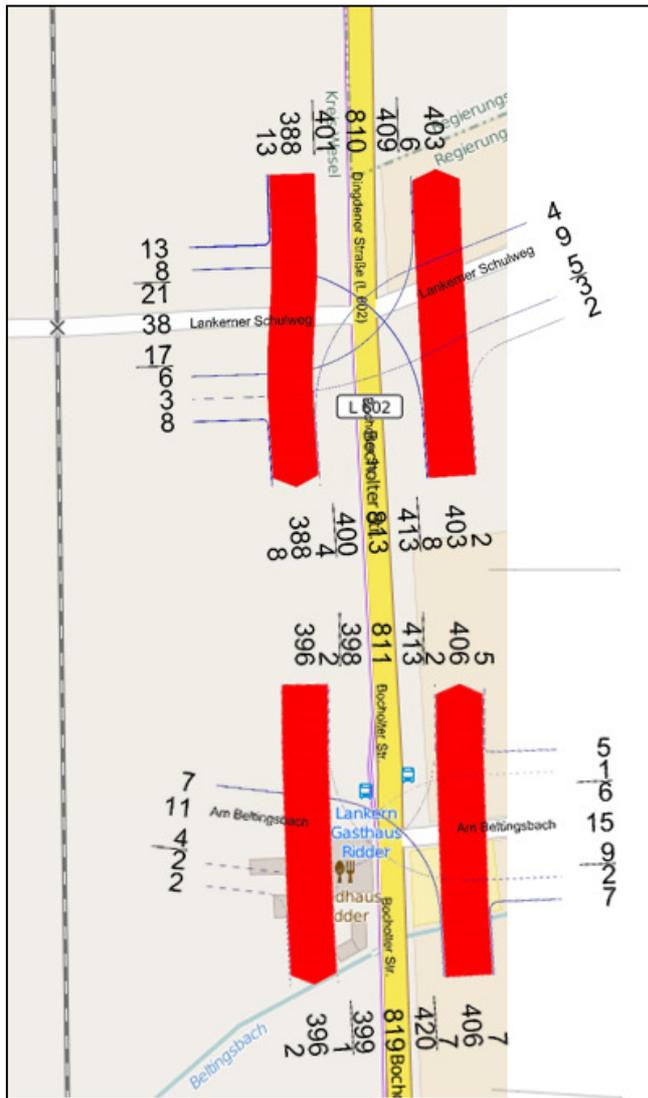


Abbildung 5: Situation während der verkehrlichen Nachmittagsspitzenstunde

Die verkehrliche Spitzenstunde lag am Zähltag (Freitag, 16.09.2016) zwischen 16:20 und 17:20 Uhr. Leicht zu erkennen ist die untergeordnete Bedeutung der Nebenstraßen Lankerner Schulweg mit einer Querschnittsbelastung von 38 Kfz bzw. 9 Kfz in der Stunde sowie der Straße „Am Beltingsbach“ mit einer Verkehrsbelastung von 4 Kfz auf der westlichen und 15 Kfz auf der östlichen Zufahrt.



## 2 Planfall

### 2.1 Beschreibung der geplanten Projekte

#### 2.1.1 VERKEHRSERZEUGUNG HOTEL

Das Hotel befindet sich noch in der Projektierungsphase, wird aber voraussichtlich über 25 bis 30 Zimmer verfügen. Für die Berechnungen wird von einer sehr hohen Belegung (90%) ausgegangen. Mit weiteren Annahmen über die Verkehrsmittelwahl, die üblichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten wird eine Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs erzeugt.

Dazu kommt das Verkehrsverhalten der Beschäftigten im Hotel. Beim Ver- und Entsorgungsvkehr wird davon ausgegangen, dass verschiedene Erzeuger von Verkehr das Landhaus Ridder ohnehin anfahren:

- Paket- und Expressdienste sowie Briefpost
- Entsorgung (Restmüll, Gelber Sack, Altpapier etc.)
- Versorgung mit Brennstoffen

Lediglich für spezielle Dienste wie die Wäscherei von Bettwäsche und Handtücher wird hier dem hotelbezogenen Verkehr zugeordnet.

		ab	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	
<b>Kundenverkehr</b>		30																									
<b>Belegung</b>	90%	27																									
davon Kfz	100%	27																									
<b>Quellverkehr</b>	100%	27	0	0	0	0	0	0	4	8	8	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
<b>Zielverkehr</b>	100%	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	4	5	7	4	3	0	0	27
<b>Beschäftigtenverkehr</b>																											
<b>Anzahl Mitarbeiter</b>		5																									
davon Kfz	95%	5																									
<b>Pkw-Besetzung</b>	1,2	4																									
<b>Quellverkehr</b>	100%	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
<b>Zielverkehr</b>	100%	4	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
<b>Ver- und Entsorgung</b>																											
<b>Wäscherei, ansonsten wie Status quo (Restaurant, Festsaal)</b>		1																									
<b>Quellverkehr</b>	100%	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Zielverkehr</b>	100%	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Gesamtverkehr</b>		64	0	0	0	0	0	2	4	8	10	5	3	2	1	1	0	1	3	4	5	7	4	3	0	0	64
<b>Quellverkehr</b>			0	0	0	0	0	0	4	8	8	5	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
<b>Zielverkehr</b>			0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	0	0	0	0	1	3	4	5	7	4	3	0	0	32

Abbildung 7: Verkehrserzeugung der geplanten Nutzung (32 Kfz im Quell – und 32 Kfz im Zielverkehr); der besonders kritische Zielverkehr ist während der Spitzenstundengruppen vor- und nachmittags mit maximal 5 Fahrten als moderat zu bewerten

Im Zielverkehr wird der fließende Verkehr auf der L 602 gestört. Daher ist vor allem Mehrverkehr, der als Zielverkehr auftritt, kritisch zu sehen. Das geplante Hotel verursacht in der stärksten Stunde des Tages sieben Fahrten im Zielverkehr (19:00-20:00 Uhr). Innerhalb der verkehrlichen Spitzenstundengruppen (Abbildung 7, gelb markiert) ist mit fünf Pkw-Fahrten der stärkste Zielverkehr zwischen 18 und 19 Uhr zu erwarten.

### 2.1.2 VERKEHRSERZEUGUNG INFORMATIONSZENTRUM DINGDENER HEIDE

Touristische Aktivitäten mit Bezug auf die Dingdener Heide sind im Wesentlichen dem „sanften Tourismus“ zuzuordnen. Durch den Infopoint soll Aufmerksamkeit auf den bisher nicht im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehenden Landschaftsraum gelenkt werden und es werden Radwanderer oder Wanderer erwartet.

Aktivitäten wie Wandern und Radwandern werden schwerpunktmäßig am Wochenende ausgeübt. Daher finden die damit verbundenen zusätzlichen Verkehrsbewegungen und Querungen der L 602 außerhalb der Spitzenzeiten des Kfz-Verkehrs statt. So liegt der Kfz-Verkehrsaufkommen am Werktag (Donnerstag) bei 9.766 Kfz und erreicht am Samstag nur 7.652 sowie am Sonntag 5.950 Kfz.

Die Zunahme der Anzahl von querenden Radfahrern oder Wanderern ist schwer zu prognostizieren. Jedoch ist davon auszugehen, dass es sich aus verkehrsplanerischer Sicht um geringfügige Verkehrsmengen handeln wird. Bei 250 Radfahrern am Tag würden sich auf den Tag verteilt ca. 25 Querungen in der Stunde ergeben.

## 3 Bewertung

Der zu erwartende Mehrverkehr durch das Hotel beträgt in Summe an einem starken Nachfrage- tag 32 Kfz-Fahrten im Ziel- und 32 Kfz-Fahrten im Quellverkehr.

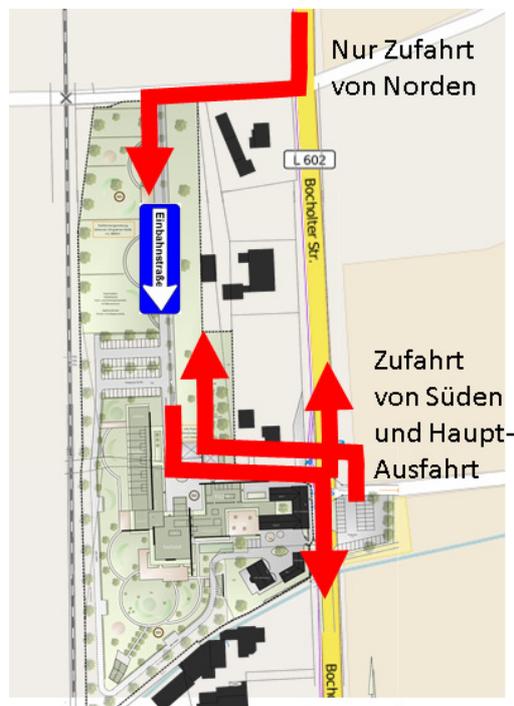


Abbildung 8: Regelung der Zufahrt- und Abfahrtsituation

Zielverkehr für das Hotel soll nur von Norden kommend den Knotenpunkt L 602 / Lankerner Schulweg nutzen. Alle weiteren Verkehrsströme sollen über die Zufahrt „Am Beltingsweg“ unmittelbar am Landhaus Ridder nutzen.

Der Verkehr verteilt sich im Tagesgang so, dass er in der stärksten Stunde maximal sieben Fahrten im Zielverkehr und acht Fahrten im Quellverkehr erzeugt.

Daher sind für die Verkehrsabläufe weder am Knotenpunkt L 602 / Lankerner Schulweg noch am Knotenpunkt Am Beltingsbach / L 602 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit Schwierigkeiten zu erwarten.

Im Einzelnen wird nachfolgend auf die einzelnen zu betrachtenden Aspekte eingegangen.

## 3.1 Leistungsfähigkeit

In Status quo und im Prognosefall werden als schlechteste Kenndaten in der Regel QSV-Werte von B auf den Nebenströmen errechnet. In wenigen Rechengängen der Simulation wurde ein QSV-Wert von C auf den Strömen der Linkseinbieger ermittelt. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit sind folglich an beiden relevanten Knotenpunkten keine Probleme zu erwarten.

## 3.2 Verkehrssicherheit

Die Knotenpunkte L 602 / Lankerner Schulweg sowie L 602 / Am Beltingsbach sind Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage. Auf allen vier Zufahrten wird der Verkehr über Mischspuren geführt, das heißt Linksabbieger, Geradeausfahrer und Rechtsabbieger teilen sich einen Fahrstreifen.

Dies ist zulässig, da Einmündungen von gering belasteten Wirtschaftswegen können gemäß RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) ohne bauliche Veränderung an Landstraßen abgeschlossen werden. Bei Knotenpunkten ohne Abbiegestreifen oder aufgeweitete Aufstellbereiche besteht allerdings immer die Problematik, dass Linksabbieger bei Gegenverkehr bis zum Stillstand abbremsen müssen. Der nachfolgende Verkehr rechnet auf einem Straßenzug mit wenigen kleinen Einmündungen nicht immer mit derartigen Hindernissen. In der Folge kann das zu gefährlichen Verkehrssituationen führen.

Das geplante Ansiedlungsvorhaben (Hotel) führt nicht zu einer wesentlichen Veränderung der bestehenden Verkehrssituation am Knotenpunkt L 602 / Lankerner Schulweg. Daher löst das geplante Hotel keine neuen Erfordernisse am betrachteten Knotenpunkt aus.

## 3.3 Geometrie

### 3.3.1 BEMESSUNGSFAHRZEUG / BEGEGNUNGSFALL

Das Verkehrsaufkommen auf den Nebenströmen (Lankerner Schulweg und „Am Beltingsbach“) ist geringfügig. Ein Begegnungsfall eines einbiegenden und abbiegenden Fahrzeugs im Knotenpunktbereich ist an beiden Knotenpunkten für Pkw möglich, da die Fahrbahn im Knotenbereich aufgeweitet ist. So stehen am Lankerner Schulweg im Einmündungsbereich auf Höhe des Wartebereichs vor der Fuß- und Radwegefurt 5,70 m Breite zur Verfügung, die sich nach stetig auf 4,00 m verjüngen. Für die Begegnung von Pkw ist dies auch in der Bogenfahrt ausreichend.

Für größere Bemessungsfahrzeuge reicht dies im Begegnungsfall in der Regel nicht aus. Hier ist eine vorausschauende Fahrweise (möglichst) aller Beteiligten erforderlich, damit entsprechende Räume für die Schleppkurve freigehalten werden. Allerdings löst das Planvorhaben keine zusätzlichen Fahrten von Lieferwagen, Lkw oder schweren Lkw aus. Daher ist der Begegnungsfall größerer Bemessungsfahrzeuge für das Projekt irrelevant.

### **3.3.2 SICHTFELDER**

An beiden Knotenpunkten wurde die Sicht auf bevorrechtigte Nutzer der L 602 geprüft. Auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge ist ein Sichtfeld mit einer Schenkellänge von 110 m einzuhalten. Auf bevorrechtigte Radfahrer / Fußgänger ist aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeiten eine Schenkellänge von ca. 30 m ausreichend (bemessen auf 30 km/h).

### 3.3.2.1 L 602 / Am Beltingsbach

Es stehen ausreichende Sichtfelder zur Verfügung (siehe Abbildungen 8 bis 10)

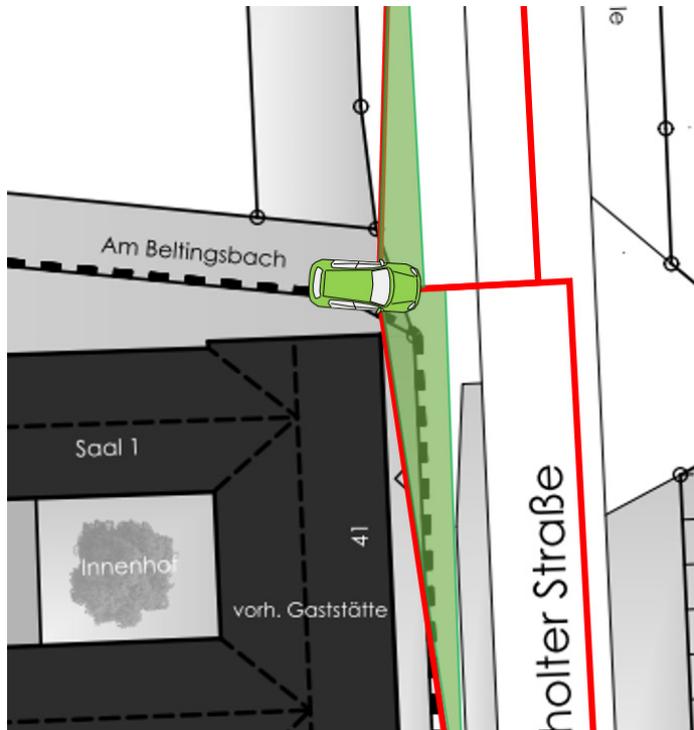


Abbildung 9: Sichtfelder; rot 110m für bevorrechtigte Kfz mit 70 km/h, grün 30 m für bevorrechtigte Radfahrer mit 30 km/h



Abbildung 10: Sichtfelder mit Fotos Richtung Süden veranschaulicht



Abbildung 11: Sichtfelder mit Foto Richtung Norden veranschaulicht

### 3.3.2.2 L 602 / Lankerner Schulweg

Es stehen ausreichende Sichtfelder zur Verfügung (siehe Abbildungen 11 bis 13). Gegebenenfalls ist ein Grünrückschnitt erforderlich.



Abbildung 12: Sichtfelder mit Fotos Richtung Süden veranschaulicht. Bauliche Hindernisse sind nicht vorhanden, die Begrünung ist ggfs. zurückzuschneiden



Abbildung 13: Sichtfeld mit Foto Richtung Norden veranschaulicht

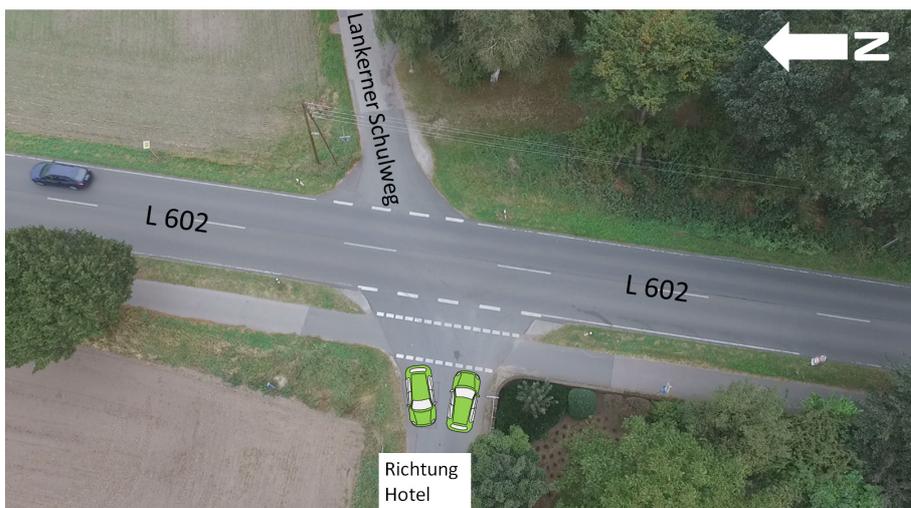


Abbildung 14: Luftaufnahme vom Knotenpunkt L 602 / Lankerner Schulweg

## 4 Projektbaustein Nr. 2 Infopoint für das NSG „Dingdener Heide“

### 4.1 Auswirkungen des Infopoints auf das Radverkehrsaufkommen

Westlich der L 602 auf der Fläche des Vorplatzes von Hotel und Festsaal ist ein „Infopoint“ für das Naturschutzgebiet „Dingdener Heide“ geplant.

Nennenswerte Verkehrsmengen, die durch dieses Vorhaben ausgelöst werden, können nicht realistisch vorausgeschätzt werden. Es ist möglich, dass zu den ohnehin vorhandenen Freizeitradlern einige hinzukommen und die geplante Einrichtung für einen Zwischenhalt nutzen.

In Frage kommen Nutzer des „Radverkehrsnetz NRW“, diese Route führt entlang der L 602 und diese Nutzer müssen nicht diese Strecke überqueren, da der gemeinsame Fuß- und Radweg für beide Fahrrichtungen westlich der Straße liegt.

Des Weiteren kommen Nutzer der lokalen Freizeitroute „F3“ der Gemeinde Hamminkeln als Besucher in Frage. Nutzerzahlen dieser lokalen Route des Hamminkelner Verkehrsvereins sind nicht bekannt. Es ist nicht zu erwarten, dass allein aufgrund des Infopoints nennenswerte Steigerungen der Nutzungszahl dieser Freizeitroute eintreten werden.

### 4.2 Querungsbedarf über die L 602

Aufgrund der in den Kapiteln 2.1.2 und 4.1 getätigten Überlegungen löst der Infopoint keine besonderen Bedürfnisse an die Querung der L 602 aus, die nicht ohnehin bereits vorhanden sind.

Ein Querungsbedarf insbesondere für Schüler, die die Bushaltestelle östlich der L 602 nutzen und ihre Fahrräder auf dem Hof des Landhaus Ridder abstellen, besteht bereits heute. Diese Schüler queren vormittags in der Hauptverkehrszeit und bei allen denkbaren Lichtverhältnissen und Sichtbedingungen.

## 5 Maßnahmenempfehlung

### 5.1 Projektbezogene Maßnahmen

Weder das Projekt „Hotel Ridder“ noch der „Infopoint“ lösen für sich genommen Maßnahmen im Bereich der beiden Knotenpunkte (L 602 / Lankerner Schulweg und L 602 / Am Beltingsbach) aus.

Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen ist verhältnismäßig gering bzw. findet zu Zeiten statt, die nicht in der verkehrlichen Spitzenstunde liegen.

### 5.2 Sonstige Maßnahmen (ohne Projektbezug)

Eine Maßnahme zur Gefahrenabwehr soll nachfolgend als Beitrag ganz allgemein zum Netzelement L 602 vorgetragen werden.

Im Laufe dieser Strecke befindet sich auf dem Abschnitt zwischen Dingden und Bocholt einer Vielzahl von Knotenpunkten, die eine ähnliche Charakteristik haben wie die Einmündungen „Lankerner Schulweg“ und „Am Beltingsbach“. An allen Knotenpunkten stellt jeder einzelne Abbiegevorgang ein potenzielles Gefahrenmoment dar. Als sinnvolles Instrument zur Gefahrenabwehr kommt die Absenkung der Streckengeschwindigkeit in Frage.

An dieser Stelle sei auf Kapitel 1.1 verwiesen. Daraus wird abgeleitet, dass eine Herabsetzung der Streckengeschwindigkeit auf der L 602 dem Gesamtziel „Bevorzugung der B 473 bei der Routenwahl zwischen Wesel und Bocholt“ dienen würde.

Es ist demnach aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Netzplanung (RIN, Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung) wünschenswert, auf dem Streckenabschnitt zwischen Dingden und Bocholt keine Abschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mehr zuzulassen.

Die generelle Höchstgeschwindigkeit sollte bei 70 km/h liegen. An potenziellen Konfliktpunkten wie der Querungsstelle vor dem Landhaus Ridder wäre in Erwägung zu ziehen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h abzusenken. Aufgrund der Flüchtlingsunterkunft am Lankerner Schulweg könnte auch dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt werden.