

raumkom spitzenkraft.berlin



Stadt Lünen

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

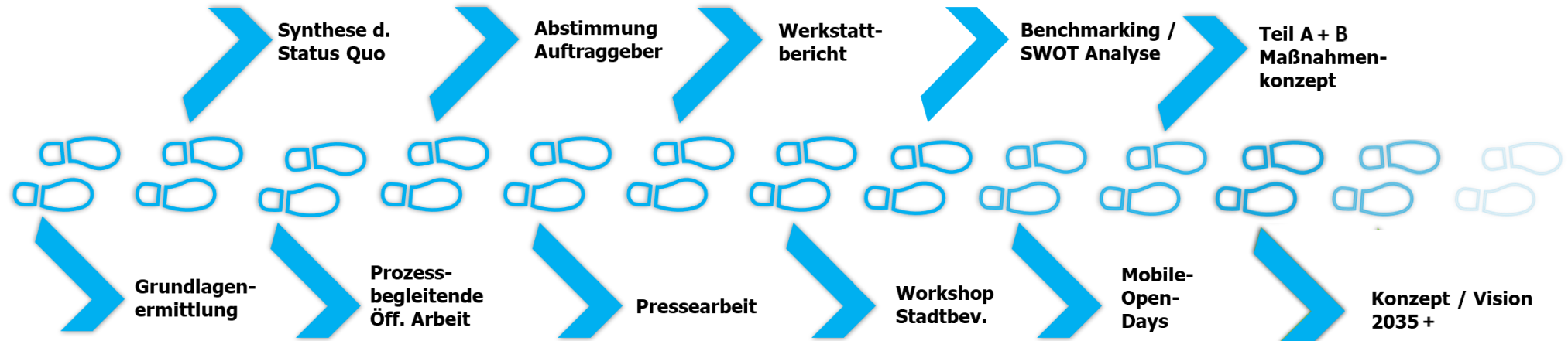
Donnerstag, den 17.08.2023

Arbeitsschritte 2020 – 2023

Rückblick

Arbeitsschritte Übersicht

Arbeitsschritte



Werkstattbericht / Benchmarking & SWOT




spitzenkraft.berlin raumkom

Stadt Lünen
Integriertes Mobilitätskonzept 2035

**Werkstattbericht zum Integrierten Mobilitätskonzept
Lünen 2035**

Bericht | Stand 18.02.2021



Stadt Lünen
Integriertes Mobilitätskonzept 2035

raumkom

**Benchmarking &
SWOT-Analyse**

Optionaler Baustein des IMK Lünen 2035

Bericht | Stand 02. Juli 2021

Ziele, Strategie, Maßnahmen & Evaluation

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

raumkom

Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder

Maßnahmenkonzept -Teil A des IMKs Lünen 2035

Stand: Januar 2022

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

raumkom

Integriertes Mobilitätskonzept Lünen 2035

Maßnahmenkonzept -Teil B des IMKs Lünen 2035

Stand: Mai 2023

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

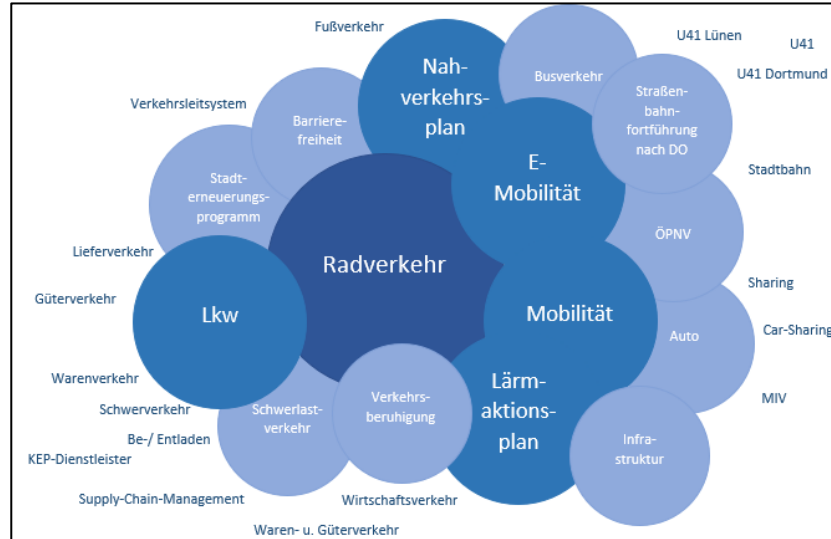
raumkom

Evaluationskonzept

3. Kapitel des Maßnahmenkonzepts des IMKs Lünen 2035

Stand: Oktober 2022

Werkstattbericht



Analyse der politischen Diskussion
bzgl. Mobilität & Verkehr

Erfassung der wesentlichen Faktoren in den
Stadtteilen
Beurteilung Status-Quo

Steckbriefe Stadtteile

z.B. LÜNEN - STADTMITTE

2.867
 H 8
 12 (C1, C4, C5, C6, C14, R11, R12, S10, S20, 112, 118, 119)

STÄRKEN

- Die meisten Bushaltestellen verfügen über Sitzmöglichkeiten für Wartende
- Auf dem gesamten innerstädtischen Gebiet ist die Fahrradinfrastruktur gut ausgebaut (Radwegweisung, Abstellanlagen, Ladeboxen, etc.)
- Alle Haltestellen werden in <60 Minuten Takt angefahren

SCHWÄCHEN

- Z.T. mangelnde Beleuchtung entlang der Lippe
- Querung der B54 für den Fußverkehr weitestgehend schwerlich
- Ruhenden Verkehr wird (sehr) viel Platz eingeräumt
- Nicht alle Haltestellen sind witterungsgeschützt

spitzenkraft.berlin **raumkom**

Werkstattbericht

Beurteilung Verkehrsträger

Lünen – Fußverkehr

STÄRKEN

- Bei notwendigen Querungsstellen wurden entsprechende bauliche Maßnahmen getroffen (gutes Beispiel in Lünen-Süd vorhanden)

SCHWÄCHEN

- Kein durchgängiges Fußwegenetz
- Beleuchtung der Fußwege ist oft unzureichend
- Oft Behinderung des Fußverkehrs durch ruhenden Verkehr
- Oft unzureichende Gehwegbreiten
- Fußwege sind in vielen Stadtteilen verbesserungsbedürftig (v.a. in den Wohngebieten)



Lünen – Radverkehr

STÄRKEN

- Positiv hervorzuheben sind die Radmarkierungen an großen Kreuzungen in Lünen
- Ausgewiesene Fahrradstraßen (v.a. in Wohngebieten)
- In der Innenstadt z.T. hochwertige Fahrradinfrastruktur
- Ausschilderung von Radrouten, auch überregionaler Routen
- Touristisches Fahrradnetz

SCHWÄCHEN

- Alltagsnetz nicht selber Standard wie touristisches Netz
- Netzlücken vorhanden
- Wenige Fahrradstraßen/ Schnellradwege
- Rad- und Fußverkehr teilen sich häufig die Verkehrsfläche
- Keine einheitliche „Philosophie“ bei der Führung des Radverkehrs und den Standards der Radverkehrsanlagen
- Häufig zwischen dem fließenden und dem ruhenden MIV
- An wichtigen Standorten nur wenige Radabstellanlagen



Lünen – ÖPNV & SPNV H ca. 370 (zweiseitig)

STÄRKEN

- Zentrale Stadtteile und deren Quartierszentren werden mindestens mit einem Takt unter 60 Minuten bedient (zum Stadtrand hin nimmt Taktung ab)
- Die Bahnhöfe Lünen Hauptbahnhof und Preußenbahnhof, sind in einem guten Zustand und erfüllen die Anforderungen an ein barrierefreies Erreichen der Gleise vollumfänglich

SCHWÄCHEN

- Netzlücken und Taktung
- Bedienung der Randgebiete
- Bei angenehmen Realwegentfernungen zu den Haltestellen sind Defizite in vielen Stadtteilen feststellbar
- Nur wenige Haltestellen verfügen über beidseitige Überdachung
- Radabstellanlagen an Haltestellen nur selten
- Bürgerinnen und Bürger: „Angebot zu teuer, unattraktiv und unflexibel“



Lünen - MIV

STÄRKEN

- Viele Tempo 30 Zonen (auch auf übergeordneten Straßen)
- Straßenbegrenzung weit verbreitet (führen aber v.a. bei großen Bäumen zu Sichtbehinderungen)
- Gute Anbindungen

SCHWÄCHEN

- Hohe Verkehrslasten v.a. auf Hauptverkehrsstraßen und viele Binnenpendler
- Hoher Parkraumanteil in der gesamten Stadt
- Ausgeprägtes Seitenraumparken, und Einschränkung der Rad- und Fußwege
- Straßenzustand v.a. auf untergeordneten Straßen verbesserungswürdig
- Nur wenige Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge

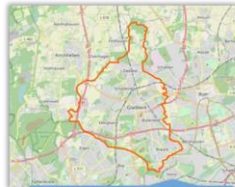


Benchmarking

Beurteilung interkommunaler Kontext



Marl



Gladbeck



Ratingen



Bocholt

STADT LÜNEN – MITTELZENTRUM

88.395 Einwohner 59,39 km² 1.454 Einwohner/km²

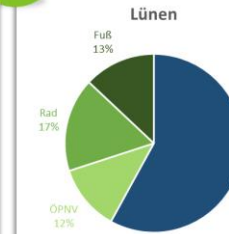


Kreis Unna
Nord-östliche
Metropolregion Ruhr
Dortmund grenz südl. an
Überwiegend Flach

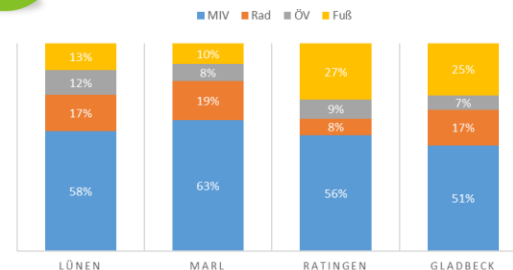
Pendler
Einpender: 17.266
Auspender: 24.829
Saldo: -7.563



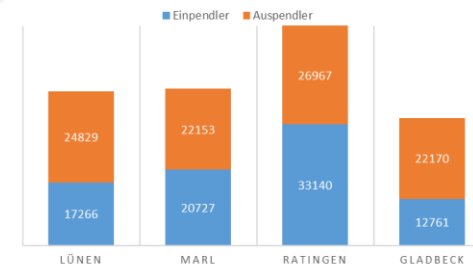
Modal-Split



MODAL-SPLIT IM VERGLEICH



PENDLERZAHLEN



SWOT-Analyse

Interne Faktoren		Stärken (Perspektive IMK) <ul style="list-style-type: none"> Viele Tempo 30-Zonen (auch übergeordnete Str.) Straßenbegrünung weit verbreitet (tlw. aber Sichtbehinderungen) Zentrale Stadtteile & Quartierszentren werden mind. mit einem Takt <60 Minuten bedient (Stadtrand abnehmend) Lünen HBF und Preußen Bahnhof in gutem Zustand & barrierefreies Erreichen der Gleise Querungsstellen mit entsprechenden baulichen Maßnahmen ausgestattet Radmarkierungen an großen Kreuzungen Fahrradstraßen ausgewiesen In der Innenstadt z.T. hochwertige Fahrradinfrastruktur Ausschilderung von Radrouten, auch überregionale Routen 	Schwächen (Perspektive IMK) <ul style="list-style-type: none"> Hoher Parkraumanteil + ausgeprägtes Seitenraumparken Oft Behinderung des Fuß-/Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr Straßenzustand (v.a. untergeordnete Straßen) verbesserungswürdig Haltestellen tlw. durch Bäume verdeckt Defizite bei angenehmen Realwegentfernungen zu den Haltestellen Nur wenige Haltestellen beidseitig überdacht Radverkehrsführung und -anlagen nicht standardisiert Radverkehr verläuft häufig zwischen fließendem und ruhendem Verkehr An Haltestellen/ Arbeitsstandorten nur wenige Radabstellanlagen vorhanden Rad-/ Fußverkehr müssen sich häufig Verkehrsfläche teilen Beleuchtung der Fußwege oft unzureichend Oft unzureichende Gehwegbreiten + Gehwege häufig verbesserungsbedürftig Geringe Anzahl von E-Ladeinfrastruktur
Externe Faktoren			
Chancen (Perspektive IMK)	<ul style="list-style-type: none"> (Bürger-/Jugend-) Initiativen Klimawandel Steigendes Mobilitäts-/ Umweltbewusstsein/ Klimaschutz Mobilitätswandel Corona-Pandemie Nationaler Radverkehrsplan Mögliches Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW 	Ausbauen <ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Temporeduzierung Straßenbegrünung (auf Sichtbeziehungen achten) Erreichbarkeiten der Stadtteile Barrierefreiheit Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen) Fahrradstraßen + Ausschilderungen Radroutennetz Verkehrsreduzierung (Homeoffice) durch Pandemie beibehalten 	Aufholen <ul style="list-style-type: none"> Platzaufteilung im Straßenraum überdenken (Behinderung Umweltverbund reduzieren + Parkflächen regulieren) Umweltverbund stärken Erhöhung von Sicherheit auf Rad-/ Fußwegen Ausstattung und Erreichbarkeit des ÖPNVs (inkl. Haltestellen) aufwerten Rad- und Fußwegeinfrastruktur ausbauen und vereinheitlichen Angsträume reduzieren Ausbau der E-Ladeinfrastruktur Handlungsfreudigkeit der Jugend nutzen
Risiken (Perspektive IMK)	<ul style="list-style-type: none"> Kommunale/ Landtags-/ Bundestagswahlen (Bürger-)Initiativen Individualisierung Demographischer Wandel Klimawandel E-Commerce Corona-Pandemie 	Absichern <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsangebot für alle Altersgruppen CO₂-neutrales Angebot (Umweltverbund) Entwicklung von Logistikkonzepten -> kleinräumig auf Quartiersebene denken Schwung der (Bürger-)Initiativen nutzen -> Forderung nach Verkehrswende Wahlen berücksichtigen 	Reduzieren/ Abbauen <ul style="list-style-type: none"> Viel Straßenraum für den MIV Einschränkung des Umweltverbunds durch den MIV Selber Straßenabschnitt für Rad- und Fußverkehr Verkehrseffekte der Corona-Pandemie ungenutzt lassen Investition in nur einzelne Verkehrsmittel Ausschließlich E-Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen (Bürger-)Initiativen zu viel Einfluss überlassen -> was möchte die Mehrheit?

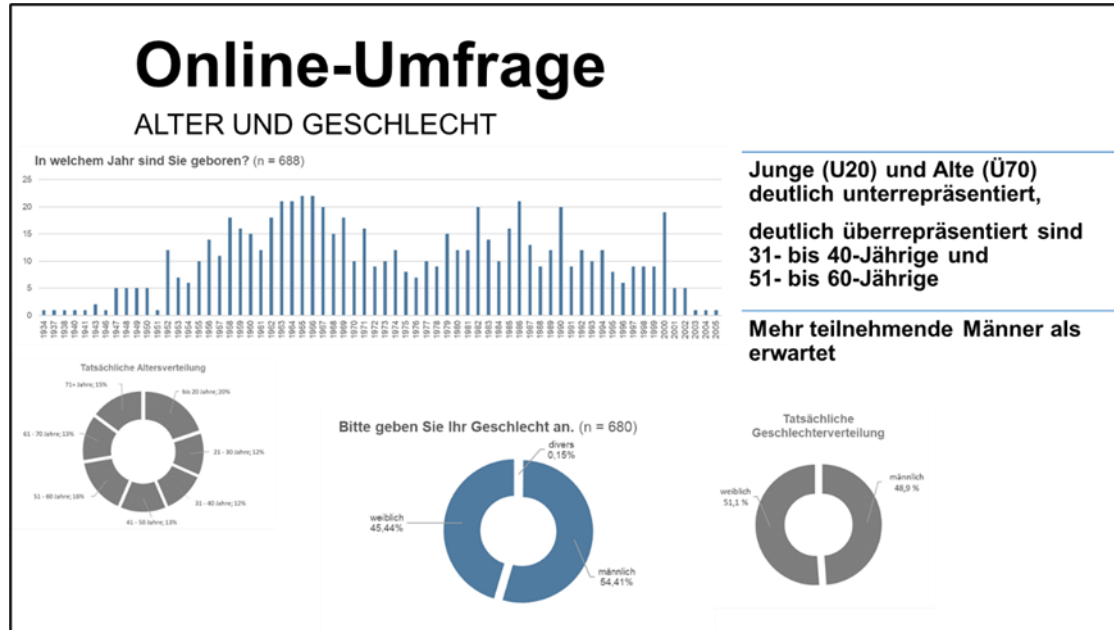
SWOT-Analyse

Identifikation des spezifischen Lüner Profils

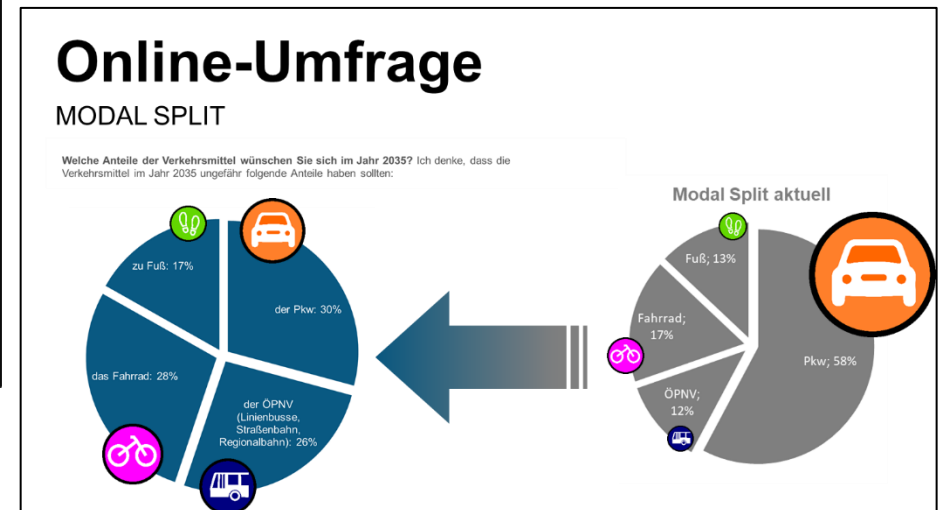
Stärken (Faktoren)	Stärken (Prognose 2035)	Schwächen (Prognose 2035)
<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeiten der Stadtteile Ausbau der Temporeduzierung Radroutennetz 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbauen <ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Temporeduzierung Straßenbegrünung (auf Sichtbeziehungen achten) Erreichbarkeiten der Stadtteile Barrierefreiheit Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen) Fahrradstraßen + Ausschilderungen Radroutennetz Verkehrsreduzierung (Homeoffice) durch Pandemie beibehalten 	<ul style="list-style-type: none"> Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen)

Stärken (Faktoren)	Stärken (Prognose 2035)	Schwächen (Prognose 2035)
<ul style="list-style-type: none"> Investitionen in nur einzelne Verkehrsmittel Rad- und Fußverkehr auf selbem Straßenabschnitt Einschränkungen des Umweltverbunds durch den MIV 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzieren/ Abbauen <ul style="list-style-type: none"> Viel Straßenraum für den MIV Einschränkung des Umweltverbunds durch den MIV Selber Straßenabschnitt für Rad- und Fußverkehr Verkehrseffekte der Corona-Pandemie ungenutzt lassen Investition in nur einzelne Verkehrsmittel Ausschließlich E-Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen (Bürger-)Initiativen zu viel Einfluss überlassen -> was möchte die Mehrheit? 	<ul style="list-style-type: none"> Investitionen in nur einzelne Verkehrsmittel Einschränkungen des Umweltverbunds durch den MIV

Online-Umfrage



Wo stehen die Menschen in Lünen, was erwarten Sie, wozu sind sie bereit?



Stakeholder- Befragung



Wie sehen die Fachakteure das Feld Mobilität in Lünen?

Workshop Lüner Stadtbevölkerung

Schnittstelle mit den
Bürgerinnen und Bürgern

08. & 12. JULI 2021 - DIGITAL

„Gute
Ausschilderung
der Radwege-
verbindungen“

„Lünen braucht mehr
Fahrradstraßen und bessere
Fahrradwege“

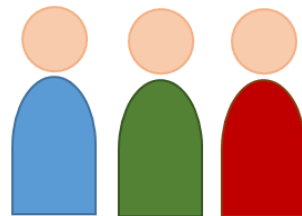
„Die Taktung der Busse
und die Anschluss-
verbindungen müssen
verbessert werden“

„Radwege sind
zu eng“

„Es ist ein
Parkleitsystem in
Lünen vorhanden“

„Dort wo sich MIV und
Radverkehr die Fahrbahn teilen
bedarf es einer
Geschwindigkeitsreduzierung“

„Die Verkehrsflächen in der
Innenstadt sollten nicht nur
für Pkw genutzt werden“



Mobile-Open-Days

27. & 28. AUGUST 2021 – WILLY-BRANDT-PLATZ

Aufzeigen der Möglichkeiten
der Mobilität von Morgen

- Leistungsschau der Möglichkeiten / Testen / Aufmerksamkeit wecken
- Für Bürgerinnen und Bürger
- Diverse lokale Aussteller –
(Automobilverkäufer,
• Fahrradgeschäfte,
• Lünen Stadtwerke
• und Feuerwehr,
• VKU, AGFS,...)



- Vortragsreihe im Rathaus
- Für Bürgerinnen und Bürger sowie Verwaltungsmitglieder



Programm Samstag Vortragsreihe

13:00 Uhr
Begrüßung durch den Bürgermeister
Jürgen Kleine-Frauns

13:20 Uhr
Prof. Dr. phil. Heiner Monheim
Vortrag zum Thema: Strategien zur
Förderung des Umweltverbundes

13:50 Uhr
Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel
Vortrag zum Thema: Spielräume kommunaler
Mobilitätsentwicklungsplanung

14:20 Uhr
Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp
Vortrag zum Thema:
Straßen und Plätze - Stadtraum für Alle

ab 15:00 Uhr
Podiumsdiskussion

ca. 16:00 Uhr
Schlusswort, Verabschiedung und
Come-together

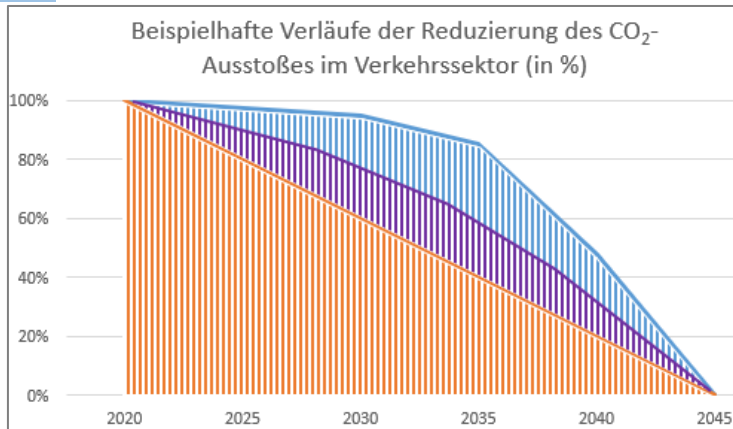
Maßnahmenkonzept - Teil A

Ziele, Strategie, Leitbild & Handlungsfelder

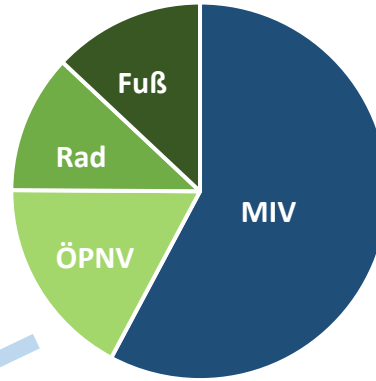
Ziel

ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT IN LÜNEN

Zukunftsfähige Mobilität

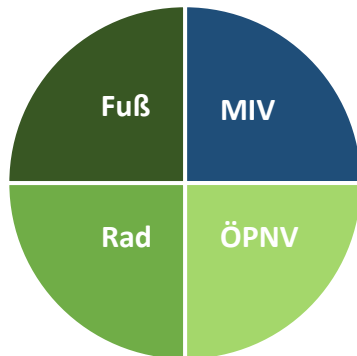


Modal Split Lünen heute

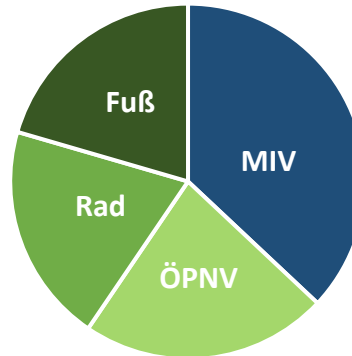


...dazu Bedarf es
einem Modal **SHIFT**

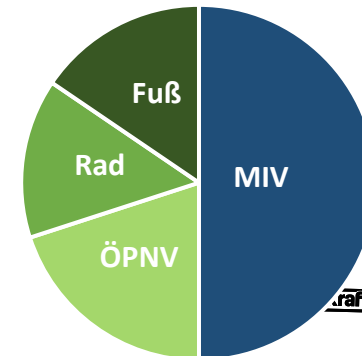
Modal Split Lünen 2035
bei linearer CO₂-Abnahme



Modal Split Lünen 2035
bei mittlerer CO₂-Abnahme



Modal Split Lünen 2035
bei konkaver CO₂-Abnahme



Leitbild

Leitbild Mobilität Lünen 2035

Eine klimafreundliche, nachhaltige und ausgewogene Mobilität in Lünen

sorgt für hervorragende Erreichbarkeit,
erhöht die Lebensqualität und
stärkt den Standort.

Strategie / Narrative

21



Handlungsfelder


Handlungsfelder

23



Maßnahmenkonzept - Teil B

(Maßnahmensteckbriefe & Prioritäten)

G.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)		
Hintergrund (Anlass) Durch die wirtschaftlichen Tätigkeiten von Unternehmen werden eine Vielzahl von Verkehrsströmen ausgelöst. Arbeitnehmer fahren zu ihrer Arbeitsstelle, betriebliche Verkehre sind notwendig und Dienst- oder Geschäftsreisen finden ebenfalls statt. Diese Fahrten belasten die Unternehmen, die Arbeitnehmer, die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen sowie die Umwelt. Durch die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen diese notwendigen Fahrten effizienter und nachhaltiger gestaltet werden, möglichst bei gleichzeitiger Reduktion der Fahrten und Distanzen. Bei einer breitflächigen Etablierung von einem BMM in den lokalen Unternehmen, lassen sich beachtliche Erfolge erzielen, bei relativ geringem Aufwand von Seiten der städtischen Verwaltung Lünens.	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine Um breitflächig und langfristig den Nutzen des BMMs in den Lünener Unternehmen zu implementieren, sollte die Stadt Lünen als Initiator/Multiplikator für das BMM in privaten Unternehmen tätig werden. Hier ist es von Vorteil, dass die Stadt Lünen selbst ein BMM eingerichtet hat, um seiner Vorbildfunktion gerecht zu werden. Die städtische Verwaltung sollte private Unternehmen dazu motivieren ein BMM zu entwickeln und zugleich könnte die Stadt Lünen bei der Etablierung von BMM-Projekten Unterstützung leisten. Um die Unternehmen glaubhaft anzusprechen und nachhaltige Erfolge zu erzielen, sollten diese Maßnahmen zur BMM-Förderung beim Wirtschaftsförderungszentrum Lünen angesiedelt werden. Dieses verfügt bereits über ein gefestigtes Netzwerk in der lokalen Wirtschaft und wird von den Unternehmen als relevanter und ebenwürdiger Partner akzeptiert. Das Wirtschaftsförderungszentrum kann den Unternehmen bei der Entwicklung und Einführung eines BMMs beratend und unterstützend zur Seite stehen, beispielsweise durch Maßnahmen wie: <ul style="list-style-type: none"> • Beratungsangebote durch die Wirtschaftsförderung • Ein Vortragsprogramm über die Potenziale und Umsetzungsmöglichkeiten für Unternehmen • Erarbeitung eines Leitfadens zu den Möglichkeiten des BMMs in Unternehmen Darüber hinaus führt die Industrie- und Handelskammer Lehrgänge im Rahmen des BMMs durch, an denen die Unternehmen aus Lünen teilnehmen können. Maßnahmen, welche Unternehmen ergreifen können, um das nachhaltige Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden zu fördern, sind unter anderem die Einrichtung von Dienstadangeboten, Jobtickets für den ÖPNV, Mitarbeiterduschen für Radfahrende oder sichere Radabstellanlagen.	Anteil an der Zielerreichung ★★★
		Kosten €€€ <small>(u.a. auf Grund von weiteren Stellen i. d. städtischen Verwaltung)</small>
		Klimaschutz ★★
		Schnittstellen D.3, B.2
		Daten, Zahlen, Fakten Pendleratlas NRW Einpendler: 18.000 Auspendler: 25.000 Binnenpendler: 16.000
		Mögliche Fördermittel Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)
		Akteure Private Unternehmen, Stadt Lünen
		Zielgruppe Berufstätige, Pendler, Unternehmen
		Raumkategorien Gesamtstädtisch
Zeithorizont (Daueraufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Mittelstandsinitiative (2018) - Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement Mobil gewinnt (2018) – Mobil gewinnt – Nachhaltige Mobilität kennt nur Gewinner: Gute Beispiele für die betriebliche Praxis		

Zu jeder der nachfolgenden Maßnahmen existiert ein ausführlicher Steckbrief.

Er liefert Details zu Hintergrund/Anlass, Zielerreichungsanteil, Kosten, Klimaschutz, Fördermittel, Akteure, Zielgruppe, Raumkategorie, Zeithorizont und Quellen bzw. weiterführende Links.

Lünen – Fußverkehr



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Fußverkehr				
Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
A.1	Checkliste - Gehwegequalität	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Stadtteile
A.2	Barrierefreie Mobilität	Hoch ★★★★	Kurz- bis Mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
A.3	Schaffung attraktiver Ziele	Hoch ★★★★	Mittel- bis Lang- fristige Aufgabe	Stadtteile
A.4	Abbau von Nutzungskonflikten	Hoch ★★★★	Kurzfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
A.5	Fußverkehrsnetz	Hoch ★★★★	Mittelfristige Aufgabe	Stadtteile
A.6	Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten	Hoch ★★★★	Kurz- bis Mittel- fristige Aufgabe	Stadtteile

Lünen – Radverkehr



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Radverkehr

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
B.1	Flächendeckende Radabstellanlagen	Mittel ★★★	Kurz- bis Mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
B.2	Wegeführung	Hoch ★★★★	Mittelfristige Aufgabe	Stadtteile
B.3	<u>Querungsbereiche</u>	Hoch ★★★★	Kurzfristige Aufgabe	Stadtteile

Lünen – ÖPNV & SPNV



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds ÖPNV				
Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
C.1	Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen	Gering ★☆☆	Kurzfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
C.2	Qualität der Fahrzeuge	Mittel ★★★	Mittelfristig Aufgabe	Gesamtstädtisch
C.3	Ausbau Netz / Verdichtung	Hoch ★★★★	Kurz- bis Mittelfristig Aufgabe	Stadtteile
C.4	Tarifstruktur	Mittel ★★★	Kurz- bis Mittelfristig Aufgabe	Gesamtstädtisch

Lünen - MIV



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Motorisierter Individualverkehr

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
D.1	Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Stadtteile
D.2	Knoten- und Kreuzungsbereiche	Gering ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Stadtteile
D.3	Verkehrslenkung	Mittel ★★★	Kurz- bis mittelfristige Aufgabe	Stadtteile
D.4	Verkehrsreduzierung Innenstadt	Gering ★★★	Mittel- bis Langfristige Aufgabe	Stadtteile

Lünen – Logistik & Güter



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Logistik- und Güterverkehr				
Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
E.1	Logistik- und Güterverkehrskonzept	Mittel ★★★	Kurz- bis Mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
E.2	Optimierung von Zustellverkehren	Mittel ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
E.3	Lieferzonen (-bereiche)	Gering ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Stadtteile
E.4	Wasserwege	Gering ★★★	Mittel- bis Lang- fristige Aufgabe	Stadtteile

Lünen – neue Mobilität



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Neue Mobilität				
Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
F.1	Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger	Hoch ★★★	Dauer- <u>aufgabe</u>	Gesamtstädtisch
F.2	Elektrifizierung der kommunalen Flotte	Mittel ★★★	Kurz- bis mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
F.3	Multimodale Verkehre	Hoch ★★★	Kurz- bis mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstädtisch

Lünen – Mobilitätsmanagement



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement				
Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
G.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch
G.2	Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet	Mittel ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch
G.3	Implementierung von Mobilitätsfonds	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
G.4	Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch
G.5	Quartiersmobilitätsmanagement	Hoch ★★★	Mittelfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
G.6	Schulisches Mobilitätsmanagement	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch

Lünen – Öffentlichkeitsarbeit



Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Öffentlichkeitsarbeit				
Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
H.1	Einrichtung einer Informationsplattform	Gering ★☆☆	Kurzfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch
H.2	Gestaltung von Mobilitätskampagnen	Hoch ★★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch
H.3	Kommunikation von Erfolgen	Hoch ★★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch
H.4	Wettbewerb zukunftsfähige Mobilität in Stadtteilen	Mittel ★★★☆☆	Mittelfristige Aufgabe	Gesamtstädtisch



Lünen – Straßenraumgestaltung






Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Straßenraumgestaltung



Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
I.1	Straßenerneuerung als Chance	Hoch ★★★	Dauerhafte Aufgabe	Gesamtstädtisch
I.2	Ruhender Verkehr	Hoch ★★★	Kurz- bis Mittel- fristige Aufgabe	Stadtteile
I.3	Verbesserung der Sichtbeziehungen	Mittel ★★★	Kurzfristige Aufgabe	Stadtteile
I.4	Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten	Hoch ★★★	Langfristige Aufgabe	Stadtteile

Evaluation

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Straßenverkehr (Kfz- & Wirtschaftsverkehr) 	IV1	<ul style="list-style-type: none"> Messung an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen & Nebenstraßen, jährlich 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	IV2	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl zugelassener Kfz (nach Schadstoffklasse sowie E-Fahrzeuge) 	Erkennen des Fortschritts der alternativen Antriebe und Rückschlüsse über den Bestand auf den Stellenwert des PKW
ÖPNV 	ÖV1	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastzählungen jährlich 	Extrapolation des Modal Split
	ÖV2	<ul style="list-style-type: none"> Angebot (km-Leistung/Pünktlichkeit) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
	ÖV3	<ul style="list-style-type: none"> Verkaufte Fahrkarten und Abonnements 	Extrapolation des Modal Split
	ÖV4	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Radverkehr 	RV1	<ul style="list-style-type: none"> Messung an wichtigen Routen, jährlich 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV2	<ul style="list-style-type: none"> Dauerzählstelle(n) 	Extrapolation des Modal Split
	RV3	<ul style="list-style-type: none"> Belegung von Abstellanlagen an zentralen Zielen und Knotenpunkten 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV4	<ul style="list-style-type: none"> Länge der Radwegeinfrastruktur 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Fußverkehr 	FV1	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehrszählung 	Extrapolation des Modal Split
	FV2	<ul style="list-style-type: none"> Fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen 	Fortschrittserkennung „Stadt der kurzen Wege“
	FV3	<ul style="list-style-type: none"> Länge neu gestalteter Fußwege und Fläche neu gestalteter Plätze 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Mobilitätsmanagement 	MM1	<ul style="list-style-type: none"> Personalausstattung 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	MM2	<ul style="list-style-type: none"> Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Resonanz) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Öffentlichkeitsarbeit 	ÖA1	<ul style="list-style-type: none"> • Verfügbares Budget 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	ÖA2	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Kampagnen, v.a. auch für alle Verkehrsträger 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
	ÖA3	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation zu Einzelkampagnen (wie Bekanntheit und Verständlichkeit) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
Straßenraumgestaltung 	SG1	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil des Parkens im öffentlichen Straßenraum 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	SG2	<ul style="list-style-type: none"> • Länge umgestalteter Straßen 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!

raumkom

Max-Planck-Straße 18
54296 Trier

www.raumkom.de

