

Stadtexperiment

frei.RAUM

Münsterstraße Lünen



Inhaltsverzeichnis

STADTEXPERIMENT FREI.RAUM MÜNSTERSTRAÙE LÜNEN	4
ANLASS UND ZIELSETZUNG.....	5
<i>Hintergründe zum Erlebnis.RAUM Lünen und Stadtexperiment frei.RAUM auf der Münsterstraße</i>	<i>5</i>
<i>Der Lösungsansatz</i>	<i>5</i>
<i>Aktivierung und Management von Stakeholdern.....</i>	<i>5</i>
<i>Lebendige Partizipation und Kommunikation</i>	<i>6</i>
<i>Strategische Innenstadt- und Quartiersentwicklung</i>	<i>6</i>
<i>Das Ergebnis: Eine für alle, alle für Lünen</i>	<i>7</i>
<i>Stadtexperiment frei.Raum</i>	<i>7</i>
ABLAUF UND MEILENSTEINE DES STADTEXPERIMENTS	8
<i>Begleituntersuchung des Stadtexperiments frei.RAUM</i>	<i>8</i>
ERGEBNISSE AUS DER BEGLEITUNTERSUCHUNG DES STADTEXPERIMENTS.....	9
<i>Befragung von Besucherinnen und Besuchern der Münsterstraße.....</i>	<i>9</i>
<i>Passant:innenbefragung am 7. und 16. September 2023</i>	<i>9</i>
<i>Ergebnisse der 1. Passant:innenbefragung</i>	<i>10</i>
<i>Befragung von Anwohner:innen im frei.RAUM.....</i>	<i>18</i>
<i>Sozio-Demografische Informationen zu den Anwohner:innen.....</i>	<i>18</i>
<i>Nutzung und Erreichbarkeit des frei.RAUMs</i>	<i>19</i>
<i>Veränderungen der Nutzung und der Aufenthaltsqualität des frei.RAUMs.....</i>	<i>23</i>
<i>Zukünftige Gestaltung der Münsterstraße</i>	<i>24</i>
<i>Fazit aus der Befragung von Anwohner:innen</i>	<i>25</i>
<i>Befragung von Unternehmen im frei.RAUM.....</i>	<i>25</i>
<i>Branchenzugehörigkeit befragten Unternehmen</i>	<i>25</i>
<i>Einschätzung der Erreichbarkeit</i>	<i>26</i>
<i>Bewertung der Verkehrssituation durch Unternehmen</i>	<i>31</i>
<i>Bewertung der Auswirkungen des Stadtexperiments auf die Münsterstraße insgesamt</i>	<i>31</i>
<i>Wirtschaftliche Auswirkungen des Stadtexperiments aus Sicht der Unternehmen</i>	<i>34</i>
<i>Fazit aus der Befragung der ansässigen Unternehmen</i>	<i>36</i>
<i>Stakeholder-Interviews</i>	<i>37</i>
<i>Videobasierte Beobachtung des Verkehrs im frei.RAUM</i>	<i>38</i>
<i>Verkehrsstärken.....</i>	<i>40</i>
<i>Bewertung des ruhenden Verkehrs.....</i>	<i>53</i>
ERGEBNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSVERFAHREN.....	57
<i>Anliegerbeteiligung Stadtexperiment frei.RAUM.....</i>	<i>57</i>
<i>Ausgangssituation.....</i>	<i>57</i>
<i>Thematische Einführung und Vorstellung der Überlegungen zum Stadtexperiment</i>	<i>57</i>
<i>Fragen und Diskussionen</i>	<i>58</i>
<i>Erfahrungsbericht aus der Stadt Datteln / Tigg-Platz</i>	<i>62</i>
<i>Erfolgsfaktoren, Abschluss und weiteres Vorgehen.....</i>	<i>62</i>
<i>frei.RAUM-Fest</i>	<i>63</i>
<i>Afterwork Stadtexperiment.....</i>	<i>64</i>
<i>Station 1: Händler:innen Speeddating</i>	<i>65</i>
<i>Station 2: Best Practices aus anderen Städten</i>	<i>65</i>
<i>Station 3: Zentrenmanagement und Entwicklungen im Lünener Handel und Gastronomie</i>	<i>67</i>
<i>Station 4: Profile des Erlebnis.RAUMs Lünener Innenstadt</i>	<i>68</i>

<i>Station 5: Fragen und Feedback zum Stadtexperiment</i>	68
<i>Dialogveranstaltung</i>	72
<i>Ablauf der Dialogveranstaltung</i>	75
<i>Teilnehmende</i>	75
<i>Vorstellung der Ergebnisse aus den Begleituntersuchungen</i>	73
<i>Diskussion der Ergebnisse mit den Teilnehmer:innen</i>	73
<i>Diskussion der neuen Gestaltung</i>	73
<i>Entwickeln von Zukunftsszenarien</i>	74
<i>Bewertung der Verkehrsszenarien</i>	75
<i>Weitere Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Stadtexperiments</i>	76
<i>Impressionen</i>	77
<i>Fazit aus der Dialogveranstaltung</i>	77
FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	78
<i>Frequenzsteigerung</i>	78
<i>Steigerung der Aufenthaltsqualität</i>	78
<i>Reduzierung des Durchgangsverkehrs</i>	78
<i>Erhalt der Erreichbarkeit</i>	79
<i>Fahrradrouten Innenstadt</i>	79
<i>Ergänzter Indikator – Verkehrssicherheit</i>	79
<i>Resümee</i>	79
<i>Empfehlung für die zukünftige Gestaltung der Münsterstraße</i>	80
ANLAGEN	82
<i>A073 Stakeholder Interviews - Leitfaden</i>	82
<i>Abschnitt 1: Allgemeines zur Person, ihrer Funktion und ihren Interessen</i>	82
<i>Abschnitt 2: Allgemeines zur Münsterstraße</i>	82
<i>Abschnitt 3: Das Stadtexperiment Frei.Raum und seine Auswirkungen</i>	82
<i>Abschnitt 4: Der Prozess rund um das Stadtexperiment</i>	82
<i>Abschnitt 5: Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien</i>	83
<i>A073 Stakeholder Interview - Maas (ADFC Lünen)</i>	83
<i>Abschnitt 1: Allgemeines zur Person, ihrer Funktion und ihren Interessen</i>	83
<i>Abschnitt 2: Allgemeines zur Münsterstraße</i>	83
<i>Abschnitt 3: Das Stadtexperiment Frei.Raum und seine Auswirkungen</i>	84
<i>Abschnitt 4: Der Prozess rund um das Stadtexperiment</i>	85
<i>Abschnitt 5: Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien</i>	85
<i>A073 Stakeholder Interview - (Reddig) Ordnungspartner</i>	86
<i>Abschnitt 1: Allgemeines zur Person, ihrer Funktion und ihren Interessen</i>	86
<i>Abschnitt 2: Allgemeines zur Münsterstraße</i>	86
<i>Abschnitt 3: Das Stadtexperiment Frei.Raum und seine Auswirkungen</i>	87
<i>Abschnitt 4: Der Prozess rund um das Stadtexperiment</i>	88
<i>Abschnitt 5: Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien</i>	88

Stadtexperiment frei.RAUM Münsterstraße Lünen

Das Stadtexperiment im frei.RAUM ist Teil des Zentrenmanagements Erlebnis.RAUM Lünen zur Stärkung der Lünen Innenstadt. Das Ziel des frei.RAUMs ist eine bessere Verbindung des Abschnitts der Münsterstraße zwischen Cappenberger Straße und Kurt-Schumacher-Straße und der Fußgängerzone südlich der Lippe. Darüber hinaus sollte die Aufenthaltsqualität verbessert, Einzelhandel sowie Gastronomie gestärkt und die Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet werden.

Die Münsterstraße wurde in diesem Abschnitt vor dem Stadtexperiment stark vom motorisierten Individualverkehr als Durchgangsstraße genutzt, was jedoch im Widerspruch zu dem Konzept der ausgewiesenen Fahrradstraße mit Durchfahrtserlaubnis für Anlieger steht. Die Menschen vor Ort waren mit dieser Situation unzufrieden und teilten der Stadt Lünen mit, dass der Abschnitt der Münsterstraße zwischen Cappenberger Straße und Kurt-Schumacher-Straße unattraktiv für Besucherinnen und Besucher sei und es an Aufenthaltsqualität mangle. Im Rahmen des Stadtexperiments frei.RAUM sollte daher eine Aufwertung dieses Bereichs erreicht werden, indem durch sogenannte "Stadtterrassen" des Zukunftsnetzes Mobilität NRW ein attraktiverer Straßenraum geschaffen wird, welcher zum Verweilen einlädt. Zu den Stadtterrassen gehören unter anderem Sitzgelegenheiten, Pflanzkästen sowie eine Fahrradreparaturstation. Zusätzlich sollte die Durchfahrt für PKWs mittels eines Modalfilters unterbunden werden. Die Münsterstraße wurde für einen Zeitraum von fünf Wochen zu einer Sackgasse. Die Einfahrt von der Kurt-Schumacher-Straße aus war weiterhin gestattet, jedoch nur bis zur Durchfahrtsperre möglich. Das Ziel des Modalfilters bestand darin, den Rad- und Fußverkehr zu stärken, dem weiterhin der Durchgang bzw. die Durchfahrt gestattet waren.



ABBILDUNG 1 IMPRESSION DER STADTTERRASSEN



ABBILDUNG 2 MODALFILTER AN DER PERSILUHR

Anlass und Zielsetzung

Hintergründe zum Erlebnis.RAUM Lünen und dem Stadtexperiment im frei.RAUM auf der Münsterstraße

Die Zentren der Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sind massiven Veränderungen ausgesetzt. Vor dem Hintergrund verändertem Einkaufsverhaltens, Klimaveränderungen und zunehmenden Nutzungskonflikten des Stadt- und Wohnraums müssen sie Strategien entwickeln, die Innenstädte zugänglich und lebenswert zu halten oder zu machen. Das Land Nordrhein-Westfalen lässt die Kommune mit dieser Aufgabe nicht allein. Es hat zur Stärkung der Zentren bzw. Innenstädte ein Förderprogramm (<https://www.mhkbd.nrw/themen/bau/land-und-stadt-foerdern/zukunft-innenstadt-nordrhein-westfalen>) aufgelegt, von dem auch die Stadt Lünen profitiert.

Lünen packt tatkräftig an und nutzt die erhaltenen Fördermittel: Unter den Titeln Erlebnis.RAUM Innenstadt (<https://www.luenen.de/leben-in-luenen/bauen-umwelt-mobilitaet/stadtentwicklung/sonderprogramm-zur-staerkung-unserer-innenstaedte-und-zentren/erlebnisraum-innenstadt>) und Erlebnis.RAUM Brambauer (<https://www.luenen.de/leben-in-luenen/bauen-umwelt-mobilitaet/stadtentwicklung/sonderprogramm-zur-staerkung-unserer-innenstaedte-und-zentren/erlebnisraum-brambauer>) entsteht ein Zentrenmanagement für die Lünen Innenstadt und das Stadtteilzentrum Brambauer. Dieses soll sich gezielt um die Belange der Einzelhändler:innen, Gastronom:innen, Unternehmer:innen sowie von Anwohner:innen und Besucher:innen kümmern – und so den Erhalt und die Weiterentwicklung der Innenstadt sichern. Mit dem Zentrenmanagement und den damit verbundenen vielfältigen Aufgaben hat die Stadt Lünen die Stadtmanufaktur aus Hamburg beauftragt, die auf Stadtvermarktung (<https://www.stadtmanufaktur.com/beratung/stadtvermarktung/>) und Stadtentwicklung (<https://www.stadtmanufaktur.com/beratung/stadtentwicklung/>) spezialisiert ist.

Der Lösungsansatz

Die Basis allen Handelns ist ein starkes und verbindendes Narrativ für die Lünen Innenstadt – eine gemeinsame Vision (<https://www.stadtmanufaktur.com/beratung/stadtvermarktung/visionsentwicklung-und-narrativ/>) für Lünen. Gezielte Lösungsansätze sind:

Aktivierung und Management von Stakeholdern

- Kommunikation mit Innenstadtakteur:innen (u. a. Immobilieneigentümer:innen, Gewerbetreibenden, Kulturschaffenden) in Form von leitfadengestützten Einzelgesprächen.
- Strategische Netzbildung und -arbeit.
- Initiierung eines regelmäßigen Austausches lokaler Akteure und der Stadtverwaltung über einen „Initiativkreis“ für beide Standorte.
- „Eigentümerforum“: Initiierung eines kontinuierlichen Austausches zwischen den Immobilieneigentümer:innen.

- Einbeziehen relevanter Stakeholder und Partner:innen in Form von fachlichen Input- und Workshopveranstaltungen.

Lebendige Partizipation und Kommunikation

- „Stadtlabor“: Aufbau von begleitenden Dialog-, Kommunikations- und Veranstaltungsformaten für die Beteiligung von Bürger:innen.
- „Stadtgespräch“: Planung und Moderation eines interaktiven Veranstaltungsformats zur Zukunft der Innenstadt.
- Konzeption von Kommunikationsmaßnahmen – u. a. Website, Plakate, Flyer, Social Media.
- Eine Innenstadt, eine Vision: Entwicklung eines Narratives als verbindende Erzählgeschichte für die Lünener Innenstadt

Strategische Innenstadt- und Quartiersentwicklung

- Standort-Analyse und Ausarbeitung eines Strategie- und Handlungskonzeptes mit Handlungsfeldern, Empfehlungen und Maßnahmen.
- Entwicklung von Raumprofilen inkl. darauf einzahlender Handlungsfelder und Maßnahmen für innerstädtische Quartiere.
- Leerstandsmanagement über die Erarbeitung von Leerstandssteckbriefen sowie eines „Lückendiagramms“ für den Einzelhandel, anschließend Unterstützung bei der gezielten Akquise von „Local Heroes“ und regionalen Filialisten.
- Abwicklung des Verfügungsfonds Anmietung, fachliche Prüfung von Bewerbungskonzepten.
- Entwicklung einer Akquisestrategie für den Standort Lünen-Innenstadt.
- Entwicklung eines Marktkonzeptes zur Aktivierung der Innenstadt.

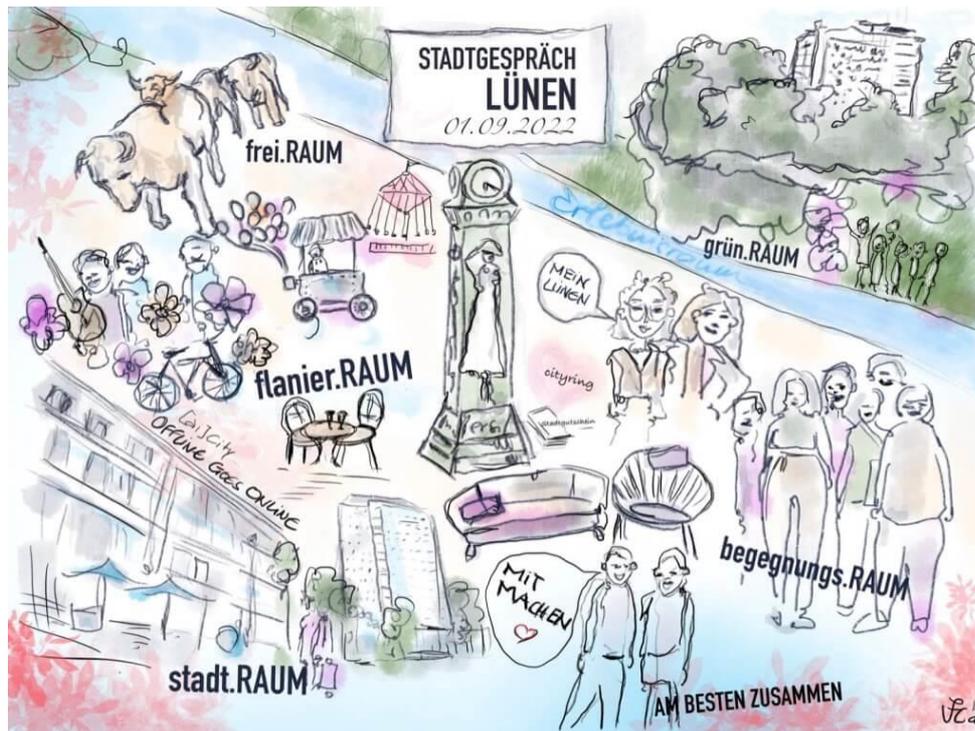


ABBILDUNG 3 SKETCHNOTE AUS DEM STADTGESPRÄCH LÜNEN; QUELLE: STADTMANUFAKTUR

Das Ergebnis: Eine für alle, alle für Lünen

Das Projekt läuft noch – und trotzdem zeigen sich schon Fortschritte und erste Erfolge für Lünen. Hier einige Beispiele, was die gemeinsamen Anstrengungen von Stadtmanufaktur und der Stadt Lünen bereits bewirken konnte:

- Verbesserte dezernats- und fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit für die Innenstadtentwicklung und Stärkung des Zentrums von Brambauer.
- Entwicklung einer Organisationsstruktur für das Zentrenmanagement inkl. politischer Beschlüsse zur Bereitstellung der entsprechenden Personalstellen.
- Gemeinsame Vision, Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Innenstadt sowie des Stadtteilzentrums.
- Kontinuierliche Impulssetzung durch Einbindung und Kommunikation mit verschiedensten Akteur:innen
- Gewinnung neuer Innenstadtakteur:innen.

Stadtexperiment frei.RAUM

Das Stadtexperiment im frei.RAUM mit dem Ziel der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Stärkung des Quartiers folgt dem Narrativ einer lebendigen Partizipation und Kommunikation sowie einer strategischen Stadtentwicklung.

Das Stadtexperiment beginnt mit einer Stakeholder- bzw. Akteursbeteiligung im Mai 2023.

Ablauf und Meilensteine des Stadtexperiments

Offiziell startete das Stadtexperiment mit der Anliegerbeteiligung am 8. Mai 2023 im Rathaus der Stadt Lünen und endete mit der Dialogveranstaltung unter Beteiligung ansässiger Unternehmen und weiterer Stakeholder am 14. November 2023. Innerhalb dieses Zeitraums war das Stadtexperiment auf der Münsterstraße geprägt von zahlreichen Veranstaltungen zur aktiven Beteiligung sowie räumlichen Veränderungen durch Stadtmöbel und verkehrslenkenden Maßnahmen. Prämisse war, die Münsterstraße ergebnisoffen zu denken und das neu Erdachte erleb- und erfahrbar zu machen, in Form eines Stadtlabors.



Begleituntersuchung des Stadtexperiments

Zum Wesen eines Experiments gehört die Evaluation des Versuchs und die Bewertung der Ergebnisse. Werden die Stadtmöbel auf der Münsterstraße angenommen und steigern sie tatsächlich die Aufenthaltsqualität? Bleibt die Erreichbarkeit des Quartiers trotz Durchfahrtsbeschränkung erhalten? Bringt das Stadtexperiment Effekte für Handel, Dienstleistung und Gastronomie und wenn ja welche? Um Antworten auf diese Fragen zu erhalten hat die Stadt Lünen neben der Stadtmanufaktur das Büro [Elkmann Mobilitätskonzepte](https://elkmann.ruhr) (<https://elkmann.ruhr>) mit einer Begleituntersuchung beauftragt.

Ergebnisse aus der Begleituntersuchung des Stadtexperiments

Das Stadtexperiment frei.RAUM wurde hinsichtlich der Wirkung sowohl mit qualitativen als auch mit quantitativen Methoden untersucht. Es wurden eine Befragung der Passant:innen, der Anwohner:innen und der ansässigen Unternehmen durchgeführt. Außerdem wurden Verkehrsbeobachtungen durchgeführt, bei denen die potenziellen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen analysiert wurden. Mit den Untersuchungen sollen die Wahrnehmung des Stadtexperiments bei den Betroffenen widerspiegelt, die Wirksamkeit der Maßnahmen geprüft und Konflikte aufgedeckt werden.

- [Befragung von Besucherinnen und Besuchern der Münsterstraße](#)(siehe Seite 9)
- [Befragung von Anwohner:innen im frei.RAUM](#)(siehe Seite 18)
- [Befragung von Unternehmen im frei.RAUM](#)(siehe Seite 25)
- [Stakeholder-Interviews](#)(siehe Seite 37)
- [Videobasierte Beobachtung des Verkehrs im frei.RAUM](#)(siehe Seite 38)

Befragung von Besucherinnen und Besuchern der Münsterstraße

Am 7. und 16. September 2023 hat das Büro Elkmann Passant:innen vor Ort in der Münsterstraße zum Stadtexperiment und den Veränderungen in der Münsterstraße befragt. Dabei ging es vor allem um die aktive Einbeziehung der Nutzer:innen der Münsterstraße in die Entscheidung über die zukünftige Gestaltung des frei.RAUMs.

Die Befragung erfolgte im Rahmen persönlicher, fragebogengeleiteter Interviews, die maximal fünf Minuten je Gespräch in Anspruch genommen haben.

Die Passant:innen wurden unter anderem dazu befragt, wie sie die Veränderungen durch das Stadtexperiment wahrnehmen, aber auch, wie die Gestaltung der Münsterstraße im Abschnitt zwischen Cappenberger Straße und Kurt-Schumacher-Straße zukünftig aussehen soll. Mit einer örtlichen Passant:innenbefragung werden Radfahrende und Autofahrer:innen schwer erreicht und oftmals fehlte den angesprochenen Passant:innen die Zeit für ein Interview. Um auch diesen Nutzer:innen der Münsterstraße eine Beteiligung an der Befragung zu ermöglichen, wurde der Fragebogen durch die Stadt Lünen online zur Verfügung gestellt und über die Presse sowie über die Website der Stadt bekannt gemacht.

Am Ende der Befragung wird deutlich, dass unter anderem bestimmte Altersgruppen und Geschlechter unterrepräsentiert werden. Daher kann die Befragung nicht repräsentativ für alle Nutzer:innen sein. Dennoch spiegelt die Befragung einen Trend in der subjektiven Wahrnehmung wider.

Passant:innenbefragung am 7. und 16. September 2023

Ein Interviewteam aus zwei Mitarbeiter:innen hat am 7. September einen Informationsstand an der Persiluhr eingerichtet. Die Passant:innen wurden aktiv angesprochen und zur Mitwirkung am Stadtexperiment eingeladen. Eine zweite Passant:innenbefragung fand am 16. September während des frei.RAUM-Festes statt.

Passant:innen die keine Zeit zur Teilnahme hatten, wurde optional ein QR-Code angeboten, über den sie später in Eigenregie teilnehmen konnten. Mit den Interviews vor Ort und der Online-Befragung konnten insgesamt 157 Menschen beteiligt werden.



ABBILDUNG 4 STAND DES BÜROS ELKMANN AN DER PERSILUHR



ABBILDUNG 5 BEFRAGUNG EINES PASSANTEN

Ergebnisse der 1. Passant:innenbefragung

Alterstruktur der Befragten

Bei der Verteilung der Teilnahme über die Altersklassen fällt auf, dass vor allem Personen zwischen 30 und 69 an der Befragung teilnahmen. Die Altersklassen darunter und darüber sind unterrepräsentiert.

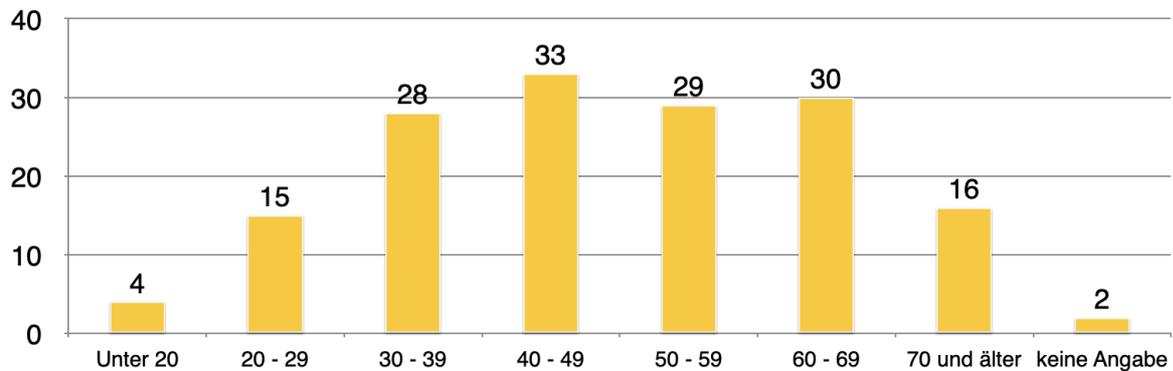
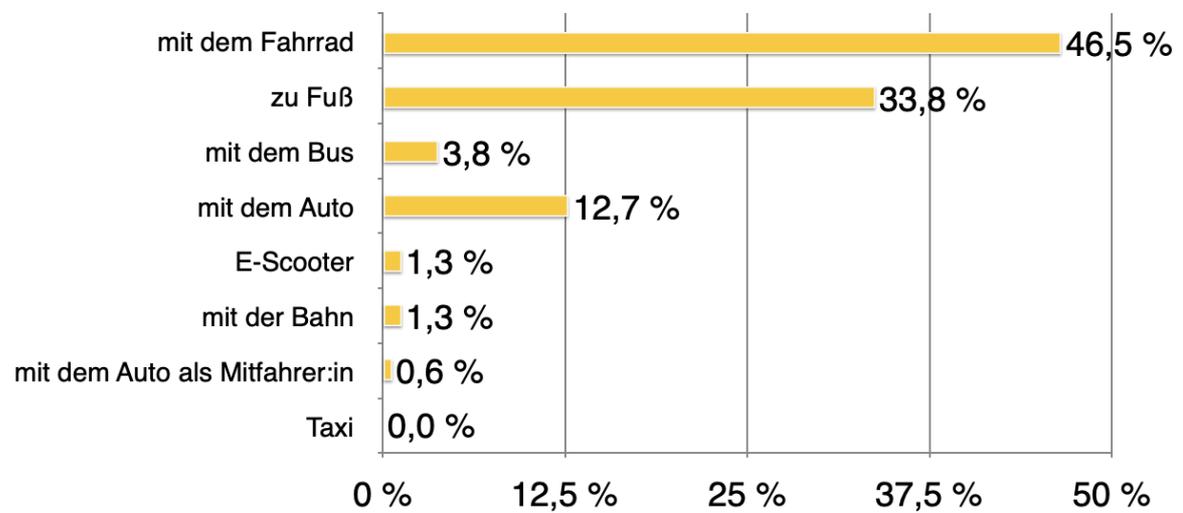


ABBILDUNG 6 ALTERSSTRUKTUR DER BEFRAGTEN

Anreise in die Münsterstraße

Die erste Frage widmete sich der Anreise ins Lüner Zentrum, bzw. in die Münsterstraße.



Der überwiegende Anteil der Befragten war mit dem Fahrrad oder zu Fuß in der Münsterstraße unterwegs. Es war ein Anliegen in der Befragung, möglichst alle Modalformen zu berücksichtigen. Wie eingangs dargestellt, gestaltet sich die Ansprache von Rad- und Autofahrer:innen während der Vor-Ort-Befragung schwierig. In der Online-Befragung konnten zumindest zahlreiche Radfahrer:innen erreicht werden. Autofahrende sind mit rund 13 % bzw. 20 Teilnahmen eher unterrepräsentiert.

ABBILDUNG 7 VERKEHRSMITTELWAHL ZUR ERREICHUNG DER MÜNSTERSTRASSE

Obwohl sich der Bahnhof in fußläufiger Entfernung zur Münsterstraße befindet, wurde die Bahn durch die Teilnehmer:innen kaum für die Anreise genutzt.

Wie haben die Teilnehmer:innen vom Stadtexperiment frei.RAUM erfahren?

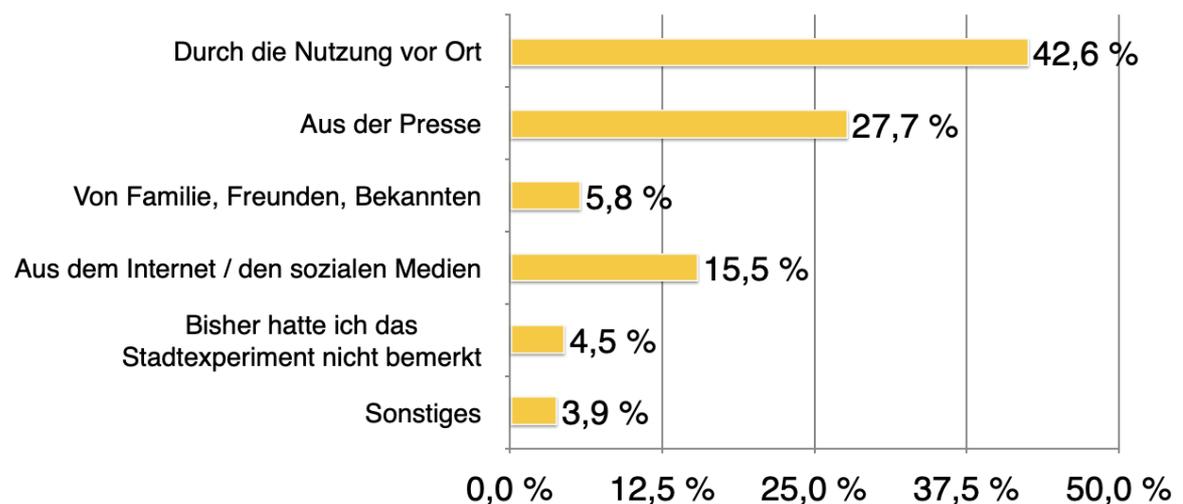


ABBILDUNG 8 ART DER INFORMATION ÜBER DAS STADTEXPERIMENT

In den meisten Fällen wurde das Stadtexperiment durch die Nutzung der Münsterstraße selbst wahrgenommen. Des weiteren wurde das Stadtexperiment durch die Presse bekannt. Insbesondere der Social Media Kanal Mein Lünen und auch die städtische Website wurden genutzt.

Nutzung der Münsterstraße

Die meisten der Befragten besuchen die Münsterstraße mindestens einmal pro Woche. Nur wenige Personen gaben an, weniger als einmal im Jahr vorbeizukommen.

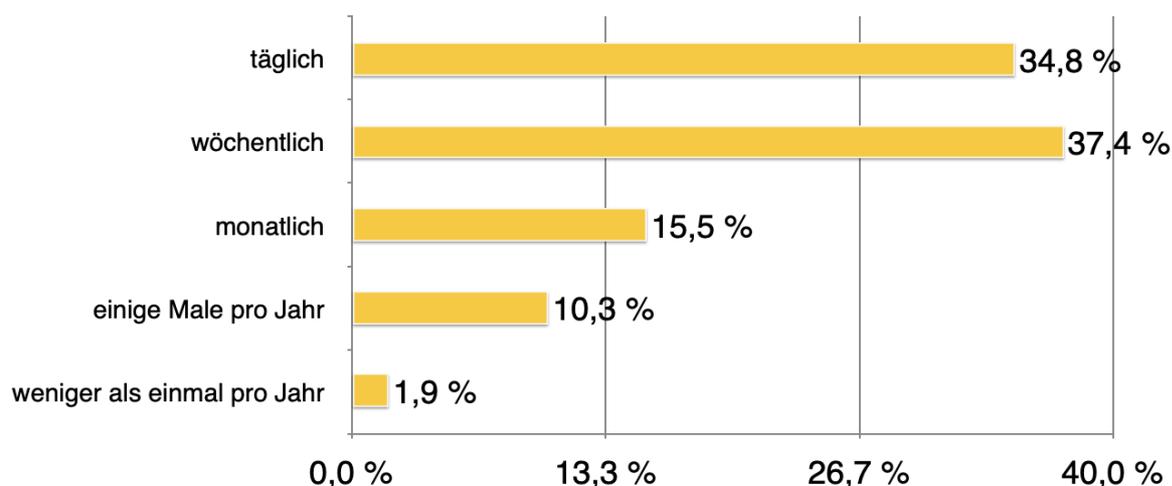


ABBILDUNG 9 NUTZUNGSHÄUFIGKEIT DER MÜNSTERSTRAÙE IN PROZENT

Auf die Häufigkeit des Besuchs der Münsterstraße hat das Stadtexperiment positive Auswirkungen. Es ist ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen. Nur zwei Personen geben an, seit dem Stadtexperiment seltener dort zu sein.

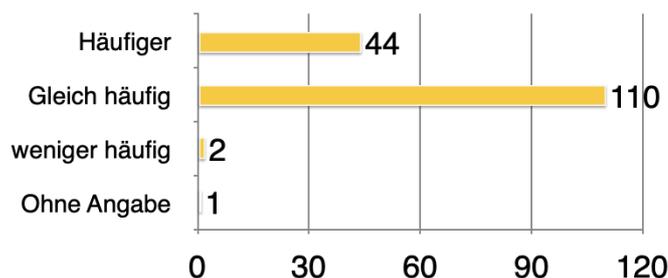


ABBILDUNG 10 NUTZUNGSHÄUFIGKEIT DER MÜNSTERSTRAÙE IN ZAHLEN

Am häufigsten wird die Münsterstraße im Abschnitt des Stadtexperiments für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder anderen Zielen benutzt. Allerdings liegen an zweiter, dritter und vierter Stelle bei den Nennungen von Gründen Ziele in der Münsterstraße im Vordergrund. Daher sollte der Erreichbarkeit ebenfalls hohe Beachtung zukommen.

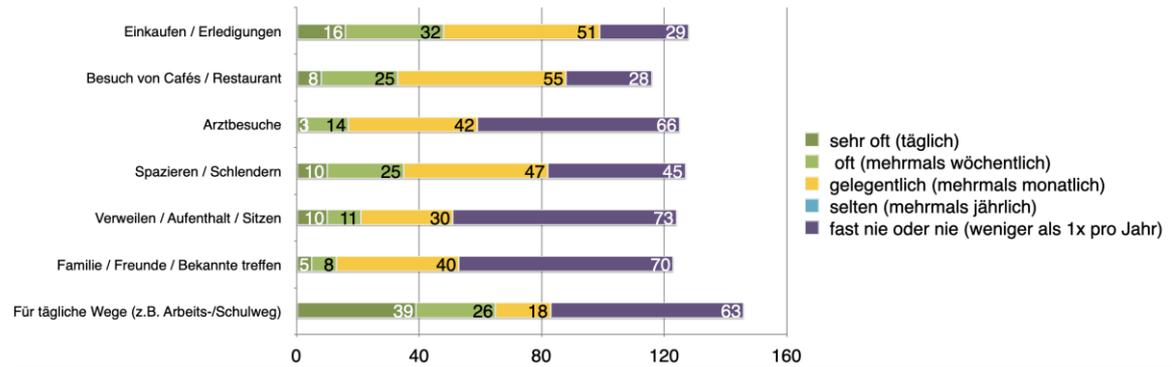


ABBILDUNG 11 BESUCHSFREQUENZ VOR DEM STADTEXPERIMENT

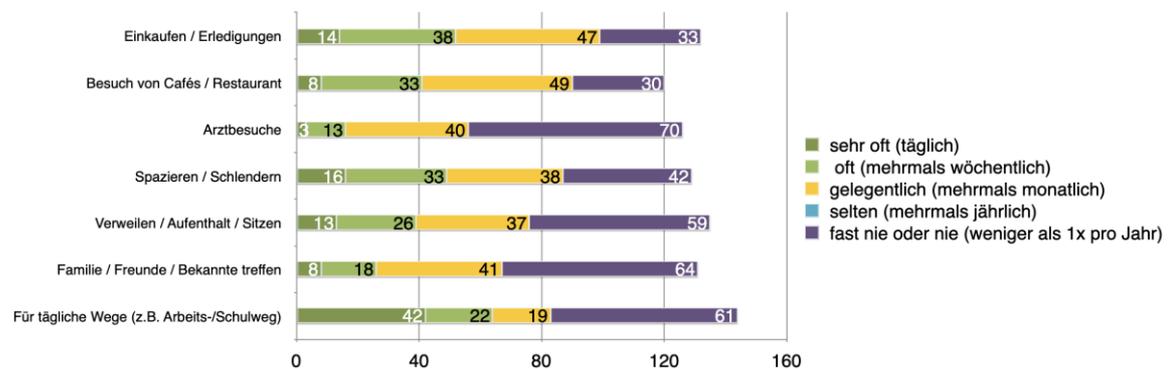


ABBILDUNG 12 BESUCHSFREQUENZ WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

Seit Beginn des Stadtexperiments flanieren und verweilen die Menschen häufiger in der Münsterstraße, womit ein zentrales Anliegen des Stadtexperiments erreicht wäre.

Wahrnehmung des Stadtexperiments

Die Qualität der Münsterstraße hat sich durch das Stadtexperiment in der Wahrnehmung der Befragten in allen Belangen verbessert. Insbesondere die Qualität des Aufenthalts ist aus Sicht der Teilnehmer:innen deutlich gestiegen.

Weitgehend unverändert sind aus Sicht der Befragten der Freizeitlärm sowie die Erreichbarkeit des Projektgebietes. Der Anteil derer, die hier eine Verschlechterung sehen ist allerdings mit 5,8 % bzw. 8,9 % als gering einzuschätzen.

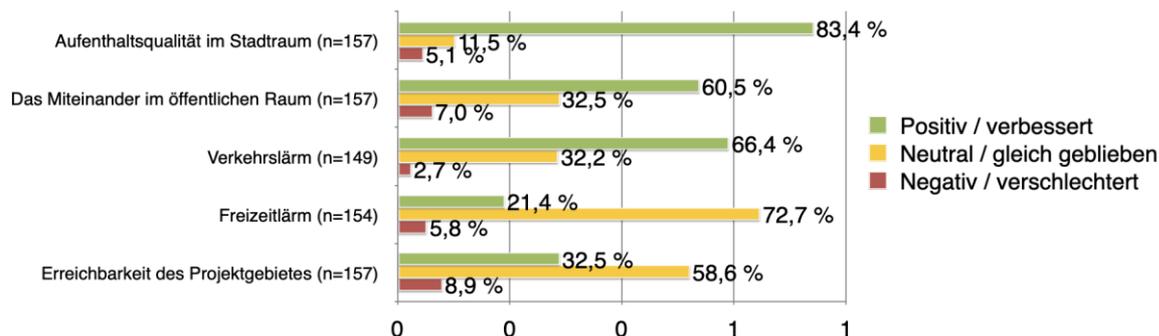


ABBILDUNG 13 WAHRNEHMUNG DES STADTEXPERIMENTS

Dass das Miteinander im öffentlichen Raum entspannter geworden ist, verdeutlicht auch die Wahrnehmung der gegenseitigen Rücksichtnahme. Diese hat sich ebenfalls verbessert.

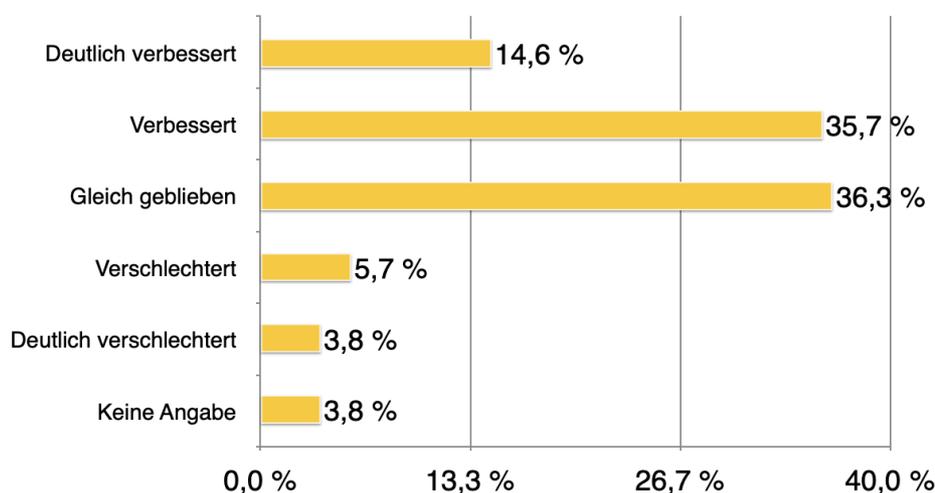


ABBILDUNG 14 DAS MITEINANDER IM ÖFFENTLICHEN RAUM SEIT BEGINN DES STADTEXPERIMENTS

Demnach fühlen sich die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen überwiegend sicher bis sehr sicher.

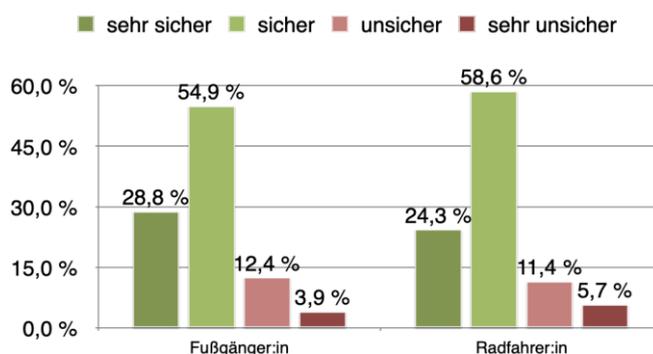


ABBILDUNG 15 SICHERHEITSGEFÜHL VON RADFAHRENDEN UND ZU FUß GEHENDEN

Auf die Frage, was genau die Attraktivität der Münsterstraße gesteigert hat, gaben die Befragten folgendes an...

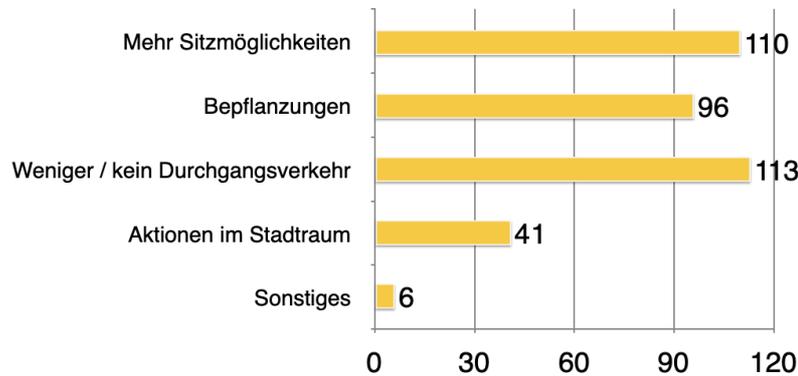


ABBILDUNG 16 MAßNAHMEN, DIE DIE ATTRAKTIVITÄT DER MÜNSTERSTRASSE GESTEIGERT HABEN

Unter den sonstigen Nennungen wird einerseits Unzufriedenheit mit dem Stadtexperiment geäußert, andererseits der neue "Flair" und die Reduzierung des Autoverkehrs hervorgehoben.

Das Stadtmobiliar kommt bei den Menschen überwiegend gut an. Viele wünschen sich die Beibehaltung und eine Ausweitung, z. B. durch die in vielen Städten und Gemeinden zu finden sind.

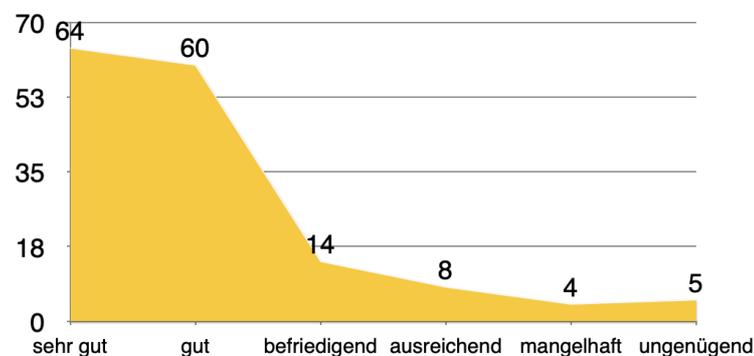


ABBILDUNG 17 BEWERTUNG DES STADTMOBILIARS

Entsprechend der positiven Wahrnehmung des Stadtexperiments fällt auch das Votum für die zukünftige Gestaltung der Münsterstraße im Untersuchungsabschnitt aus.

So soll es weitergehen	Anzahl Nennungen
Es soll alles so bleiben wie es vorher war.	11
Eine Neuordnung und Umgestaltung in ähnlicher Form wie beim Stadtexperiment würde ich befürworten.	110
Eine Neuordnung und Umgestaltung in ähnlicher Form wie beim Stadtexperiment würde ich befürworten, aber mit folgenden Veränderungen...	31

Diese Wünsche nach Veränderungen wurden in vielen Fällen weiter konkretisiert, sodass diese Nennungen sich ebenfalls gesondert auswerten lassen. Dafür wurden sie kategorisiert und gezählt. Einzelne Aspekte innerhalb einer Nennung wurden zum Teil unterschiedlichen Kategorien zugeordnet.

Kategorie	Anzahl Nennungen
Motorisierter Verkehr	
Reduzierung bzw. Einfahrverbot für PKWs und Busse	11
Ruhenden Verkehr stärker einschränken / kontrollieren	3
Wendebereich vergrößern / neu strukturieren	3
versenkbare Sperrpfosten	2
Fuß- und Radverkehr	
Verkehrsberuhigter Bereich	5
Beschilderung Lippebrücke für den Radverkehr	2
Vorrang Fuß- und Radverkehr	1
Sichtbare Trennung von Fuß- und Radverkehr	1
Fußgängerzone	1
Aufenthaltsqualität	
Attraktiveres Stadtmöbiliar	4
Mehr Bepflanzungen	1
Dauerhaftes Stadtmöbiliar (inkl. Rückenlehnen)	1
Hellere Gestaltung zur Steigerung sozialer Sicherheit	1
Sonstiges	
Bessere und mehr Öffentlichkeitsarbeit	1

Wünsche und Anmerkungen für die zukünftige Gestaltung der Münsterstraße

Die Teilnehmer:innen wurden anschließend in einem Freitextfeld nach ihren Wünschen und Anmerkungen gefragt, sollte es zu einer dauerhaften Umgestaltung der Münsterstraße kommen. Bei der Auswertung wurde analog zur vorherigen Frage vorgegangen.

Kategorie	Anzahl Nennungen
Motorisierter Verkehr	
Reduzierung bzw. Ein- und Durchfahrverbot für PKWs und Busse	14
Ruhenden und fließenden Verkehr stärker einschränken / kontrollieren	7
Durchgangsverkehr wieder ermöglichen	1

Fuß- und Radverkehr	
Fahrradstation	3
Radverkehrsführung in der Innenstadt verbessern / besser beschildern	3
Sichtbare Trennung von Fuß- und Radverkehr	2
Fußgängerzone	2
Fahrradstraße	2
Verkehrsberuhigter Bereich	1
Aufenthaltsqualität	
Flächen für sportliche Aktivitäten / Spielgeräte	4
Flächen zum Schutz vor Sonne und Hitze	1
Sonstiges	
Zustand wie während des Stadtexperiments beibehalten	5
Wiederherstellung des alten Zustandes	2
Bessere und mehr Öffentlichkeitsarbeit	1

Anmerkungen und Kritik zum Stadtexperiment (Format, Prozess, Kommunikation)

Anschließend ging es um allgemeine Anmerkungen oder Kritik zum Stadtexperiment. Die Frage zielte auf Rückmeldungen zum Prozess und der Kommunikation rund um das Stadtexperiment.

Kategorie	Anzahl Nennungen
Durchführung weiterer Projekte dieser Art in Lünen	9
Lieber dauerhafte Veränderungen, statt temporärer Experimente	4
Alles ok!	3
Frühere und Kommunikation von Aktionen	3
Frühere Beteiligung der Bevölkerung	2
Bessere und mehr Öffentlichkeitsarbeit	1
Online-Austauschforum für Interessierte	1
Experimente länger durchführen	1
Mehr Informationen vor Ort	1
Schnellere Umsetzung von (Bau-)Projekten	1
Kosten des Experiments zu hoch	1
Stadtexperiment war überflüssig	1

Befragung von Anwohner:innen im frei.RAUM

Die Beteiligung der Anwohner:innen wurde durch die Stadtmanufaktur in Form einer Online-Befragung konzipiert. Die Anwohner:innen wurden per Postwurfsendung über die Online-Befragung informiert und eingeladen, ihre Sicht auf das Projekt im frei.RAUM zu teilen. Die Beteiligung der Anwohner:innen ist für die Akzeptanz von Veränderungen und Identitätsstiftung von großer Bedeutung.

Bedauerlicherweise sind nur wenige Anwohner:innen der Einladung gefolgt. Lediglich 14 Anwohner:innen nahmen an der Befragung teil, was nur wenig Rückschlüsse auf die Wahrnehmung und die Wünsche der Anlieger:innen zulässt. Die Ergebnisse sind ebenso, wie die Passant:innenbefragung nicht repräsentativ, aber im Gegensatz dazu wegen der geringen Beteiligung nicht geeignet, einen Trend abzubilden.

Sozio-Demografische Informationen zu den Anwohner:innen

Die meisten der 14 Befragten sind zwischen 40 und 59 Jahren alt. Unter 30-Jährige und über 70-Jährige nahmen an der Befragung der Anwohner:innen nicht teil. Die Teilnehmenden sind zu einem deutlich überwiegenden Teil männlich. Frauen nahmen nur halb so häufig teil, wie Männer. Eine Zugehörigkeit zu weiteren Geschlechtern wurden gar nicht genannt. Die Anwohner:innen konnten angeben, ob sie in der Münsterstraße oder anliegend an die Münsterstraße wohnen. Beide Fälle waren fast gleichhäufig vertreten. Die deutliche Mehrheit der Befragten lebt in Paar- oder Single-Haushalten. Nur zwei Familien mit minderjährigen Kindern nahm an der Umfrage teil.

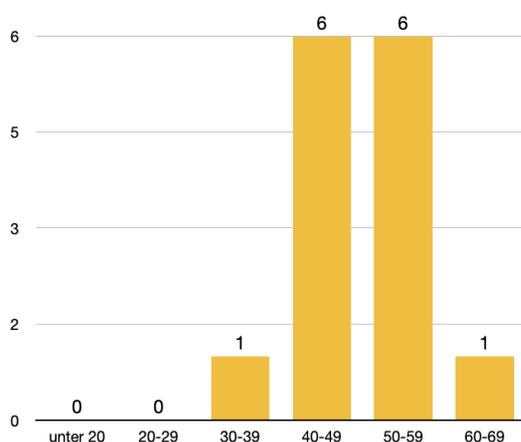


ABBILDUNG 18 ALTERSSTRUKTUR

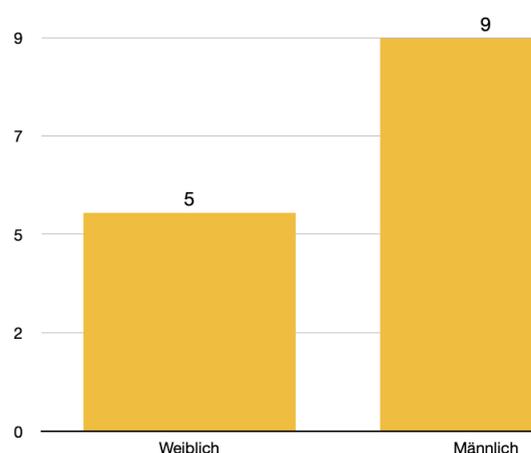


ABBILDUNG 19 GESCHLECHT

Nutzung von Verkehrsmitteln

Die Befragten sind hauptsächlich zu Fuß, mit dem privaten Kfz oder mit dem Fahrrad mobil. Einige der Teilnehmer:innen nutzen auch Bus und Bahn täglich. Carsharing, Mietautos, Taxis und E-Scooter spielen bei den Befragten in ihrer Mobilität keine oder eine deutlich ungeordnete Rolle.

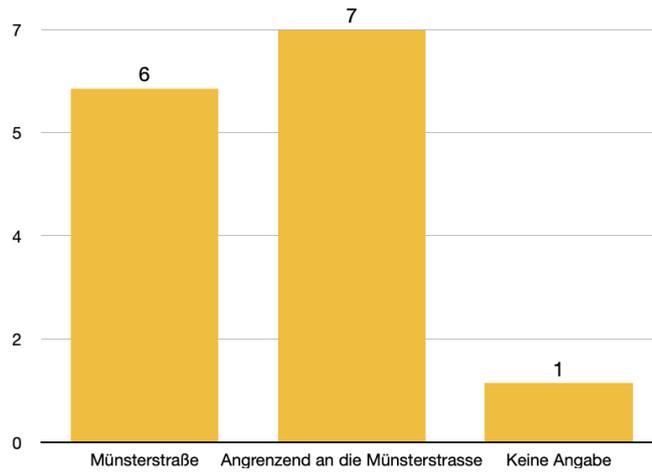


ABBILDUNG 20 WOHNORT

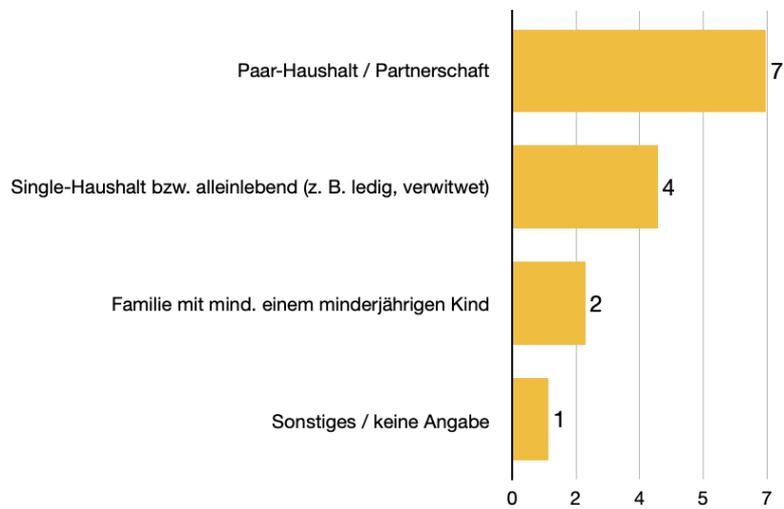


ABBILDUNG 21 WOHN-SITUATION

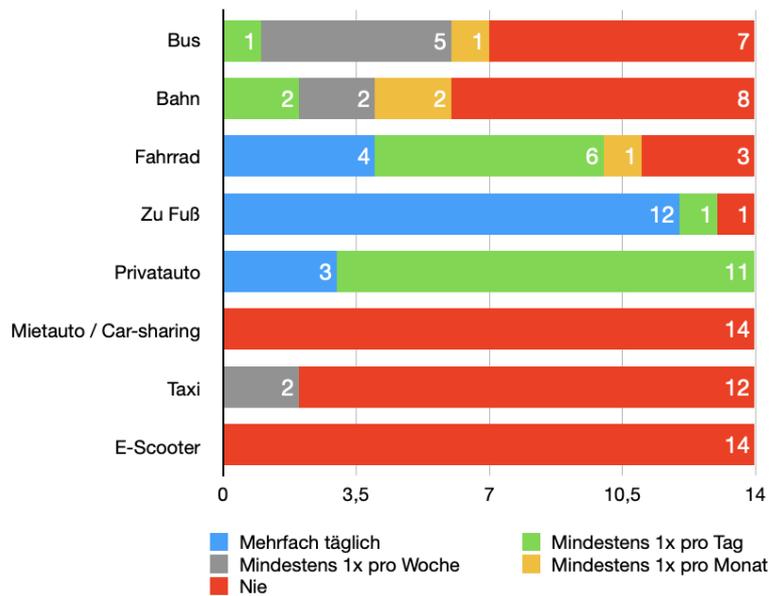


ABBILDUNG 22 NUTZUNGSHÄUFIGKEIT VON VERKEHRSMITTELN

In Bezug die Verkehrsmittelwahl vor und während des Stadtexperiments wurden deutliche Verlagerungen erkennbar. Nach Angaben der Befragten sind sie insgesamt, über alle Verkehrsarten hinweg, weniger in der Münsterstraße mobil. Lediglich bei der Nutzung des Taxis gab es keine Veränderung.

Die Verfügbarkeit eines privaten Autos ist bei den Anwohner:innen hoch. Nur eine Person gab an, kein privates Autos besitzen. Dieser Sachverhalt verdeutlicht die Bedeutung der Erreichbarkeit mit dem Auto und des Parkens für das Klientel. Elf der Anwohner:innen parken ihr Auto auf einem privaten Stellplatz und zwei Personen an der Straße oder auf öffentlichen Parkplätzen.

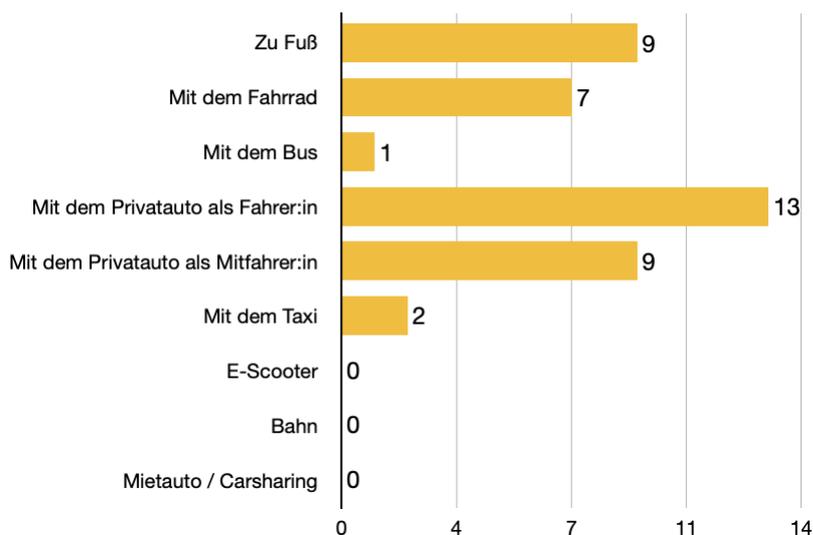


ABBILDUNG 23 MOBILITÄT AUF DER MÜNSTERSTRAßE VOR DEM STADTEXPERIMENT

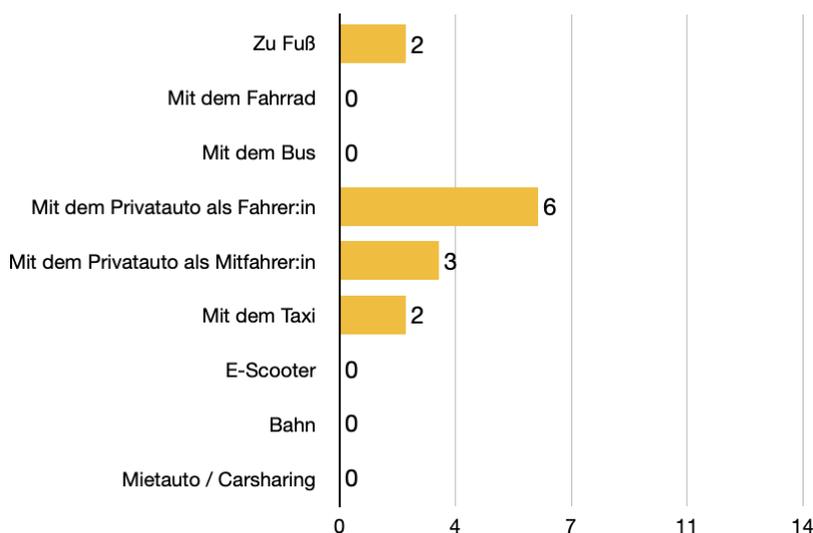


ABBILDUNG 24 MOBILITÄT AUF DER MÜNSTERSTRAßE WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

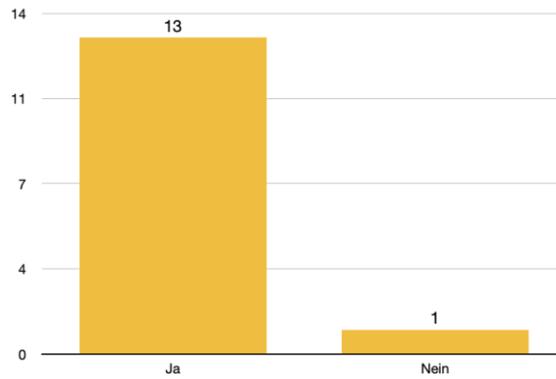


ABBILDUNG 25 VERFÜGBARKEIT PRIVATER KFZ

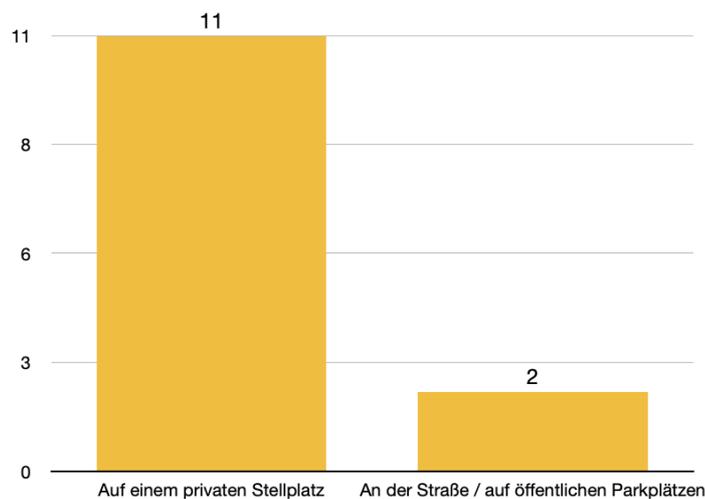


ABBILDUNG 26 PARKEN DES PRIVATEN KFZ

Beurteilung der verkehrlichen Situation während des Stadtexperiments

Die verkehrliche Situation während des Stadtexperiments wurde von den Anwohnenden negativ bewertet (ausreichend (n=2), mangelhaft (n=5) und ungenügend (n=7). Als Begründung für die schlechte Bewertung der verkehrlichen Situation nannten die Anwohner:innen die Wendesituation von PKWs, die insbesondere für Radfahrende eine Gefahr sei. Auch hinsichtlich der gegenseitigen Rücksichtnahme habe sich laut 13 Anwohner:innen deutlich verschlechtert und laut einer Person verschlechtert. Dies sei vor allem auf zu schnell fahrende Radfahrer:innen und E-Scooter zurückzuführen. Zudem gebe es Konflikte durch bedingt verträgliches rechts Abbiegen von Kfz in die Kurt-Schumacher-Straße und querenden Fußgänger:innen.

In Bezug auf die gefühlte Verkehrssicherheit fühlen sich die Befragten, wenn sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, unsicher bis sehr unsicher. Dies ist aus Sicht der Anwohner:innen auf zu wenig Platz und dadurch bedingte fehlende Abstände sowie auf zu schnell fahrende Radfahrer:innen zurückzuführen.

Stadtexperiment frei.RAUM

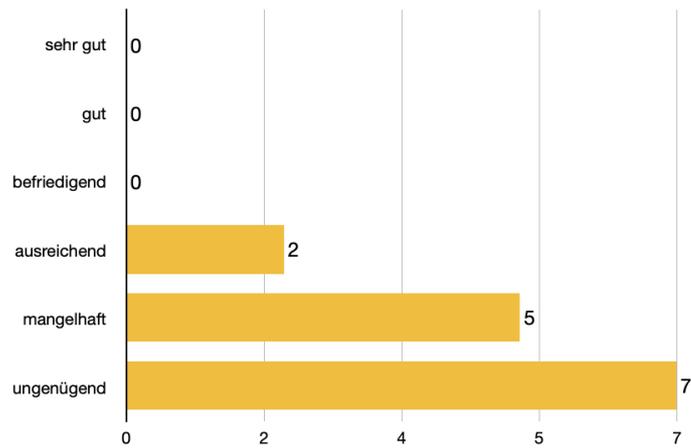


ABBILDUNG 27 BEWERTUNG DER VERKEHRSSITUATION IM FREI.RAUM WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

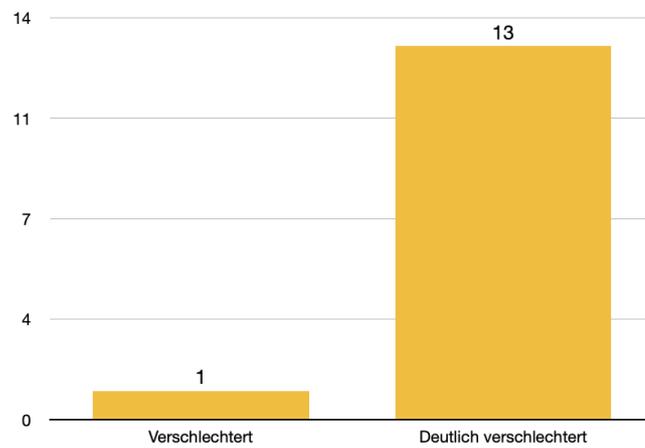


ABBILDUNG 28 BEWERTUNG DER GEGENSEITIGEN RÜCKSICHTNAHME WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

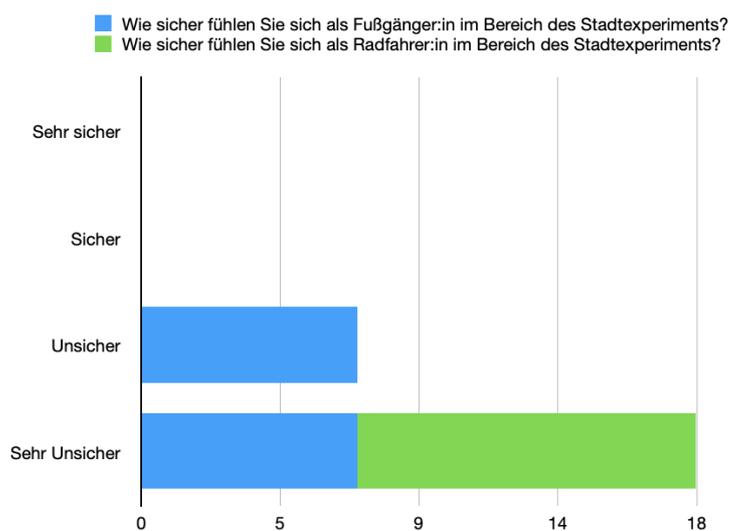


ABBILDUNG 29 SICHERHEITSGEFÜHL

Veränderungen der Nutzung und der Aufenthaltsqualität des frei.RAUMs

Die Anwohner:innen wurden dazu befragt, ob sich hinsichtlich der Nutzung der Münsterstraße durch das Stadtexperiment Veränderungen ergaben. Es wurde nach Häufigkeiten beim Einkauf, Arztbesuchen, Besuch von Gastronomie, des Aufenthalts und Flanieren sowie der Nutzung für die täglichen Wege zur Schule oder zur Arbeit gefragt. Nach Angabe der Befragten hat die Nutzung in allen Bereichen nachgelassen. Besonders deutlich lies sich dies beim Einkaufen, Besuch von Gastronomie, den täglichen Wegen sowie beim Verweilen bzw. dem Aufenthalt erkennen.

Die Anwohner:innen bewerten die Wohnqualität, den Stadtraum, das Miteinander im öffentlichen Raum, das persönliche Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr, die Verkehrssicherheit im Projektgebiet, die Verkehrssituation für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, den Verkehrs- und Freizeitlärm, sowie die Erreichbarkeit des Projektgebiets insgesamt sehr negativ und sehen eine Verschlechterung durch das Stadtexperiment.

Einzig die Stadterassen werden von den Anwohner:innen positiv bewertet, jedoch mit der Einschränkung, dass diese hübscher und zweckmäßiger hätten sein können.

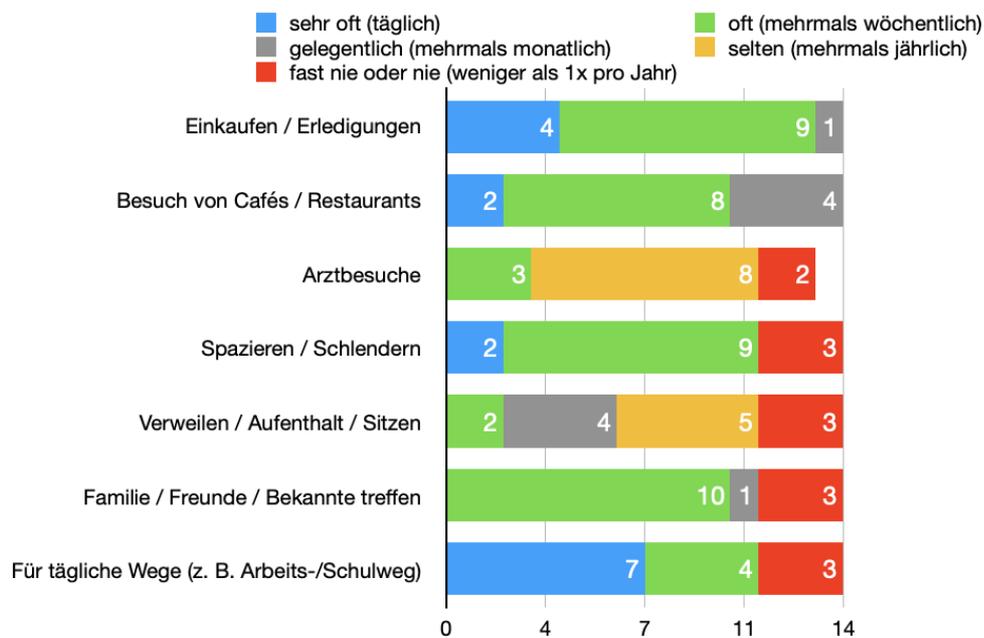


ABBILDUNG 30 NUTZUNGSZWECKE DES FREI.RAUMS VOR DEM STADTEXPERIMENT

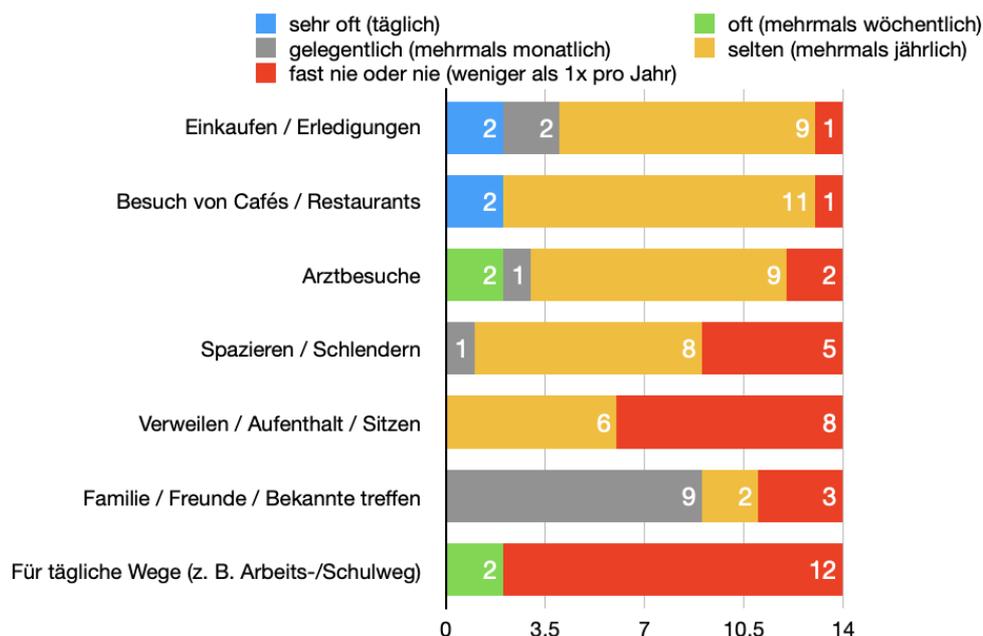


ABBILDUNG 31 NUTZUNGSZWECKE DES FREI.RAUMS WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

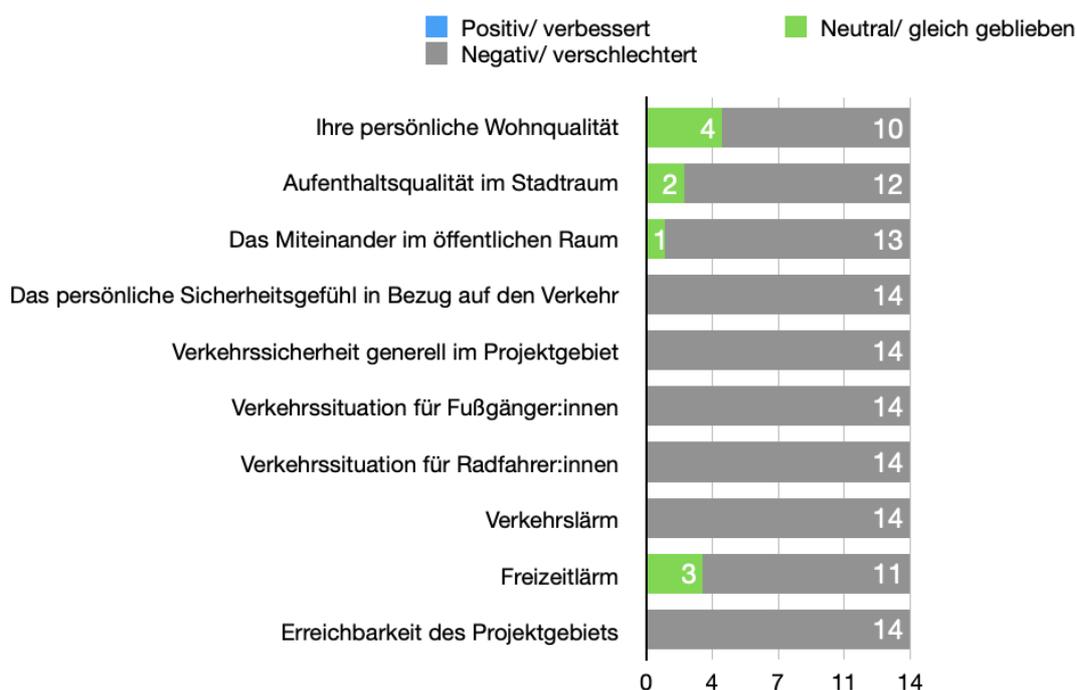


ABBILDUNG 32 BEWERTUNG DER SICHERHEIT UND QUALITÄT

Zukünftige Gestaltung der Münsterstraße

Die deutliche Mehrheit der Teilnehmer:innen wünscht sich, dass die Verkehrsführung so bleibt, wie vor Beginn des Verkehrsversuchs angeordnet war. Eine Person wünscht sich einen Verkehrsberuhigten Bereich und eine weitere Person möchte den Zustand während des Stadtexperiments erhalten und wünscht sich, dass Radfahrende ihr Rad schieben. Es sollte Stadtmöbel geben, diese sollten allerdings zweckmäßiger und hübscher sein, ohne das ausgeführt wurde, wie genau diese aussehen sollten.

Fazit aus der Befragung von Anwohner:innen

Es sind nur wenige Anwohner:innen der Einladung zur Beteiligung gefolgt. Hierdurch lässt sich kein repräsentatives Bild der Meinungen und Wünsche der Betroffenen zeichnen. Die Personen, die teilgenommen haben sind überwiegend mittleren Alters, männlich, verfügen nahezu vollständig über ein privates Kfz und nutzen dieses auch häufig.

Das Stadtexperiment wird von den Anwohnenden eher negativ bewertet. Die Ziele des frei.RAUMs werden als nicht erreicht angesehen. Die Befragten geben auch an, dass sie die Münsterstraße während des Stadtexperiments deutlich weniger für den Einkauf, Besuche der Gastronomie, den Aufenthalt und für die täglichen Wege genutzt haben.

Aus Sicht der Teilnehmer:innen sollte die Münsterstraße in der Verkehrsführung unverändert bleiben und durch Stadtmöbel aufgewertet werden.

Befragung von Unternehmen im frei.RAUM

Die von der Stadt Lünen beauftragte Agentur für das Zentrenmanagement, die Stadtmanufaktur, hat neben den Anwohner:innen auch die anliegenden Unternehmen aktiv in die Entscheidungsprozesse einbezogen. Die Befragung der Unternehmen erfolgte in Form von Interviews mit persönlicher Ansprache vor Ort.

An den Interviews nahmen insgesamt 12 Unternehmer:innen teil. Damit wurde ein Großteil der Unternehmen des frei.RAUMs erreicht.

Anders als bei den Befragungen der Passant:innen und Anwohner:innen, standen bei der Beteiligung der Unternehmen die wirtschaftlichen Auswirkungen und die Erreichbarkeit der Münsterstraße für Kund:innen im Vordergrund.

Branchenzugehörigkeit befragten Unternehmen

Die größte Beteiligung lag beim Einzelhandel. Diese Branche ist auch in diesem Abschnitt der Münsterstraße am stärksten vertreten. Gleichsam ist für den Einzelhandel und die Gastronomie eine gute Erreichbarkeit und eine hohe Aufenthaltsqualität von besonderer Bedeutung.

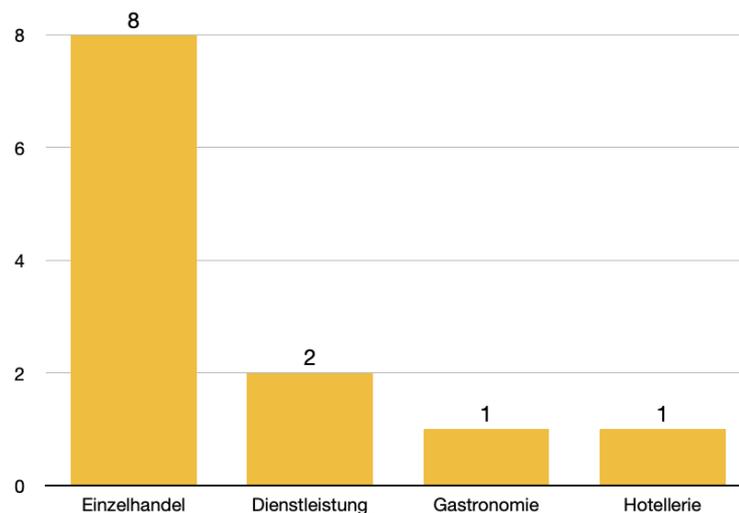


ABBILDUNG 33 BRANCHENZUGEHÖRIGKEIT

Existenzdauer der Unternehmen in der Münsterstraße

Der größte Teil der Unternehmen ist alt eingesessen. Fünf der zwölf befragten Unternehmen bestehen hier schon länger als 20 Jahre. Dennoch sind auch alteingesessene Unternehmen den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen unterworfen, was die weiteren Antworten zeigen.

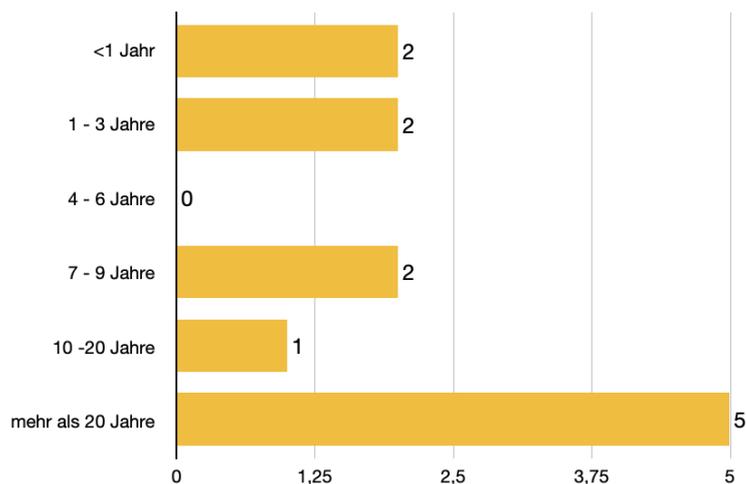


ABBILDUNG 34 EXISTENZDAUER DES UNTERNEHMENS

Einschätzung der Erreichbarkeit

Verkehrsmittelwahl

Die Wahl des Verkehrsmittels hat sich bei den Mitarbeitenden kaum verändert, es gab bei der Frage seit dem Verkehrsversuch insgesamt eine Nennung des Autos weniger. Es waren Mehrfachnennungen möglich. Die meisten kommen mit dem Auto (Vor Verkehrsversuch n=8, seit Beginn des Verkehrsversuchs n=7).

Nach Einschätzung der Befragten hat sich auch die Verkehrsmittelwahl für die Anreise der Kund:innen nicht geändert. Ihrer Einschätzung nach kommen die meisten mit dem Auto in die Lünener Innenstadt.

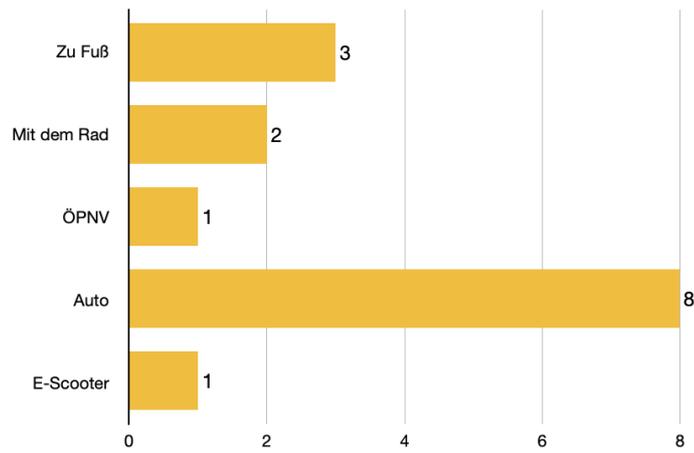


ABBILDUNG 35 VERKEHRSMITTELWAHL DER MITARBEITENDEN VOR DEM VERKEHRSVERSUCH

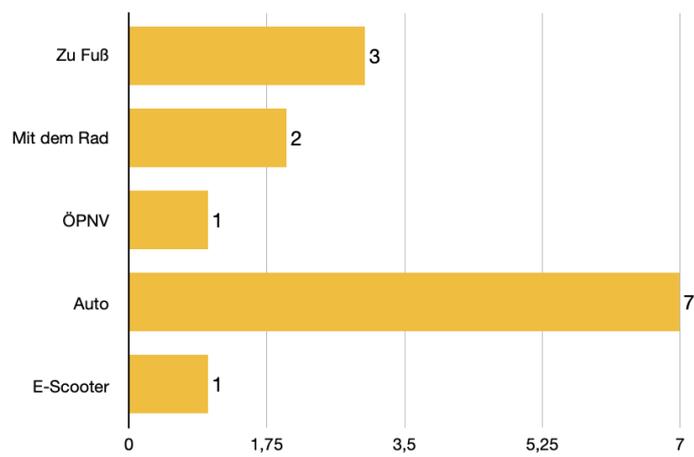


ABBILDUNG 36 VERKEHRSMITTELWAHL DER MITARBEITENDEN SEIT BEGINN DES VERKEHRSVERSUCHS

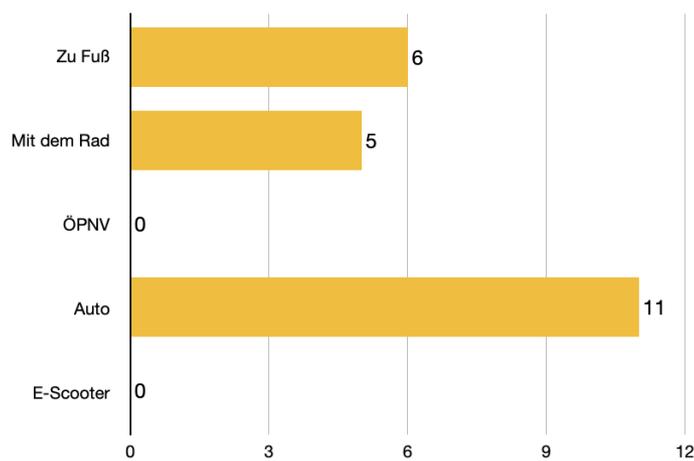


ABBILDUNG 37 VERKEHRSMITTELWAHL DER KUND:INNEN VOR DEM VERKEHRSVERSUCH

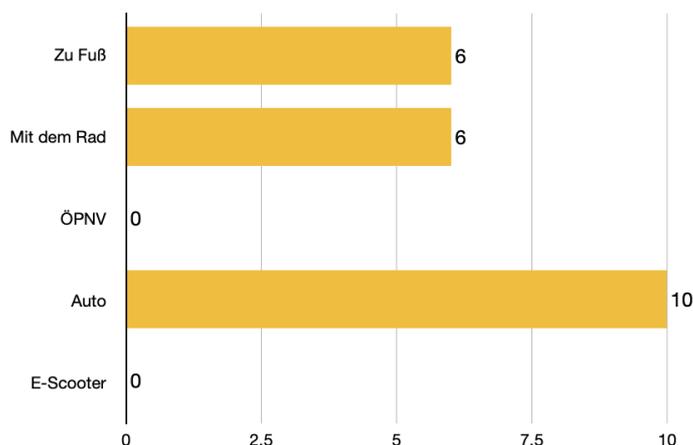


ABBILDUNG 38 VERKEHRSMITTELWAHL DER KUND:INNEN NACH DEM VERKEHRSVERSUCH

Bewertung der Erreichbarkeit durch Kund:innen

Die Unternehmen wurden gebeten, ihre Einschätzung zur Erreichbarkeit des frei.RAUMs seit Beginn des Verkehrsversuchs abzugeben. In der Tendenz wird die Erreichbarkeit während des Stadtexperiments schlechter bewertet. Die schlechtere Erreichbarkeit wird fast ausschließlich auf fehlende Parkmöglichkeiten zurückgeführt. Das ist insofern bemerkenswert, als dass durch das Stadtexperiment keine regulären Parkplätze weggefallen sind. Lediglich das illegale Halten und Parken im Seitenraum der Münsterstraße war durch die Stadterassen eingeschränkt.

Die Nennung fehlender Parkplätze zeigt allerdings den Bedarf der Unternehmen nach zumindest kurzzeitigem Parken. Allerdings zeigen verschiedene Studien und Untersuchungen, dass Unternehmen ganz generell die Bedeutung des Autos für den Einzelhandel überschätzen <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/11/6/ab25c90aa84b6b56722e6efb29c67428/znm-kurzesagt-einzelhandel-2023.pdf> (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/11/6/ab25c90aa84b6b56722e6efb29c67428/znm-kurzesagt-einzelhandel-2023.pdf>).

Auch die Erreichbarkeit für Lieferverkehre hat sich laut den Gewerbetreibenden seit Beginn des Stadtexperiments verschlechtert. Die Unternehmen wünschen sich legale Be- und Endladezonen für den Lieferverkehr.

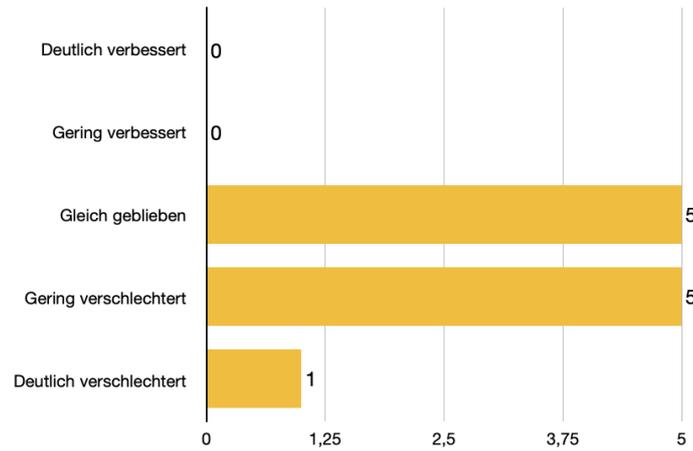


ABBILDUNG 39 EINSCHÄTZUNG DER ERREICHBARKEIT DES FREI.RAUMS

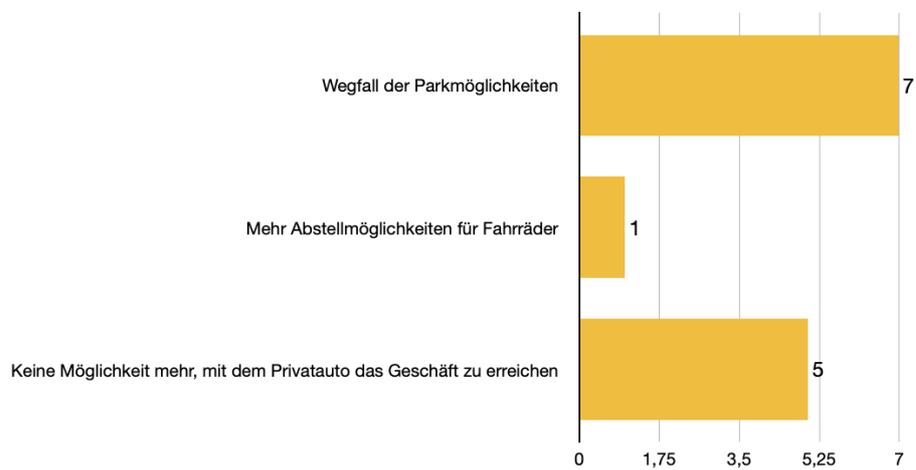


ABBILDUNG 40 GRÜNDE FÜR EINE VERÄNDERTE ERREICHBARKEIT

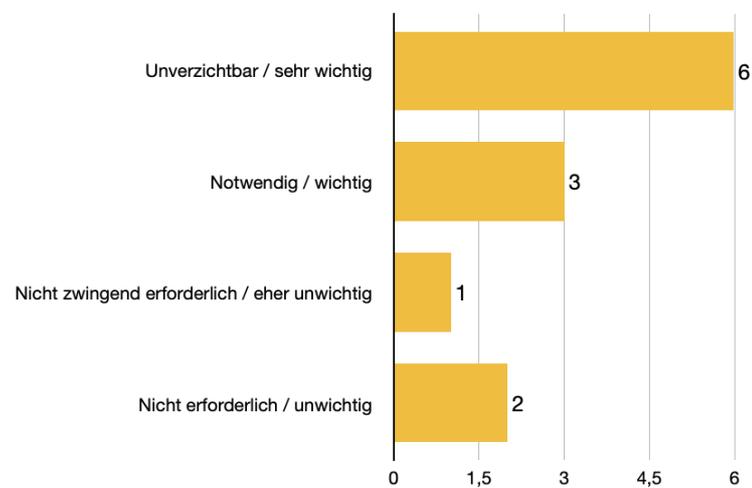


ABBILDUNG 41 BEDEUTUNG DES KURZZEITPARKENS IM FREI.RAUM AUS SICHT DER UNTERNEHMEN

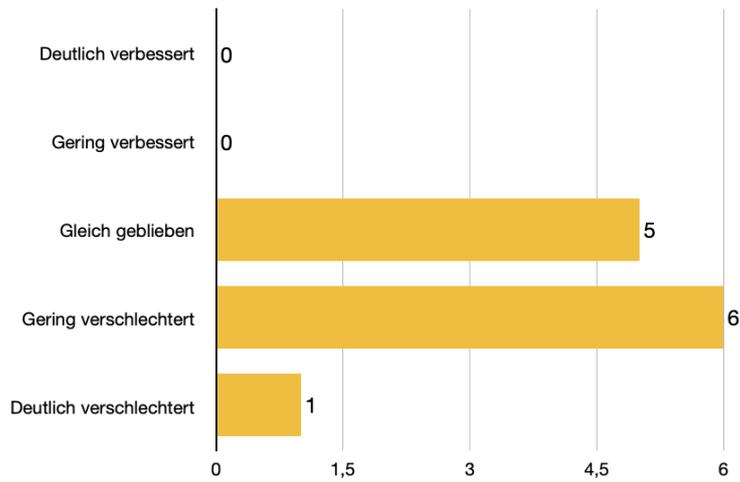


ABBILDUNG 42 ERREICHBARKEIT DURCH DEN LIEFERVERKEHR

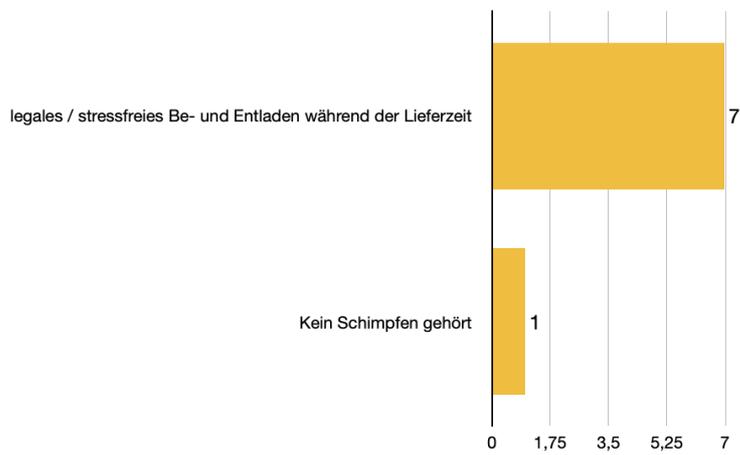


ABBILDUNG 43 WUNSCH FÜR DIE ZUKÜNFTIGE ANLIEFERUNG

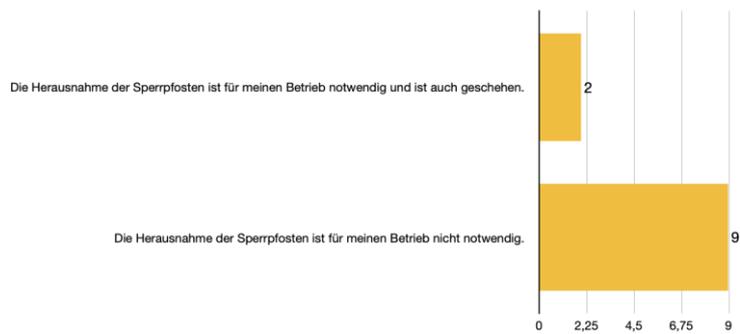


ABBILDUNG 44 SITUATION DER ANLIEFERUNG WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

Bewertung der Verkehrssituation durch Unternehmen

Rücksichtnahme zwischen Verkehrsteilnehmenden

Die Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden seit Beginn des Stadtexperiments im Vergleich zu zuvor ist von den Geschäftstreibenden unterschiedlich bewertet worden. Ein großer Teil (n=5) sagte, die Rücksichtnahme sei gleich geblieben.

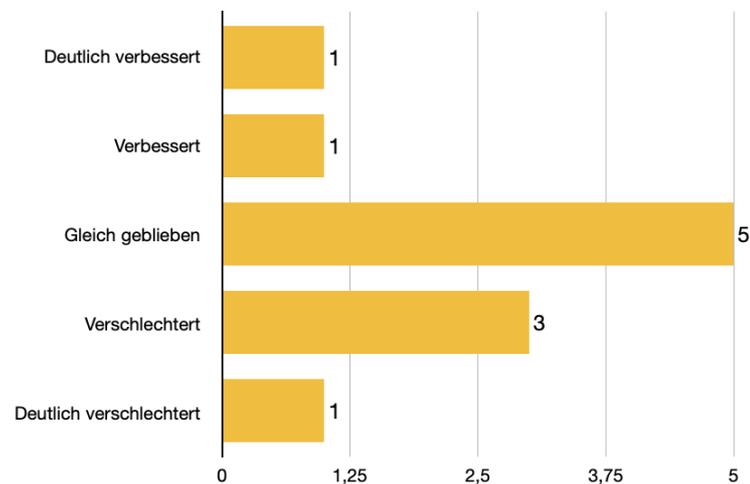


ABBILDUNG 45 RÜCKSICHTNAHME ZWISCHEN DEN VERKEHRSTEILNEHMENDEN

Bewertung der Durchfahrtsbeschränkung (Modalfilter)

Durch das Fehlen des Durchgangsverkehrs hat sich laut Unternehmer:innen die Atmosphäre in der Münsterstraße verbessert. Lediglich die Organisation des Wendeverkehrs vor dem Modalfilter wird kritisiert.

Wie empfinden Sie die Atmosphäre in der Münsterstraße heute?
unverändert
weniger Durchgangsverkehr: positiv
besser während des Stadtexperiments
unverändert
leicht verbessert, viel Wendeverkehr problematisch, Sitzmöglichkeiten vielleicht besser HINTER den Pollern

Bewertung der Auswirkungen des Stadtexperiments auf die Münsterstraße insgesamt

Die Auswirkungen des Stadtexperiments auf den Rest der Münsterstraße wird überwiegend positiv bewertet. 3 Personen vermuten, dass die Auswirkungen sehr positiv sind und 5 Personen sagen, das Experiment habe eine positive Auswirkung auf die gesamte Münsterstraße. 2 Personen sehen diesen Punkt neutral und ebenfalls 2 Personen sehr negativ.

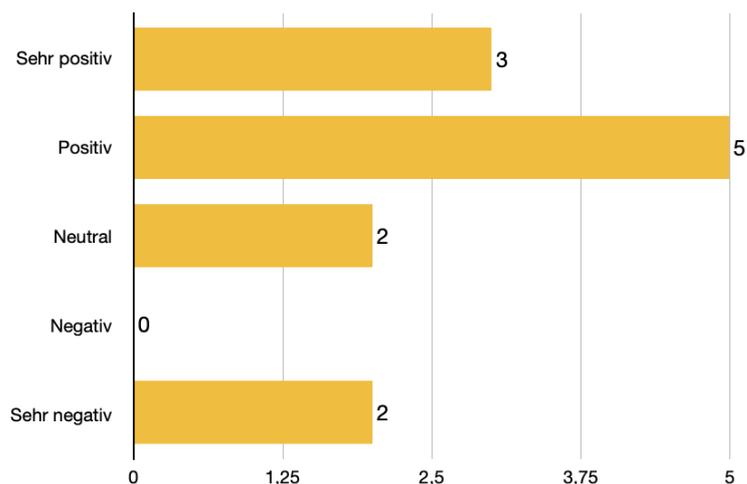


ABBILDUNG 46 AUSWIRKUNGEN DES STADTEXPERIMENTS AUF DIE MÜNSTERSTRASSE

Bewertung der Aufenthaltsqualität aus Sicht der Unternehmen

Veränderung des Images der Münsterstraße

Obwohl aus Sicht der Unternehmen die Kundenfrequenz und die Umsätze leicht gesunken sind, wird das Image des frei.RAUMs tendenziell als verbessert angesehen. Dies ist auf die neue Gestaltung durch die Stadtmöbel sowie auf die erhöhte Aufmerksamkeit zurückzuführen.

Besonders die Qualität des öffentlichen Raumes und die Atmosphäre im Stadtraum sind von den Unternehmer:innen positiv bewertet worden. Die Sitzmöglichkeiten, die Bepflanzungen und vor allem auch der geringere Durchgangsverkehr haben während des Stadtexperiments einen positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität. Weniger gut wurden das persönliche Sicherheitsgefühl in Bezug auf den Verkehr und die Verkehrssituation für Radfahrende und zu Fuß Gehende bewertet.

Die meisten Unternehmer:innen sehen in der Umsetzung des Stadtexperiments eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und stimmen voll (n=2), bzw. stimmen zu (n=6), nur wenige stimmen nicht zu (n=3).

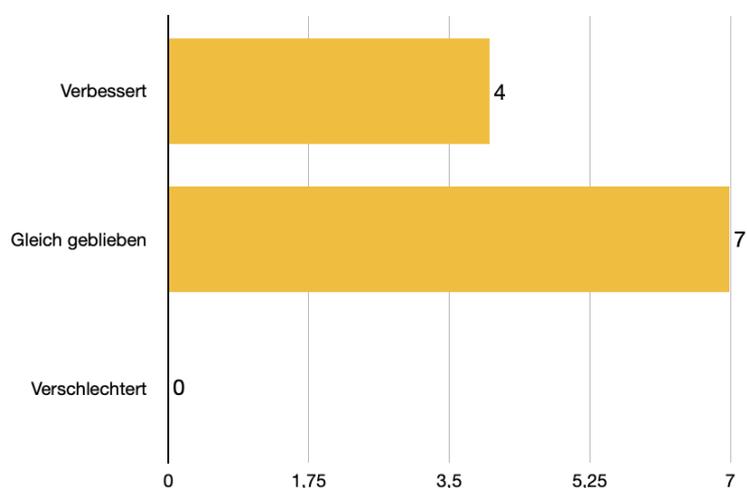


ABBILDUNG 47 VERÄNDERUNG DES IMAGES DER MÜNSTERSTRASSE

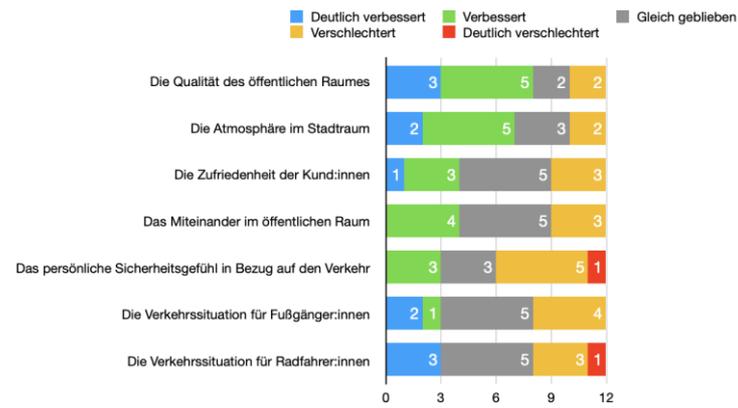


ABBILDUNG 48 WAHRNEHMUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

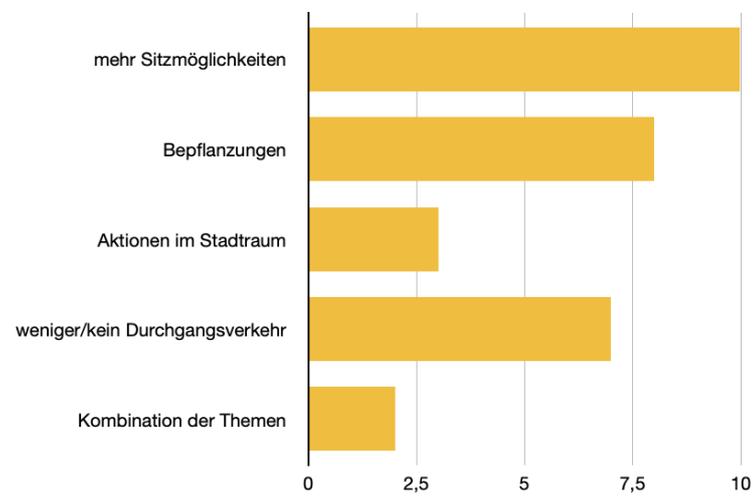


ABBILDUNG 49 WÜNSCHE DER BEFRAGTEN FÜR DIE ZUKUNFT

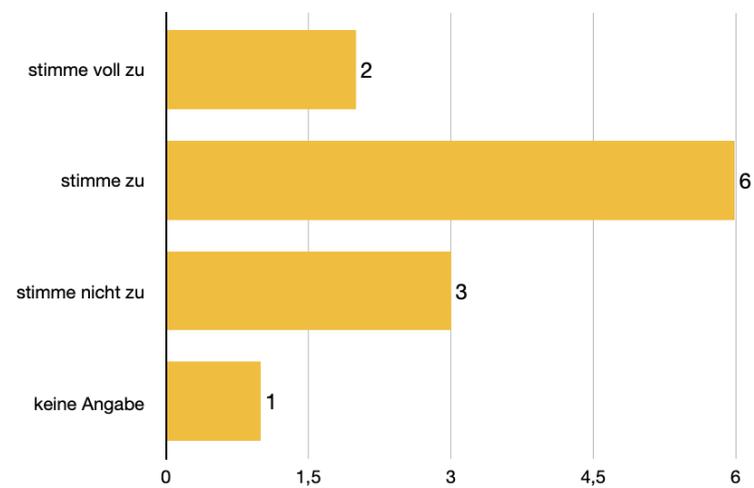


ABBILDUNG 50 VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

Zufriedenheit der Kund:innen

Die meisten Unternehmer:innen (n=6) sehen eine Steigerung der Kund:innenzufriedenheit. Einige beurteilen die Aussage neutral und zwei Unternehmer:innen als überwiegend negativ.

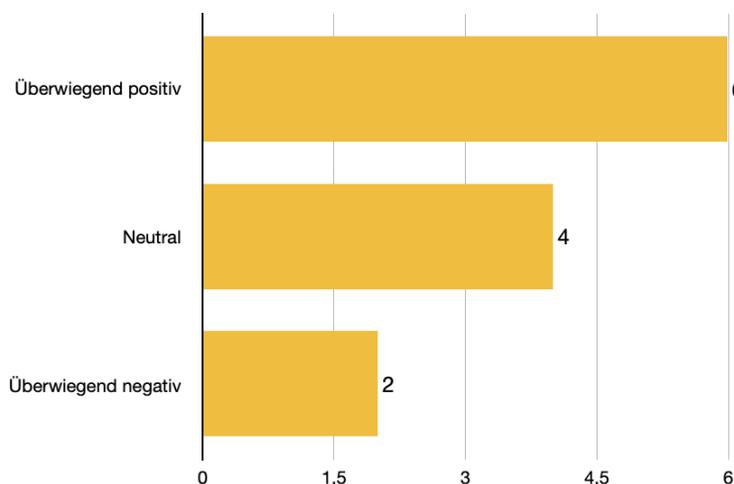


ABBILDUNG 51 ZUFRIEDENHEIT DER KUND:INNEN

Die Kund:innen lobten laut Unternehmer:innen die Bepflanzung und die Sitzgelegenheiten. Auch die Kund:innen die mit dem Fahrrad kamen, gaben eine positive Resonanz. Kund:innen, die mit dem Auto kamen, empfanden das Wenden und die Parksituation als kritisch.

Welche Rückmeldungen bekommen Sie von Ihren Kund:innen?
Lob für Bepflanzung
sehr negativ in Bezug auf Parksituation und Wendemöglichkeiten
Verkehr negativ / Aufenthaltsqualität positiv
Parken / Verkehr: negativ
Fahrradkunden positiv, Sitzgelegenheiten und Bepflanzung positiv

Wirtschaftliche Auswirkungen des Stadtexperiments aus Sicht der Unternehmen

Kundenfrequenz und Umsatzentwicklung

Die Kundenfrequenz hat sich laut der Befragten kaum verändert. Bei einem Unternehmen gab es sogar eine Zunahme. Zwei der Befragten gaben an, die Kundenfrequenz sei gesunken.

Die Umsatzentwicklung ist vor Beginn des Stadtexperiments bei einem der 12 Unternehmen gestiegen, bei 8 gleich geblieben und bei einem gesunken. Seit Beginn des Stadtexperiments ist die Umsatzentwicklung bei 3 Unternehmen gesunken.

Die individuelle wirtschaftliche Situation ist bei den meisten Unternehmen unverändert (n= 7). Bei zwei Unternehmen hat sie sich durch das Stadtexperiment verbessert und bei drei Betrieben verschlechtert. Seitens der Unternehmen wurde bei anderen Beteiligungsformaten angemerkt, dass die Zeitspanne des Stadtexperiments zu kurz war, um hieraus eine Entwicklung ableiten zu können.

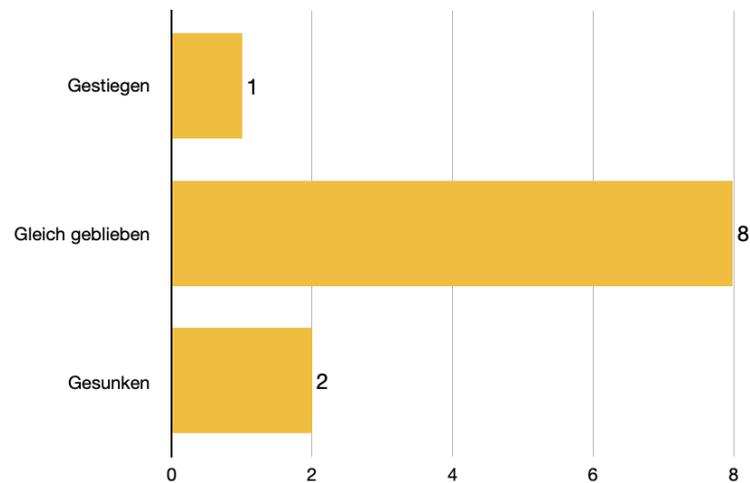


ABBILDUNG 52 KUNDENFREQUENZ WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

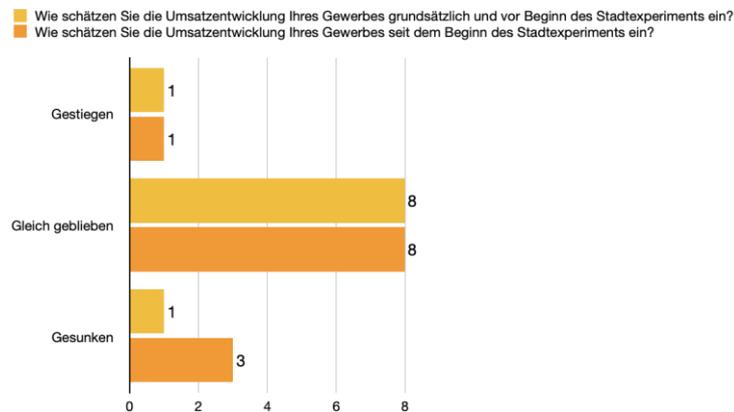


ABBILDUNG 53 UMSATZENTWICKLUNG VOR UND WÄHREND DES STADTEXPERIMENTS

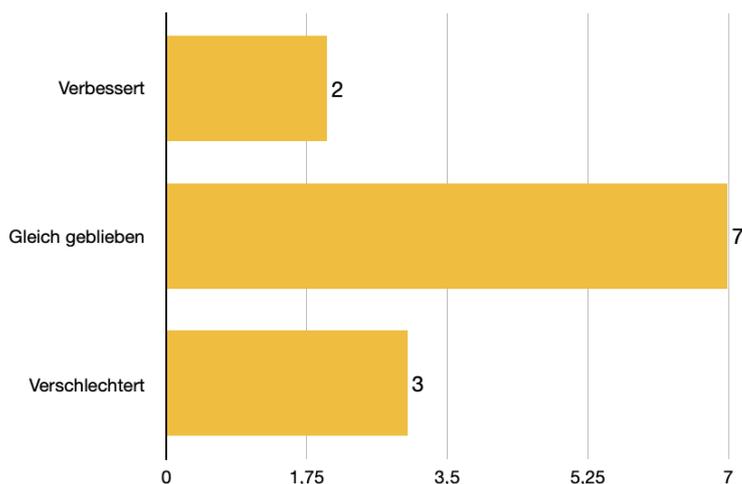


ABBILDUNG 54 WIRTSCHAFTLICHE SITUATION DER UNTERNEHMEN

Fazit aus der Befragung der ansässigen Unternehmen

Die beteiligten Unternehmen begrüßen mehrheitlich das Stadtexperiment und bewerten die Ergebnisse gewinnbringend für das Image des frei.RAUMs. Für die zukünftige Regelung in der Münsterstraße wünschen sich die meisten Unternehmer:innen eine Neuordnung und Umgestaltung in einer ähnlichen Form wie beim Stadtexperiment. Alternativ wünscht sich ein Unternehmen einen verkehrsberuhigten Bereich im betrachteten Abschnitt der Münsterstraße. Vor allem gefällt den Unternehmen die Aufwertung durch Stadtmöbiliar, wobei sie sich bessere Lösungen für die Ausgestaltung mit Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen wünschen gegenüber den Stadterassen die beim Experiment zum Einsatz kamen.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit halten die Unternehmen die Einrichtung von Lieferzonen sowie Kurzzeitparkflächen für erforderlich.

Haben Sie Anregungen, Wünsche, Ideen für den Fall, dass die Umgestaltung dauerhaft wird?

Mehr Aktivitäten (Musik etc.) in der Münsterstraße, Bänke allein reichen nicht

Möglichst Spielstraße, auf jeden Fall Bänke & Grün, klare Beschilderung; es muss klar sein, was einen erwartet

mehr Parkmöglichkeiten gewünscht

eindeutige Einbahnstraßenregelung von der Kurt-Schuhmacher-Straße in Richtung Innenstadt. Ganz klare Kennzeichnung. Klare Trennung der Fahrbahnbereiche von den Fußgängerbereiche, Parkplätze können ganz entfallen. Taxiparkplätze erst recht. Busverkehr raus aus der Münsterstraße, Geschwindigkeitsbegrenzung in Richtung Spielstraße

Möbel und Bepflanzungen könnten attraktiver sein

Haben Sie Anregungen, Wünsche, Ideen für den Fall, dass die Umgestaltung dauerhaft wird?

Fahrradreparatur, Sitzgelegenheiten gut, Verkehr Katastrophe

Bepflanzung und Sitzgelegenheiten wären gut, Aktivitäten (Lün'sche Mess, Weihnachtsmarkt) bis in die Münsterstraße ziehen

Bewertung der Kommunikation und des Informationsaustauschs rund um das Stadtexperiment

Die Kommunikation zwischen Stadtverwaltung, Zentrenmanagement und den Akteuren vor Ort wurde von den Unternehmer:innen überwiegend gut bis sehr gut bewertet. Einige Unternehmen fühlten sich jedoch nicht hinreichend mitgenommen und informiert.

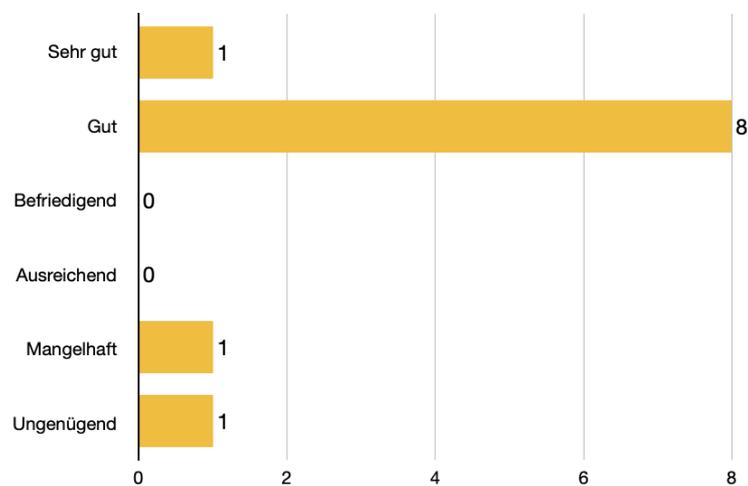


ABBILDUNG 55 BEWERTUNG DER KOMMUNIKATION UND DES INFORMATIONSAUSTAUSCHS

Stakeholder-Interviews

Im Rahmen der Beteiligung relevanter Akteure sowie der Evaluation des Stadtexperiments in der Münsterstraße in Lünen wurden neben den zuvor beschriebenen Befragungen auch Stakeholder-Interviews geführt. Mit diesen persönlichen Interviews sollten Interessengruppen außerhalb des direkten Umfeld des frei.RAUMs erreicht werden. Als relevante Stakeholder wurden hier der ADFC sowie die Lünen Ordnungspartner identifiziert.

Für die Stakeholder-Interviews wurde in Abstimmung mit der Stadt Lünen ein Leitfaden entwickelt, der sich in fünf Abschnitte gliedert:

- Allgemeines zur Person / Organisation etc.
- Allgemeines zur Münsterstraße
- Das Stadtexperiment Frei.RAUM und seine Auswirkungen
- Der Prozess rund um das Stadtexperiment

- Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien

Der Leitfaden und die Gesprächsprotokolle sind Teil des Anhangs dieses Berichts.

Wenngleich die Gesprächspartner in ihrer Rolle und Funktion sehr unterschiedlich vom Stadtexperiment betroffen waren, konnten zahlreiche Parallelen identifiziert werden. Einerseits wurde das Ordnungsamt, explizit über die Ordnungspartnerschaft mit der Polizei direkt über das Experiment informiert, da dies zum Beispiel Auswirkungen auf die Verkehrssituation und mögliche Ordnungswidrigkeiten hat. Auf der anderen Seite ist der ADFC in Lünen, als wichtige Vertretung der Interessen von Rad Fahrenden zu sämtlichen Informationsveranstaltungen eingeladen und entsprechend beteiligt worden. Beide gaben außerdem an, (nahezu) täglich in der Münsterstraße zu sein.

Beide bewerten die Auswirkungen des Stadtexperiments als positiv für die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs vor Ort. Sie sehen allerdings weiterhin Bedarf für PKW, die Münsterstraße zu befahren, auch wenn dies nur für den Lieferverkehr und die Anwohner:innen gelten sollte. Hierzu müsste allerdings der Wendeverkehr sicherer abgewickelt werden, damit vor allem Radfahrende nicht gefährdet werden. Zusätzlich wird betont, dass eine Verkehrsverlagerung festgestellt wurde, die möglicherweise Probleme an anderer Stelle, etwa im Bereich des Tobiasparks, erzeugt. Sämtliches Stadtmobiliar, Bepflanzungen und die Fahrradstationen werden ebenfalls positiv bewertet und sollten aus Sicht beider Gesprächspartner auch zukünftig beibehalten werden. Zuletzt stellen beide Akteure fest, dass es sich bei dem Stadtexperiment um einen wichtigen Schritt handelt, um auch zukünftig weitere Entwicklungen zu mehr Nachhaltigkeit und Verkehrssicherheit voranzutreiben. Hierzu sollte die Münsterstraße stärker an den Rest der Innenstadt und insbesondere die Fußgängerzone angebunden werden. Dieser Bereich müsse zwingend gemeinsam betrachtet werden.

Videobasierte Beobachtung des Verkehrs im frei.RAUM

Mithilfe einer videobasierten Verkehrsanalyse in der Münsterstraße im Bereich des frei.RAUM wurden die Auswirkungen des Modalfilters, also der Durchfahrtsperre für Kfz auf Höhe der PERSIL-Uhr untersucht. Gegenstand der Untersuchungen waren die Auswirkungen auf Verkehrsstärken, das Verkehrsverhalten und in diesem Zusammenhang auch Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen. Die Verkehrssituationen wurden während des Stadtexperiments und nach der Aufhebung der Durchfahrtsbeschränkung beobachtet, um Veränderungen besser aufzeigen und einen Vergleich anstellen zu können. Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen wurden anhand von Interaktionen und Reaktionen nach HARDER und THEINE (1983) und PGV-ALRUTZ (2016) analysiert und bewertet.

Die Aufzeichnungen erfolgten ausgehend von drei Standorten. Ein Standort befand sich gegenüber der PERSIL-Uhr nahe der Cappenberger Straße, mit Ausrichtung auf die Münsterstraße in Richtung Nord-Osten. Eine weitere Kamera befand sich in der Mitte der Münsterstraße im Bereich des frei.RAUM. Die dritte Kamera befand sich auf der südlichen Seite der Bundesstraße 54 mit Ausrichtung auf die Münsterstraße. An diesem Standort konnten alle Ein- und Ausfahrten in die Münsterstraße oder von der Münsterstraße aus auf die B54 und die Kurt-Schumacher-Straße beobachtet werden.

Die Reaktionsstufen nach HARDER und THEINE (1983) und PGV-ALRUTZ (2016) sind wie folgt unterteilt:

Reaktionsstufe	Ausprägung
R0	Es erfolgt keine Reaktion. Weder bei Rad Fahrenden, noch bei zu Fuß Gehenden.
R1	Es steht ausreichend Zeit zur Verfügung. Reaktion von Rad Fahrenden: kontrolliertes Bremsen oder Beschleunigen und/oder Ausweichen, um eine Berührung zu vermeiden. Reaktionen von zu Fuß Gehenden: stehenbleiben, zurückgehen, schneller oder langsamer gehen und/oder ausweichen.
R2	Zeit reicht nicht mehr aus, um die eigene Absicht mit der des anderen Verkehrsteilnehmenden abzustimmen. Reaktion von Rad Fahrenden: starkes Bremsen, rasches Ausweichen, rasches Beschleunigen. Reaktionen von zu Fuß Gehenden: plötzliches Stehenbleiben, abruptes rascheres, schnelleres/langsameres Gehen
R3	Zeit ist nicht ausreichend, um die Lage der übrigen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Eine Berührung kann aber gerade noch verhindert werden. Reaktionen von Rad Fahrenden: Notbremsung, Ausweichen in letzter Sekunde, sehr starkes Beschleunigen. Reaktionen von zu Fuß Gehenden: plötzliches Stehenbleiben, Zurückspringen, Laufen
R4	Es kommt zu einer Berührung zwischen Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden bzw. zwischen zwei Rad Fahrenden.

Mit der Beobachtung von Interaktionen wurde ermittelt, welchen Abstand Rad Fahrende bei Überhol- oder Begegnungsvorgängen einhalten. Da dieser durch Überdeckungen oder perspektivische Verzerrungen jedoch relativ schwierig zu bewerten ist, wurde hier eine vereinfachende Einteilung in Stufen von 25 cm vorgenommen.

- 0,25 m
- 0,50 m
- 0,75 m
- 1,00 m
- 1,25 m
- 1,50 m

Interaktion können beim Begegnen, Überholen oder Kreuzen auftreten. Abstände von mehr als 1,50 Metern stellen hier keine Interaktion mehr dar.

In Abstimmung mit der Stadt Lünen wurden Beobachtungen donnerstags und samstags durchgeführt. Beobachtungstage waren der 31.08.23, der 02.09.23, der 07.09.23, der 09.09.23, der 14.09.23, der 21.09.23 sowie 23.09.23 und nach dem Stadtexperiment der 19.10.23 und der 21.10.23. Ursprünglich waren lediglich vier Beobachtungstage vorgesehen.

Aus Gründen des Datenschutzes wurden Videos in Auflösungen zwischen 480p (852x480 Pixel) und 720p (1280x720 Pixel) aufgezeichnet. Bei diesen Auflösungen können weder Personen noch Kennzeichen identifiziert werden. Die Daten werden ausschließlich lokal gespeichert und nach der Auswertung gelöscht.

Die drei Kameraperspektiven



Kamera 1: gegenüber der Persiluhr



Kamera 2: in der Mitte des frei.RAUM



Kamera 3: Ein- und Ausfahrt des frei.RAUM

Verkehrsstärken

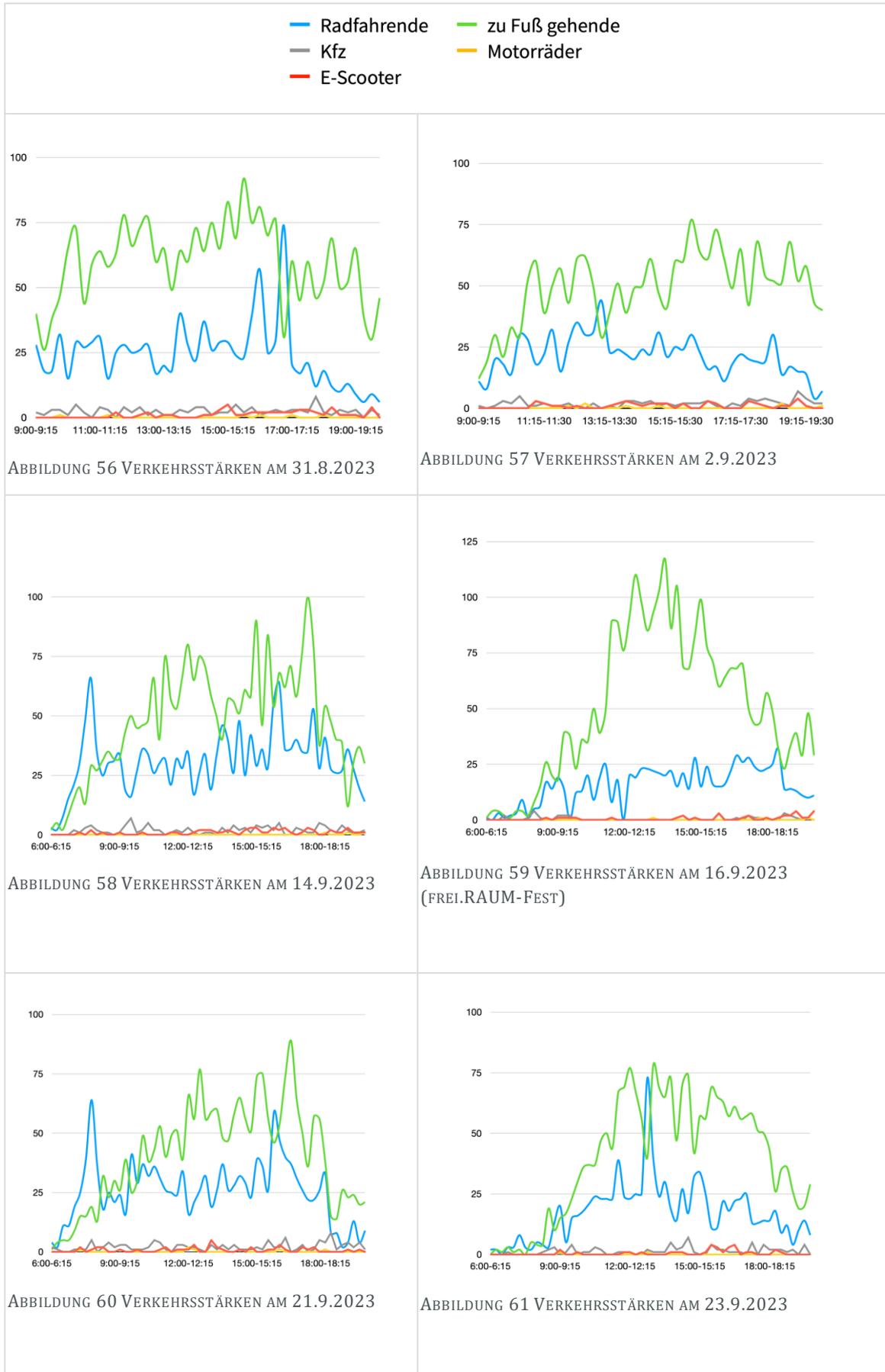
Bei dem angewandten Verfahren zur Ermittlung der Verkehrsbelegung der Münsterstraße wurden Videoaufzeichnungen manuell, also durch Sichtung, ausgewertet. Zwar existieren auch videobasierte automatisierte Erfassungen, allerdings treten insbesondere beim Zählen von zu Fuß Gehenden erhebliche systematische Fehler auf. Interaktionen und Reaktionen zwischen den Verkehrsarten können bislang noch überhaupt nicht automatisiert ermittelt werden.

Verkehrsstärken nach gleitender Stundenbelastung

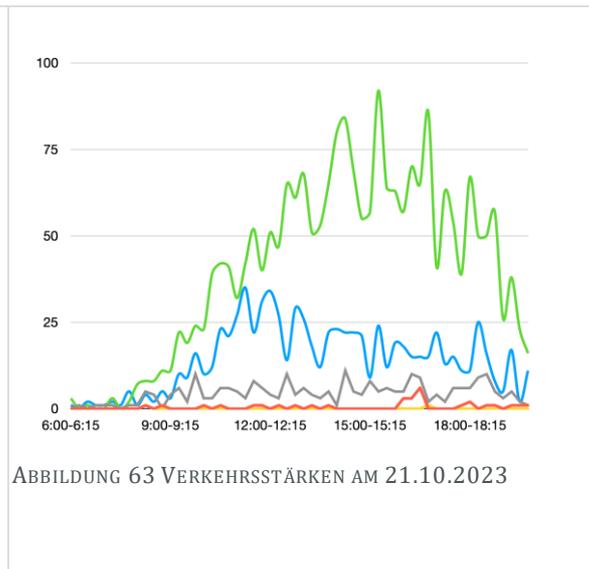
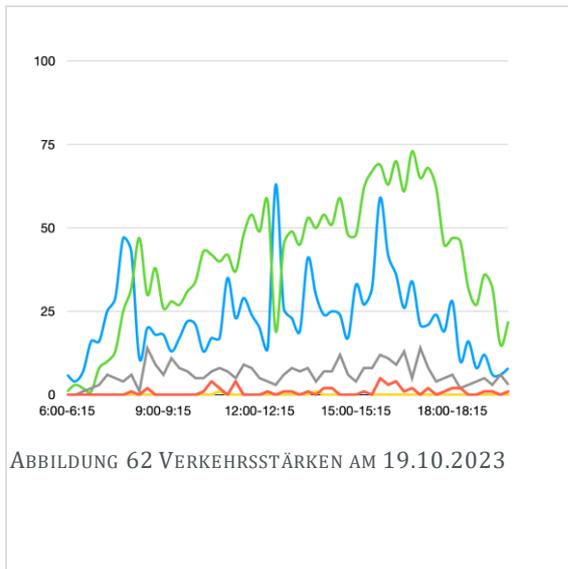
Die Verkehrsstärken wurden als gleitende Stundenbelastung im Zeitraum 06:00 bis 20:00 Uhr für die Verkehrsarten zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem E-Scooter, dem Motorrad und dem Kfz erfasst. Bei der gleitenden Stundenbelastung wird die Anzahl der Verkehrsteilnehmer:innen innerhalb einer Stunde summiert. Im vorliegenden Fall immer um 15 Minuten verschoben, also von 06:00 bis 7:00 Uhr, von 06:15 bis 7:15 Uhr, von 06:30 bis 07:30 Uhr usw. Mit dieser Art des Summierens können die Tagesverläufe und Spitzenstunden genauer dargestellt werden.

An den Beobachtungstagen, an denen der Modalfilter angewandt wurde war der 14.09.23 der von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden am stärksten frequentierte Tag, die Anzahl war $n=1734$, bzw. $n=2680$ und der Stundendurchschnitt lag bei $n=123,9$, bzw. $n=191,4$. Zwar waren die Fußverkehrsstärken am 16. September noch höher, jedoch war über einen längeren Zeitraum die Einfahrt in den frei.RAUM untersagt und unterlag daher besonderen Bedingungen, die nicht mit anderen Beobachtungstagen vergleichbar waren.

Verkehrsstärken nach gleitender Stundenbelastung während des Stadtexperiments mit Modalfilter



Verkehrsstärken nach gleitender Stundenbelastung nach dem Stadtexperiments ohne Modalfilter



Gesamte Verkehrsbelegung in den Beobachtungszeiten während des Stadtexperiments

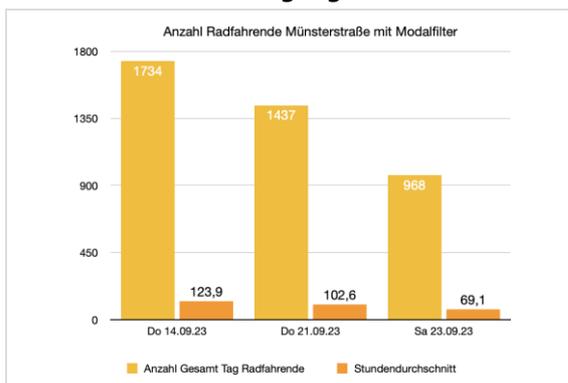


ABBILDUNG 64 ANZAHL DER RADFAHRENDEN MIT MODALFILTER

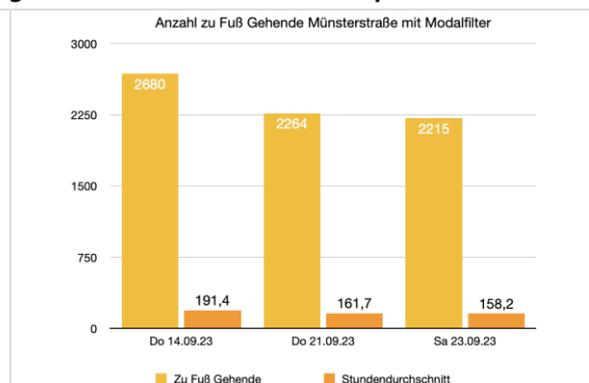


ABBILDUNG 65 ANZAHL DER ZU FUß GEHENDEN MIT MODALFILTER

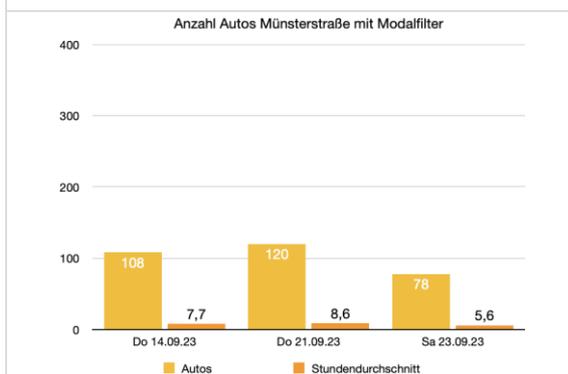


ABBILDUNG 66 ANZAHL DER AUTOS MIT MODALFILTER

Gesamte Verkehrsbelegung in den Beobachtungszeiten nach dem Stadtexperiment

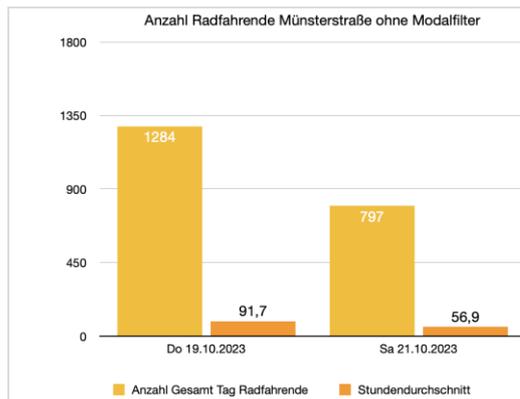


ABBILDUNG 67 ANZAHL RADFAHRENDE OHNE MODALFILTER

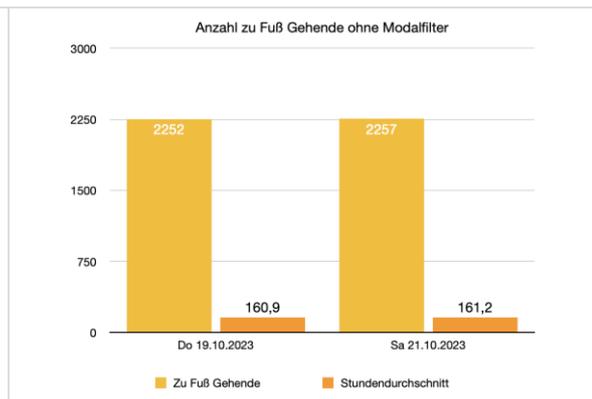


ABBILDUNG 68 ANZAHL ZU FUß GEHENDE OHNE MODALFILTER

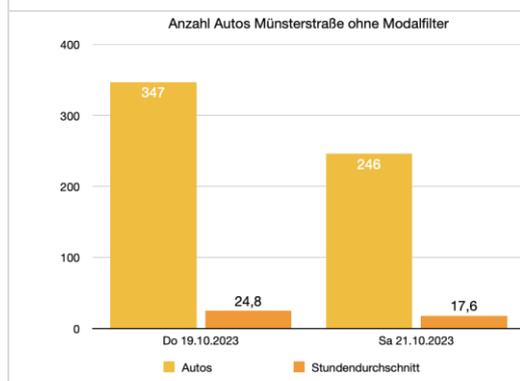


ABBILDUNG 69 ANZAHL AUTOS OHNE MODALFILTER

Die Auswertung der Verkehrsbelegung zeigt, dass die Münsterstraße hauptsächlich von zu Fußgehenden genutzt wird. Zudem zeigen die Auswertungen, dass der Abschnitt auch für den Radverkehr von großer Bedeutung ist.

Ohne Modalfilter wird die Münsterstraße erheblich für die Durchfahrt benutzt. Die Verkehrsbelegung durch Kfz verdreifachte sich nach Aufhebung der Durchfahrtsbeschränkung, ohne dass sich Ziel- und Quellverkehr sich nennenswert verändert haben. Doch auch ohne Durchfahrtsbeschränkung spielt der Kfz-Verkehr nur eine untergeordnete Rolle.

Dass der Radverkehr in der Erhebung nach dem Stadtexperiment deutlich abgenommen hat ist sehr wahrscheinlich auf das kühlere und nassere Wetter zurückzuführen.

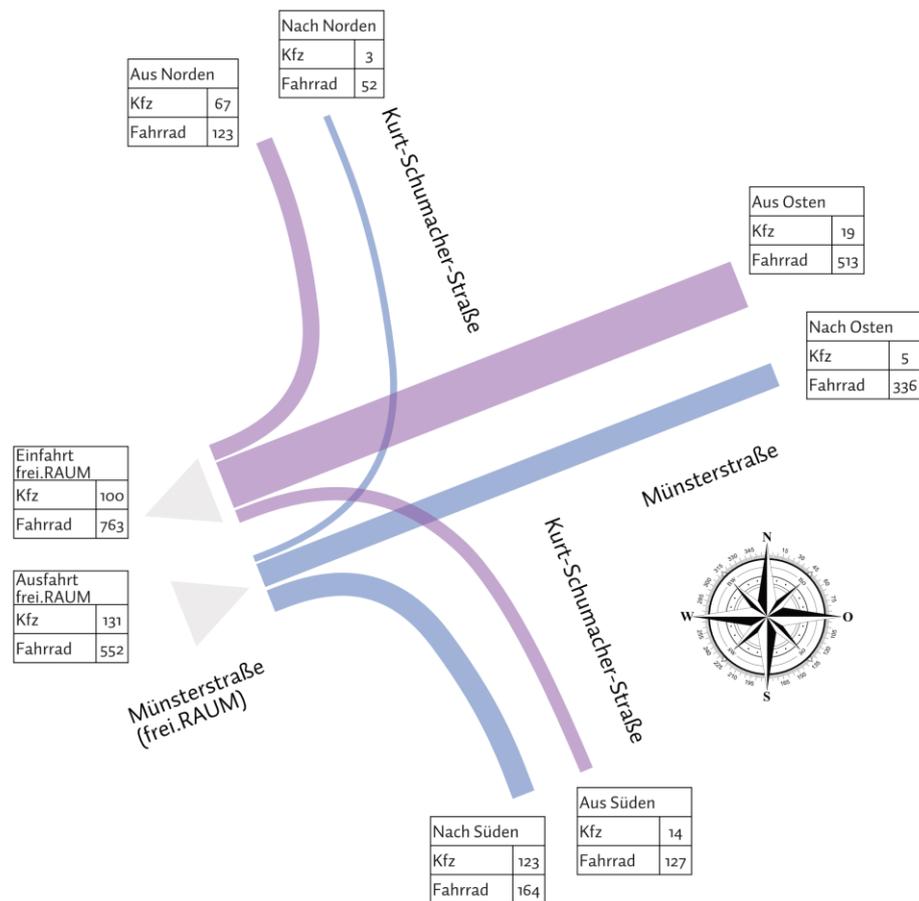
Ein- und Ausfahrten in und aus der Münsterstraße am Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Münsterstraße

Am Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Münsterstraße wurden neben den Verkehrsstärken auch die Wegebeziehungen des Rad- und Autoverkehrs untersucht. Nach den Beobachtungen des Knotens können folgende Aussagen getroffen werden:

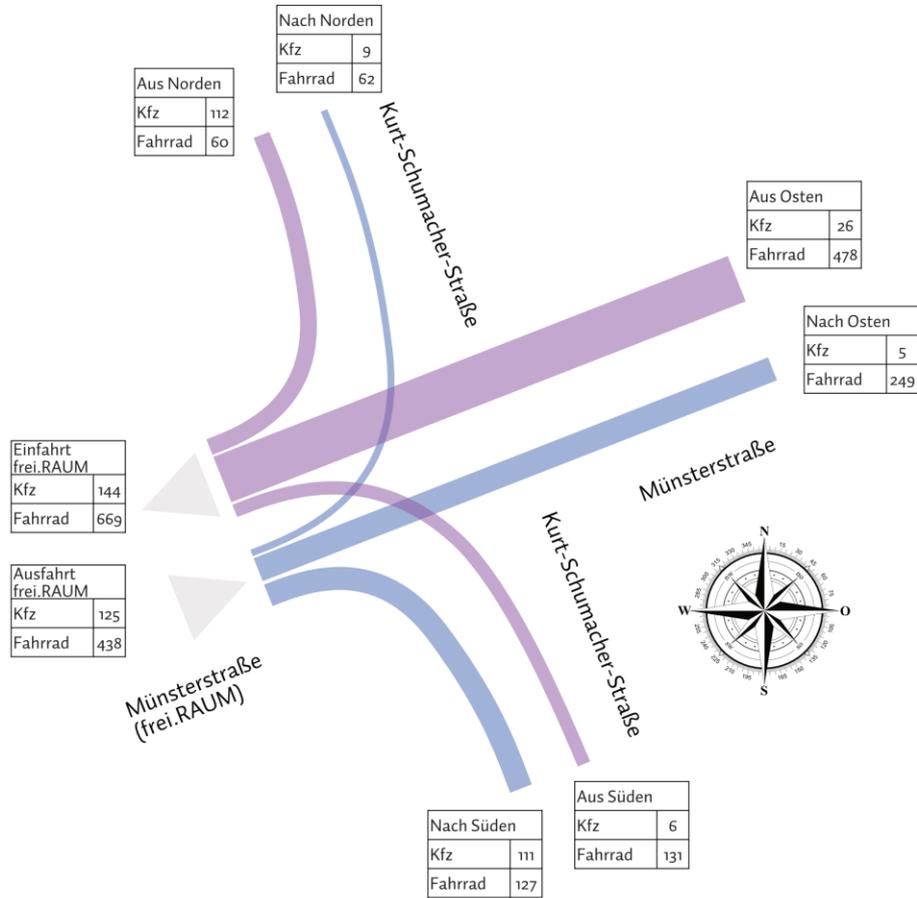
1. Die Münsterstraße ist eine bedeutende Radverkehrsachse in die Lüner Innenstadt.

2. Es kam zu keinen Konflikten zwischen ein und ausfahrenden Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr an den Beobachtungstagen.
3. Zahlreiche Kfz fuhren regelwidrig auf der Münsterstraße ein und aus.

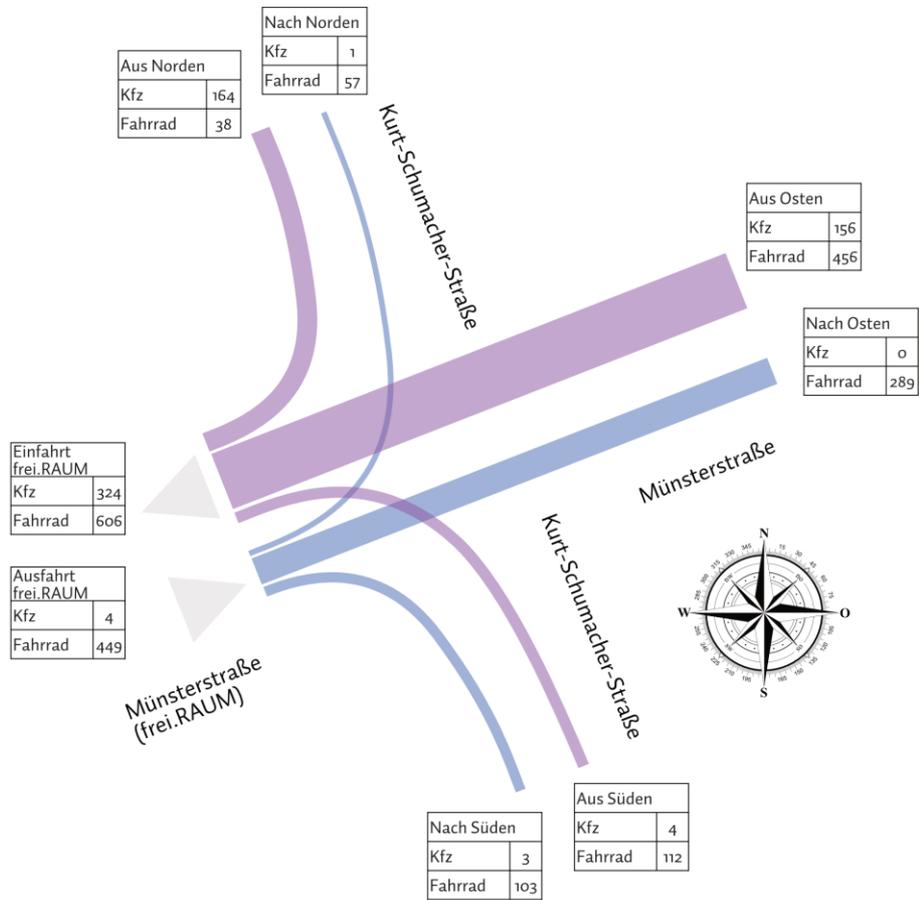
Verkehrsbelegung des frei.RAUM am Knoten Kurt-Schumacher-Straße
 Donnerstag, den 7.9.2023; 6:00 - 19:00 Uhr



Verkehrsbelegung des frei.RAUM am Knoten Kurt-Schumacher-Straße
 Samstag, den 9.9.2023; 6:00 - 19:00 Uhr

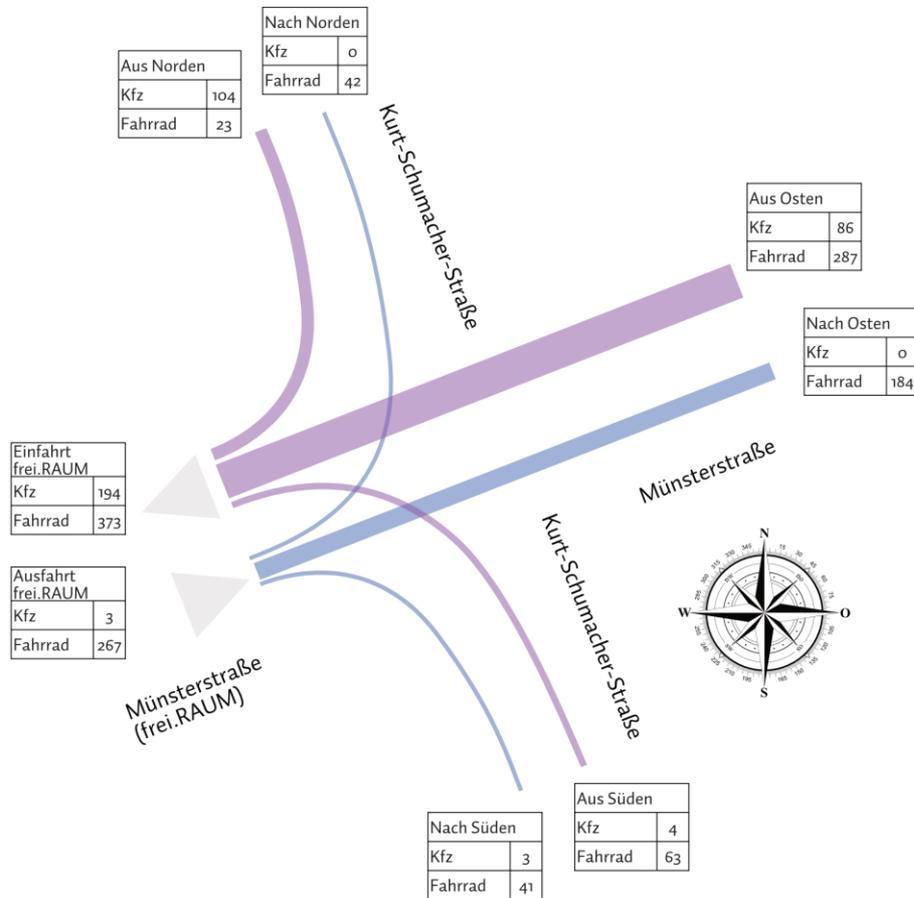


Verkehrsbelegung des frei.RAUM am Knoten Kurt-Schumacher-Straße
 Donnerstag, den 19.10.2023; 6:00 - 19:00 Uhr



Verkehrsbelegung des frei.RAUM am Knoten Kurt-Schumacher-Straße

Samstag, den 21.10.2023; 6:00 - 19:00 Uhr



Interaktionen

In begrenzten Verkehrsräumen mit hoher Belegung durch verschiedene Verkehrsarten kommt es zu stetig zu Interaktionen beim Begegnen, Überholen oder Kreuzen. im frei.RAUM wurden Interaktionen unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden und Radfahrer:innen untersucht. Interaktionen lassen für sich genommen zunächst nur wenig Interpretationen zu Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu. Erst in Verbindung mit der Verkehrsbelegung und den ausgelösten Reaktionen können hierzu Aussagen getroffen werden.

Für die Darstellung der Interaktionen und Reaktionen wurde Donnerstag der 14. September 2023 ausgewählt, da hier die höchste Verkehrsbelegung mit Passant:innen und Radfahrer:innen gegeben und gleichzeitig der Kfz-Verkehr entsprechend des Stadtexperiments möglich war.

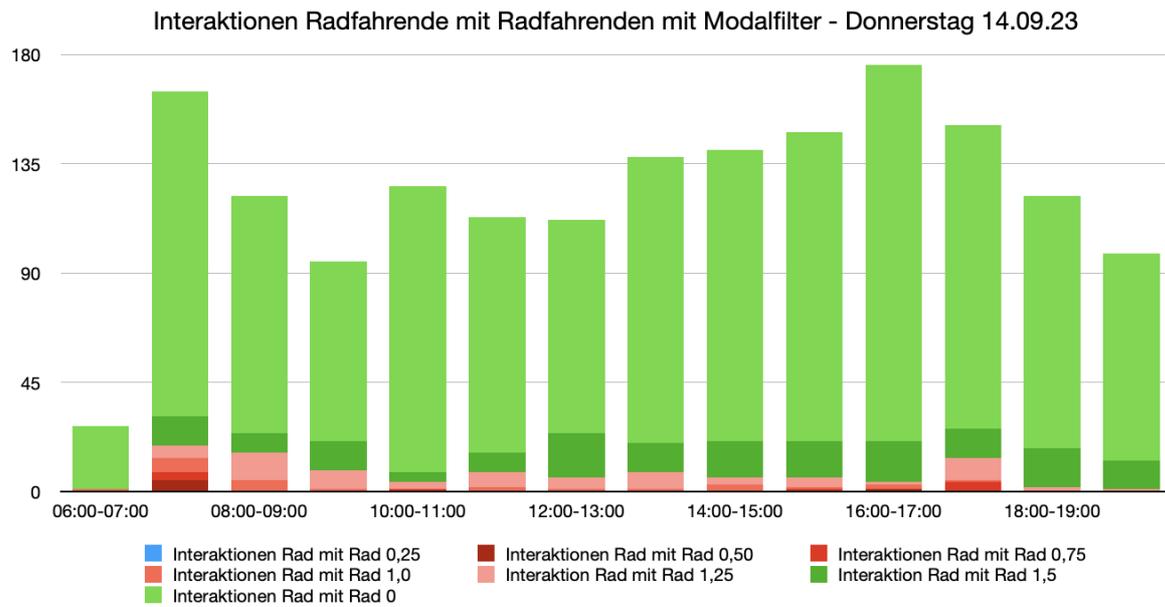


ABBILDUNG 70 INTERAKTIONEN RADFAHRENDE MIT RADFAHRENDE MIT MODALFILTER

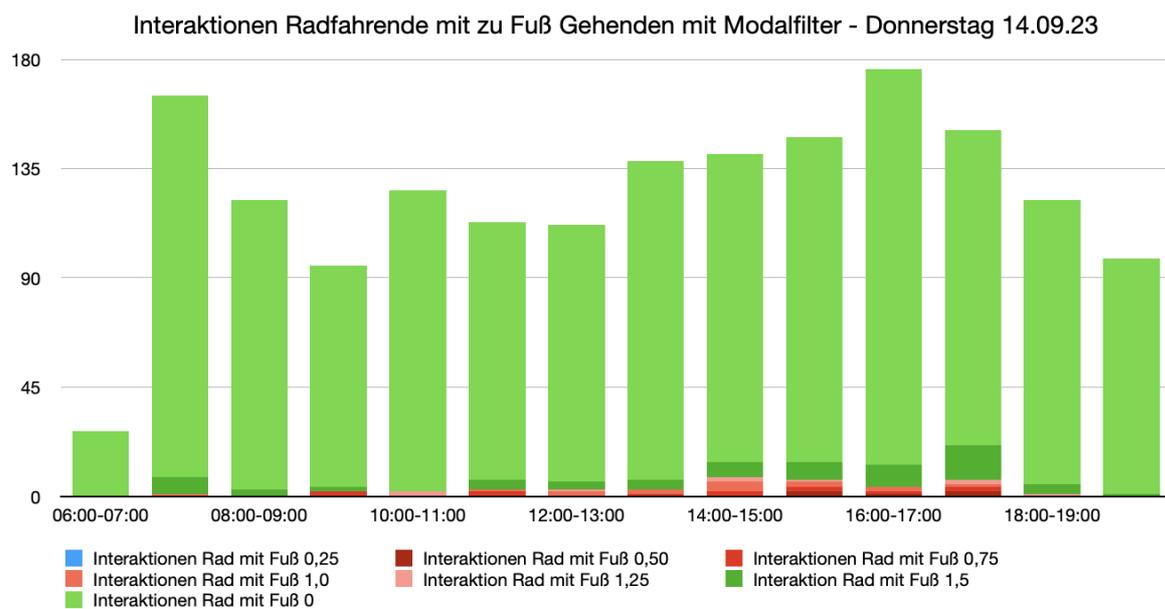


ABBILDUNG 71 INTERAKTIONEN RADFAHRENDE MIT ZU FUß GEHENDEN MIT MODALFILTER

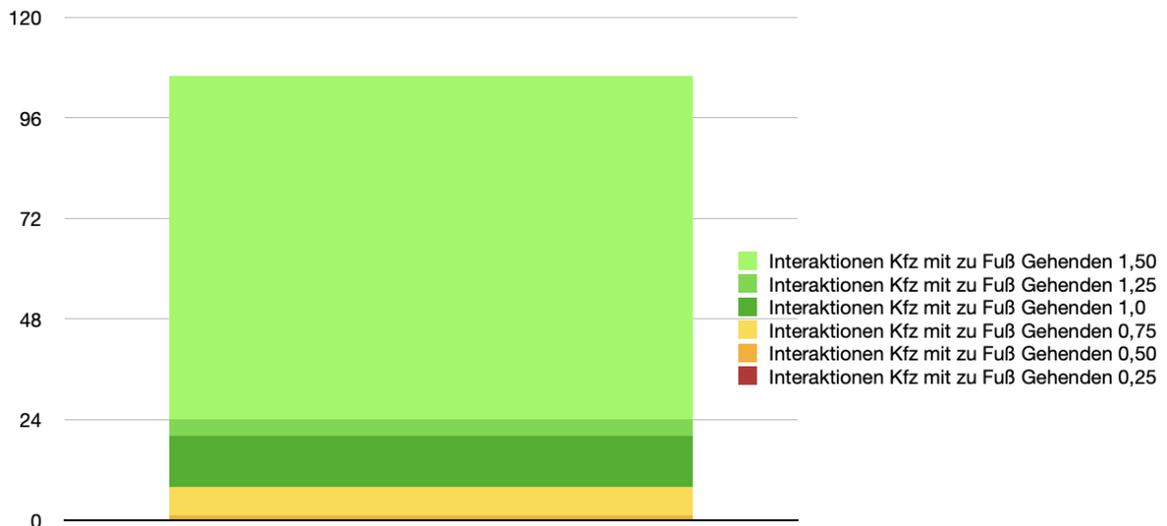


ABBILDUNG 72 INTERAKTIONEN KFZ MIT ZU FUß GEHENDEN MIT MODALFILTER

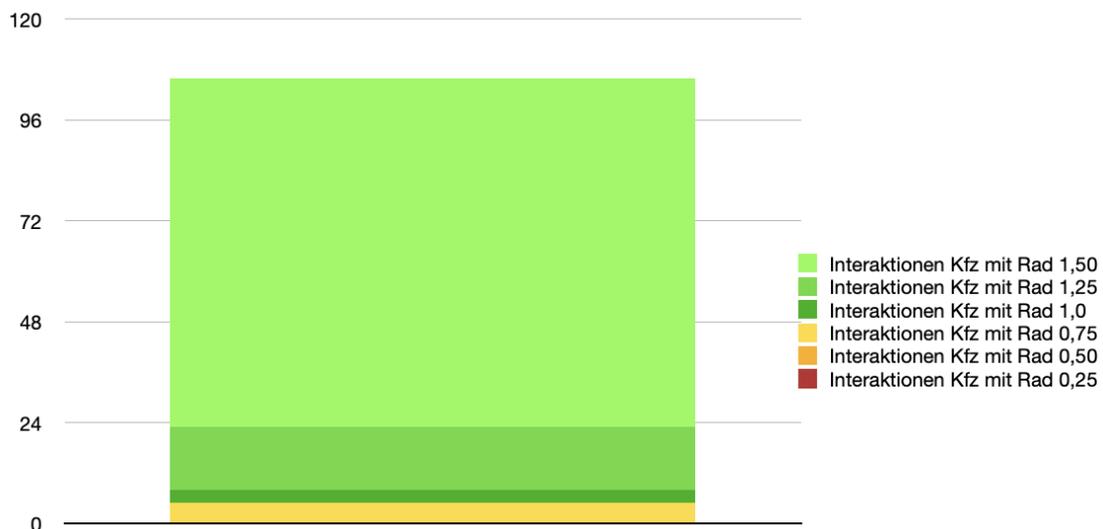


ABBILDUNG 73 INTERAKTIONEN KFZ MIT RADFAHRENDEN MIT MODALFILTER

Interaktionen traten in relevanter Menge morgens zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 17:00 und 18:00 Uhr auf, also zu den typischen Schul- und Arbeitswegzeiten. Bei keiner der beobachteten Interaktionen traten Abstände unter 0,5 Metern auf. Somit kam es auch zu keinen Kollisionen im Beobachtungszeitraum. Geringe Abstände traten vor allem im Wendebereich vor der Durchfahrtssperre für Kfz sowie an der Fahrbahnverschränkung auf Höhe der Hausnummer 26 auf.

Reaktionen

Die Reaktionen zwischen Radfahrenden untereinander und zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden waren insgesamt sehr gering. Reaktionen mit der Stufe 1 konnten bei den Radfahrenden zwischen 7:00 und 8:00 Uhr beobachtet werden. Zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden konnten einige Reaktionen der Stufe 1 festgestellt werden. Die meisten Reaktionen gab es zwischen 14:00 und 15:00 Uhr.

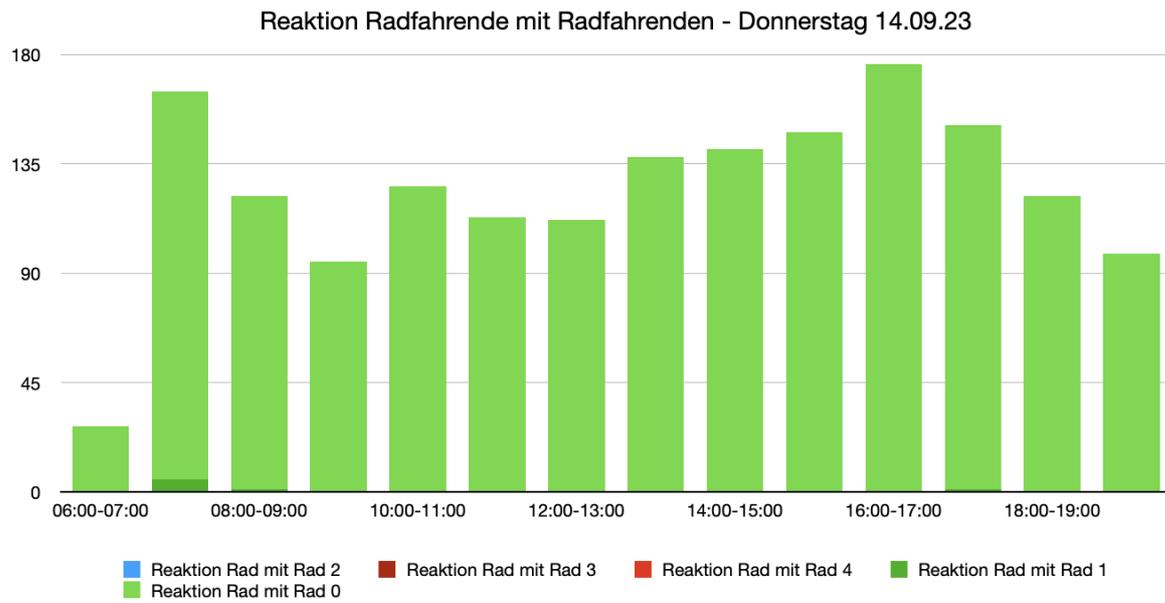


ABBILDUNG 74 REAKTION RADFAHRENDE MIT RADFAHRENDEN MIT MODALFILTER

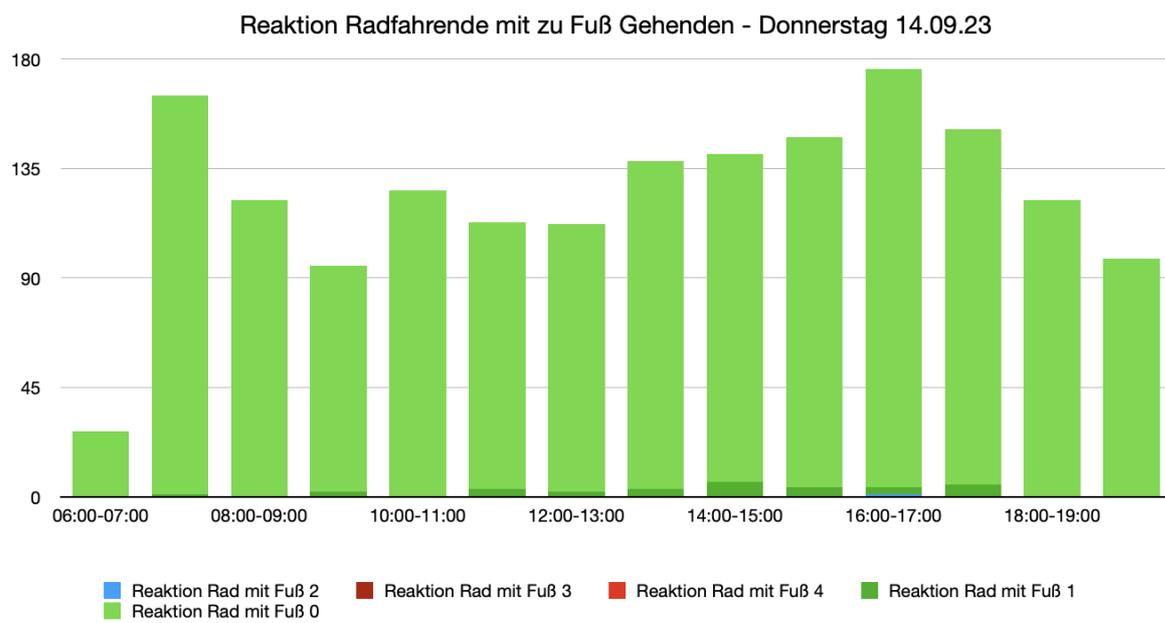


ABBILDUNG 75 REAKTION RADFAHRENDE MIT ZU FUß GEHENDEN MIT MODALFILTER

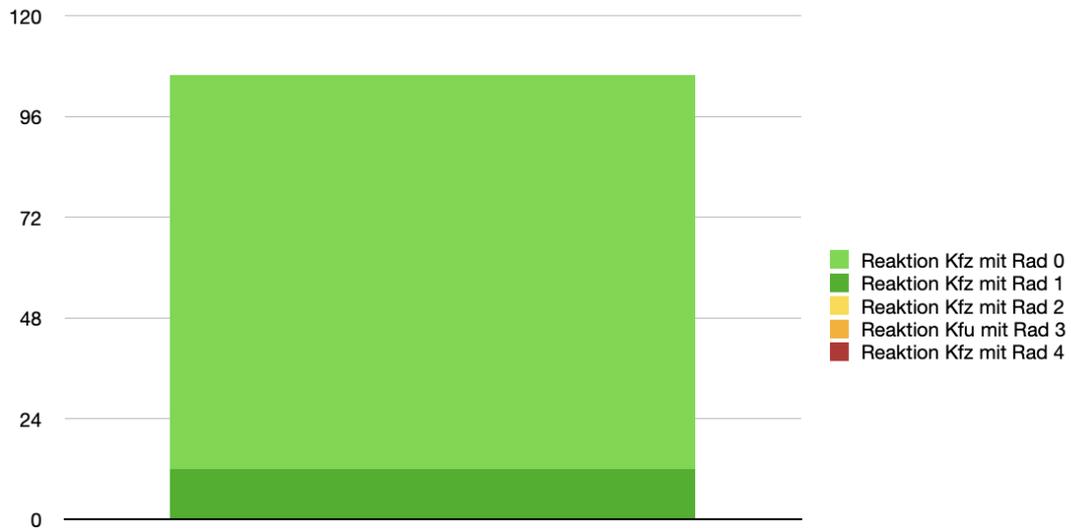


ABBILDUNG 76 REAKTION KFZ MIT RADFAHRENDEN MIT MODALFILTER

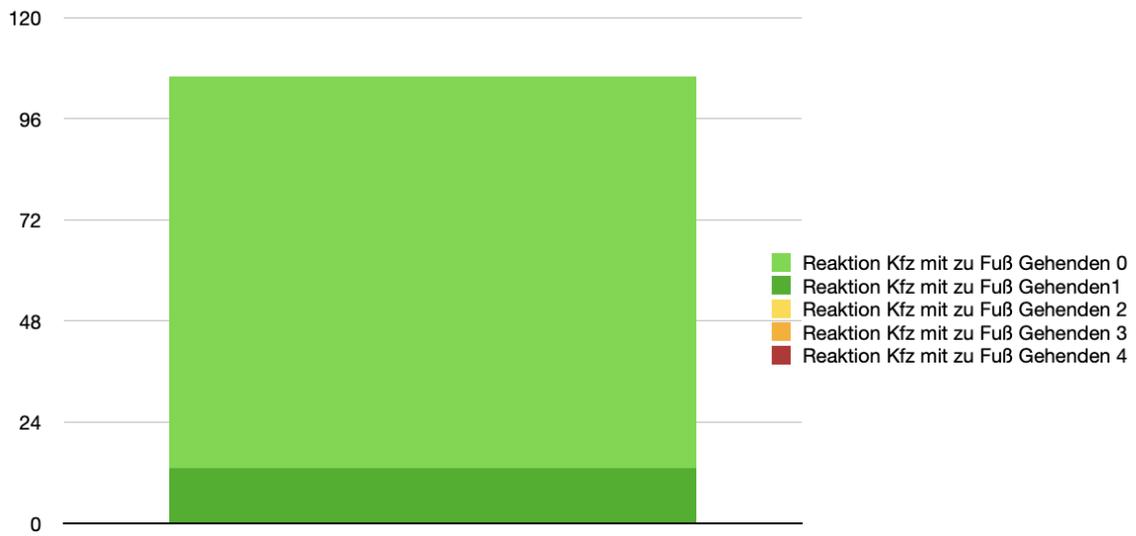


ABBILDUNG 77 REAKTION KFZ MIT ZU FUß GEHENDEN MIT MODALFILTER

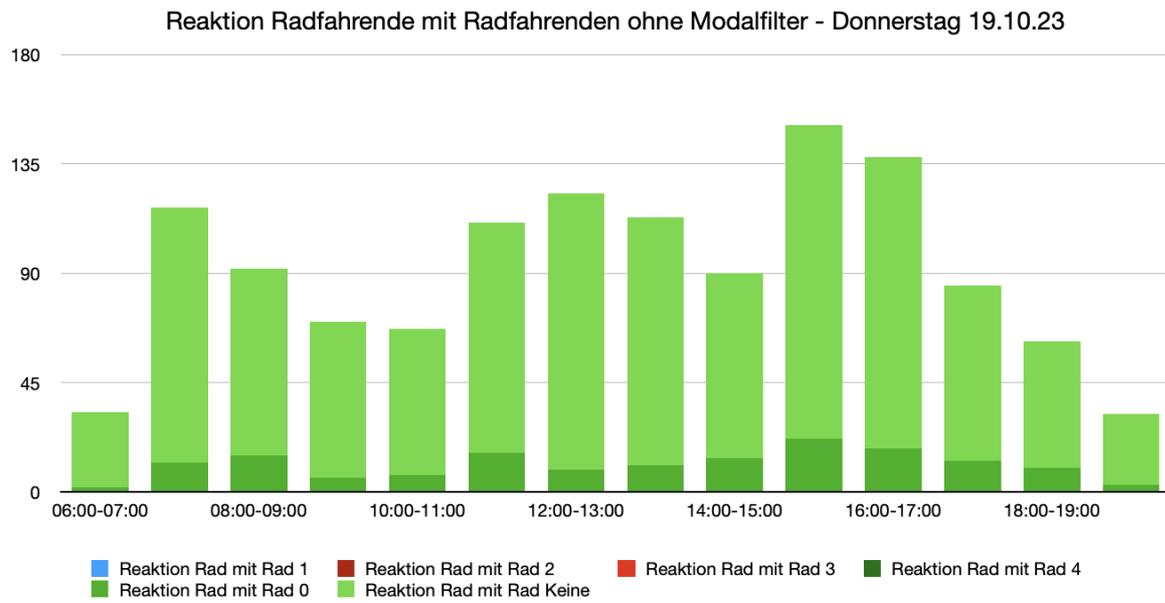


ABBILDUNG 78 REAKTION RADFAHRENDE MIT RADFAHRENDEN OHNE MODALFILTER

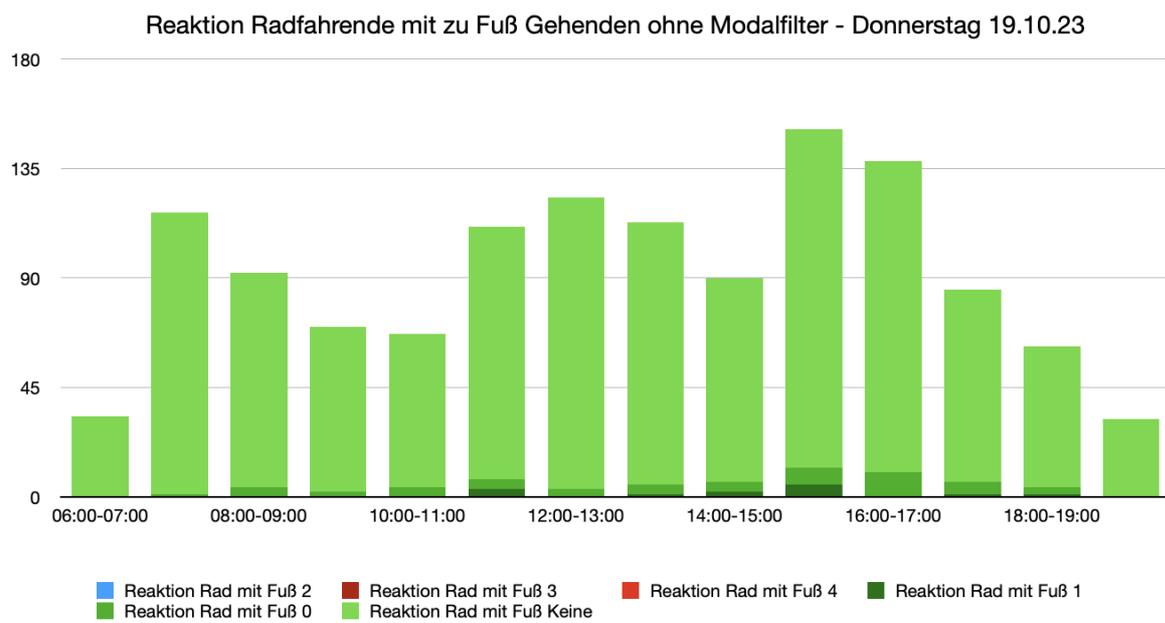


ABBILDUNG 79 REAKTION RADFAHRENDE MIT ZU FUß GEHENDEN OHNE MODALFILTER

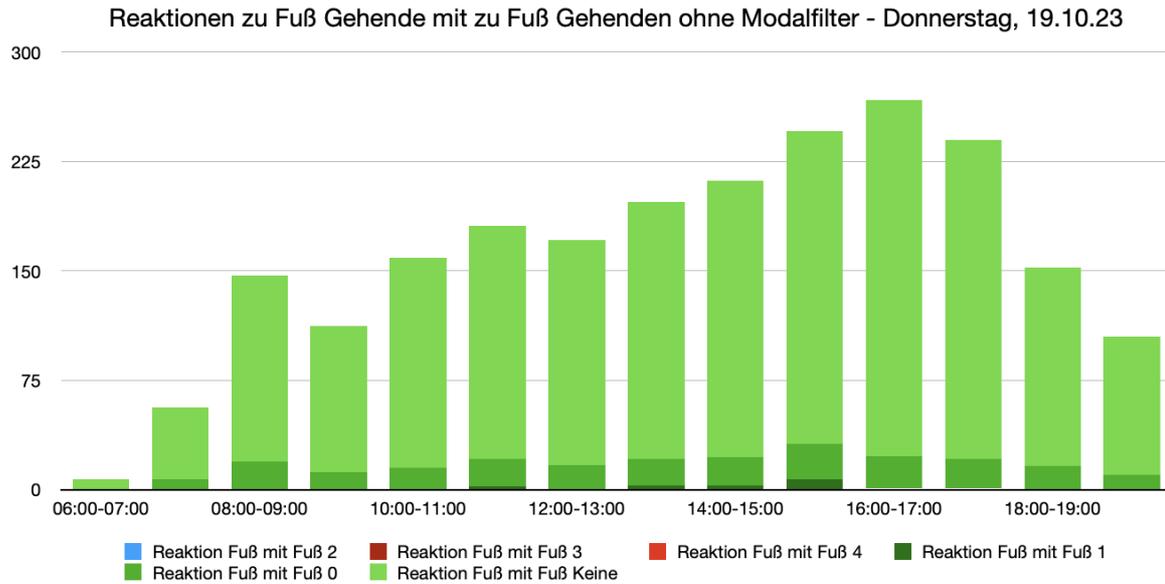


ABBILDUNG 80 REAKTION ZU FUß GEHENDE MIT ZU FUß GEHENDEN OHNE MODALFILTER

Interaktionen und Reaktionen bei den KFZ

Die Interaktionsabstände zwischen den Kraftfahrzeugen und Radfahrenden betragen am 14.09.23 nie weniger als 0,75 m. Die Interaktionsabstände zwischen KFZ und zu Fuß Gehenden waren etwas geringer, es gab hier 24 Interaktionen mit maximal 1,25 m Abstand. Der geringste Abstand betrug 0,50 m.

Die Reaktionen bei den KFZ mit Radfahrenden konnten in den meisten Fällen mit der Stufe 0 (keine Reaktion) bewertet werden. In etwa 12 Fällen gab es eine Reaktion mit der Stufe 1. Die Reaktionen von KFZ mit zu Fuß Gehenden fielen ähnlich aus. Es gab etwa 12 Reaktionen der Stufe 1.

Bewertung des ruhenden Verkehrs

Im untersuchten Abschnitt der Münsterstraße, dem frei.RAUM, gab es vor dem Stadtexperiment sechs reguläre Parkplätze, vier davon zur ausschließlichen Nutzung durch Menschen mit Behinderungen (VZ 314+1044-10) sowie zwei zur ausschließlichen Nutzung durch Taxis.



ABBILDUNG 81 PARKPLATZ ZUR NUTZUNG EINGESCHRÄNKTER PERSONEN; QUELLE: APPLE MAPS



ABBILDUNG 82 PARKPLATZ ZUR NUTZUNG DURCH TAXIS; QUELLE: APPLE MAPS

In den Innenhöfen, z.B. am Ärztehaus, existieren bis zu 14 weitere private Stellplätze.

Bereits vor dem Stadtexperiment waren die Möglichkeiten zum Parken für Beschäftigte und Kund:innen stark limitiert. Allerdings wurden Flächen im Seitenraum der Münsterstraße häufig zum Halten oder Parken genutzt. Das Parken ist hier allerdings nicht erlaubt, auch wenn die Pflasterung dies suggeriert.

Mit Beschränkung der Durchfahrt (Phase 2 des Stadtexperiments) wurden die Taxistände eingezogen, um sicheres Wenden des einfahrenden Kfz-Verkehrs zu ermöglichen. Auf den Flächen, die zum illegalen Parken genutzt wurden, standen mit Beginn der Phase 1 die Stadterassen. Somit sind während des Experiments keine Parkplätze weggefallen.

Im Zuge der Verkehrsbeobachtungen wurde auch die Situation des ruhenden Verkehrs untersucht und die Parkplatzbelegung erfasst. Die Parkbereiche innerhalb der Münsterstraße wurden in verschiedene Bereiche unterteilt. Bereich 1 befand sich unmittelbar hinter dem Mündungsbereich der Münsterstraße, wo diese an die Kurt-Schumacher-Straße angrenzt, auf der nördlichen Seite der Münsterstraße. Parkbereich 2 befindet sich auf der südlichen Seite der Münsterstraße in der Mitte des frei.RAUMs. Der dritte betrachtete Bereich, liegt auf der nördlichen Seite der Münsterstraße, im westlichsten Bereich des frei.RAUM. Ein weiterer Bereich waren die Parkmöglichkeiten vor dem Ärztehaus.

Besonders viel von allen KFZ-Nutzenden wurde der Parkbereich 3 genutzt. Dieser Bereich, vor dem Hotel an der Persiluhr, darf ausschließlich als Taxistand genutzt werden. Insgesamt gibt es bei allen Bereichen ein Piek am Vormittag und eines am Nachmittag. In den frühen Morgenstunden, gegen 12 Uhr Mittag und am Abend ist die Auslastung der Parkbereiche geringer. Der Bereich vor dem Ärztehaus ist hierbei eine Ausnahme, zwischen 10 und 11 Uhr erreicht der Parkplatz seine Höchstauslastung.

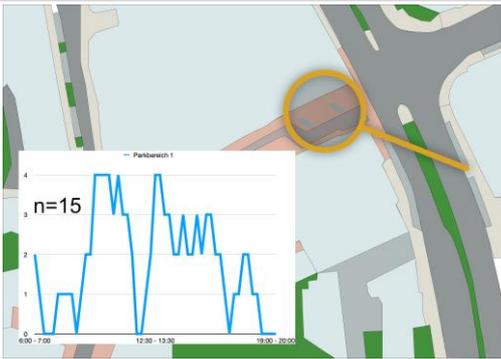


ABBILDUNG 83 PARKBEREICH 1 (VOR DEM GEMÜSEHÄNDLER) 7.9.2023



ABBILDUNG 84 PARKBEREICH 2 (BACH TRA CUISINE) 7.9.2023



ABBILDUNG 85 PARKBEREICH 3 (EHMALIGE TAXI-STÄNDE) 7.9.2023

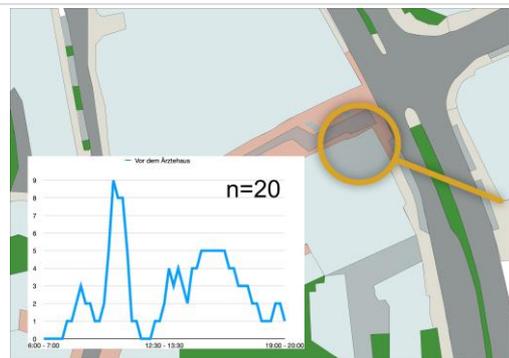


ABBILDUNG 86 PARKBEREICH 4 (VOR DEM ÄRZTEHAUS) 9.9.2023

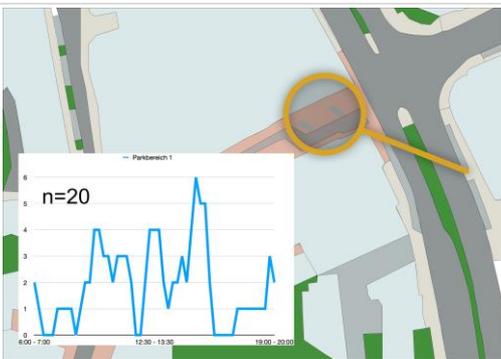


ABBILDUNG 87 PARKBEREICH 1 (VOR DEM GEMÜSEHÄNDLER) 9.9.2023

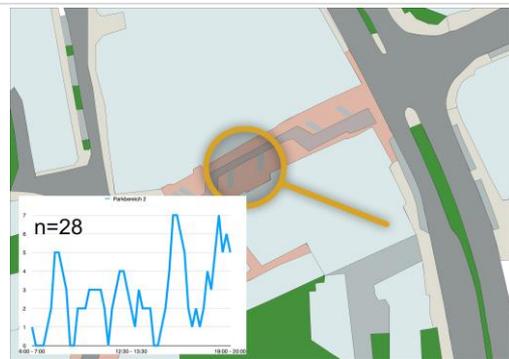
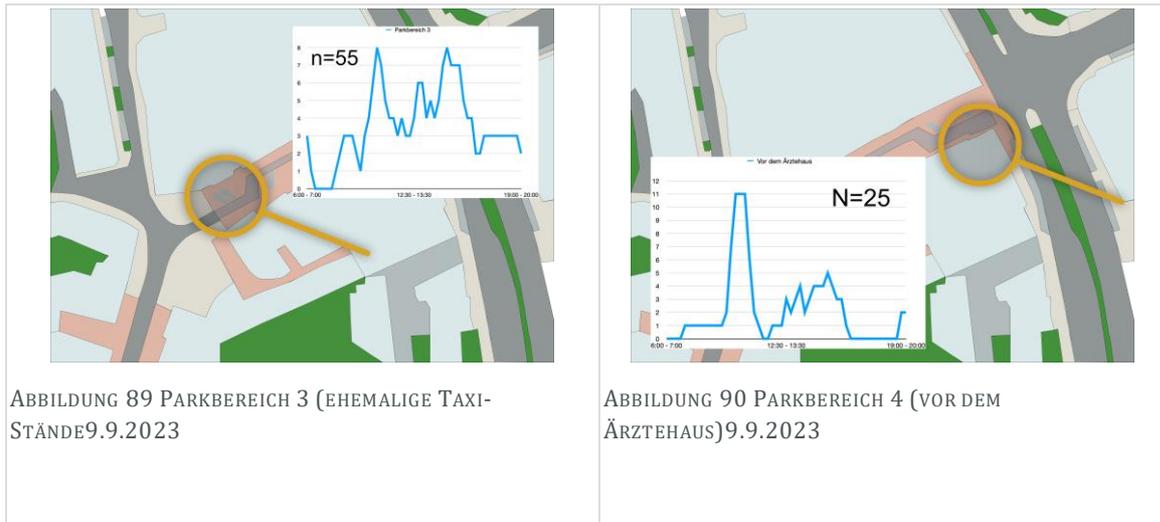


ABBILDUNG 88 PARKBEREICH 2 (BACH TRA CUISINE) 9.9.2023



Die Ordnungspartner haben die Anzahl der Ordnungswidrigkeiten (OWi) für den Zeitraum des Stadtexperiments ausgewertet. In die Betrachtung wurden Ordnungswidrigkeiten wegen falschen Parkens im Abschnitt der Münsterstraße von den Hausnummern 20-35 erfasst.

- Phase 0: 9.6.-14.7 - hier ohne Möbel / Parken vor den Geschäften war „üblich“
- Phase 1: 14.7.-20.8. – mit Möbeln / Abstellen vor den Geschäften kaum möglich / beobachtet wurden hier tatsächlich ein längeres Halten auf der Fahrbahn
- Phase 2: 21.8.-23.9. – Poller – der Wendebereich ist als absolutes Halteverbot ausgewiesen

In den Phasen des Stadtexperiments wurden folgende Ordnungswidrigkeiten geahndet:

- Phase 0: 11 OWi Verfahren
- Phase 1: 7 OWi Verfahren
- Phase 2: 3 OWi Verfahren

Es ist deutlich zu erkennen, dass mit weniger verfügbarer Fläche und abnehmender Verkehrsbelegung das regelwidrige Parken abnimmt.

Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren

Anliegerbeteiligung Stadtexperiment

Im Zuge der Stärkung und Weiterentwicklung der Lünen Innenstadt mit dem Zentrenmanagement Erlebnis.RAUM Lünen, wurde die Durchführung des Stadtexperiments im frei.RAUM geplant. Den frei.RAUM bildet die Münsterstraße im Innenstadtbereich zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Persiluhr. Zielsetzung ist der Gewinn von Erkenntnissen u.a. über die Verkehrssituation und die Nutzung des Raums zum besseren Verständnis der Problemlagen und möglichen Lösungen. Wichtiges Anliegen des Zentrenmanagements, der Politik und der Verwaltung war es, die Betroffenen, insbesondere die Anwohner:innen und Unternehmen von Beginn an aktiv in das Stadtexperiment einzubeziehen und aktiv zu beteiligen.

Ausgangssituation

Mit den Teilnehmer:innen wurde zunächst die Ausgangssituation diskutiert. Im Ergebnis wird die Ausgangslage im frei.RAUM wie folgt beschrieben:

- Es fehlt Frequenz in der nördlichen Innenstadt, auch beim Frühlingsmarkt war in diesem Abschnitt wenig los.
- Die Münsterstraße ist von großer Bedeutung für die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad.
- In der Wahrnehmung der Anwesenden sind die meisten PKW im frei.RAUM keine Anlieger:innen, sondern eher unerlaubter Durchgangsverkehr (Teilnehmende gehen bzgl. des Grundes von einer zeitlichen Abkürzung von ca. 6-7 min. über die Graf-Adolf-Straße aus).
- Es mangelt an der Anbindung dieses Teils an die restliche Innenstadt, im nördlichen Teil fühlt man sich abgehängt und wünscht sich mehr Sichtbarkeit.

Thematische Einführung und Vorstellung der Überlegungen zum Stadtexperiment

Die Stadt Lünen hat die Teilnehmer:innen über die Ideen und Absichten des Projekts informiert.

Mit einer veränderten Verkehrsführung und die Aufwertung des frei.RAUMs soll den oben beschriebenen Problemen begegnet werden. Die Veränderungen in der Nutzung der Münsterstraße und die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung sollen begleitend untersucht und bewertet werden. Die Aufwertung des frei.RAUMs soll mittels Stadtmobiliar aus Bänken, Tischen, Performance-Plattformen, zusätzlichen Fahrradbügeln, einer Fahrradreparaturstation sowie Blumenkästen aus dem Bestand des Zukunftsnetz Mobilität NRW erfolgen. Um den Durchgangsverkehr aus dem beschriebenen Teil der Münsterstraße herauszuhalten, soll die Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr verhindert werden. Hierzu sollten Poller auf Höhe des Hotels an der Persiluhr installiert werden (Modalfilter). Neben diesen Maßnahmen sollten gemeinsam mit den Anlieger:innen auch Aktionen durchgeführt und hierzu Kooperationen geschmiedet werden, um die Veränderungen in der Münsterstraße sichtbar zu machen.

Feedback seitens der Teilnehmer:innen

Positive Anmerkungen

- Im Raum was zu verändern, z. B. durch Sitz- und Spielmöglichkeiten, wird positiv betrachtet.
- Es muss Spaß machen in die (Innen-)Stadt mit dem Rad reinzufahren, die Münsterstraße als wesentliche Einfahrtschneise muss gestärkt werden.
- Man wünscht sich mehr „Leben“ auf der Straße, dahingehende Aktionen werden begrüßt.
- Münsterstraße soll weiterhin belebt sein.
- In der Straße sieht man viele ungenutzte Potentiale.

Kritische Anmerkungen

- eine „ganze“ Sperrung wird mit Vorsicht betrachtet.
- Vorbehalte gegenüber anderen Möglichkeiten, wie Kund:innen Ware nach Hause transportieren können (z. B. Spielwaren).
- Die Situation habe sich seit der Einführung der Fahrradstraße verschlechtert (Gründe und Folgen u.a. mit Anlieger:innen unabgestimmte Veränderungen, „Chaos“ bei der Verkehrsführung, keine/r wisse wo er gehen und/oder fahren soll).

Fragen und Diskussionen

Grundsätzliche Rahmenbedingungen

- Alle Anwesenden sind sich einig, dass sich an der Situation im dargestellten Teil der Münsterstraße etwas ändern sollte.
- Auch die Reduzierung des aktuell unerlaubten Durchgangsverkehrs bzw. von Nicht-Anlieger-Verkehr ist Konsens.
- Bauliche Veränderungen an der Straße sind aktuell nicht möglich (Grund: sehr guter Zustand der Fahrbahn, kein Handlungserfordernis).
- Anhörung von Polizei, Feuerwehr und WBL ist bereits erfolgt, dort gibt es aktuell keine Bedenken; auch mit Akteur:innen zur Bespielung der Straße im Fall eines Stadtexperiments wurden bereits Vorgespräche geführt (z. B. Stadtbücherei).
- Eine an ein möglicherweise stattfindendes Stadtexperiment anschließende „Lösung“ kann anders aussehen als die im Stadtexperiment getesteten Überlegungen.

Angedachte Begleitung und Auswertung eines Stadtexperiments

- Während eines Stadtexperiments sind weitere (Verkehrs-)Zählungen angedacht, damit man mögliche Lösungen anschließend noch besser auf ihre Wirksamkeit hin bewerten kann.

- Über eine Feedback-Steile mit digitaler Rückmeldemöglichkeit sowie jederzeit erreichbare Ansprechpartner/innen kann auf Ad-Hoc Probleme schnell reagiert werden.
- Geplant wäre im Fall einer Umsetzung eines Stadtexperiments eine sehr enge kommunikative Begleitung und Unterstützung der Anliegenden wie z. B. das Ärztehaus durch einen Flyer für die Patient:innen.

Generelle Rückmeldungen

- insbesondere E-Bikes sind in der Straße sehr schnell unterwegs
- Hinweis zur Darstellung in der Karte: gelber und oranger Pfeil müssen in beide Richtungen laufen, da eine Befahrung in beide Richtungen möglich ist (zumindest für Radfahrer/innen)
- Kurzzeit-Parkplätze an der Kurt-Schumacher-Straße sind aufgrund des dort herrschenden schnellen Verkehrsflusses ungeeignet für Kurzzeitparken

Zur Bestandsanalyse

- In bisherigen Erhebungen fehlen Daten zur Anzahl der Fußgänger/innen (Rückmeldung Hr. Buscher: es handelte sich um eine automatische Zählung durch ein entsprechendes Gerät, welches Personen nicht zählen kann) > Zielsetzung Frequenzsteigerung Fußverkehr kann ohne Vergleichsdaten nicht messbar gemacht werden.
- Sonntag wurde bei der Erhebung nicht berücksichtigt, ggf. aber sinnvoll da die Eisdielen an diesem Tag besonders stark frequentiert wird.

Zur aktuellen Beschilderung

- Laut Beschilderung können PKW im Abschnitt zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Persiluhr hin und her fahren, d.h. Gegenverkehr/Begegnung zweier PKW ist theoretisch möglich.
- Anlieger:innen sollten bei regelmäßiger Nutzung allerdings wissen, dass sie von Seiten Targobank nicht in die Münsterstraße einfahren dürfen; faktisch handelt es sich bei dem Teil der Münsterstraße also um eine Einbahnstraße, diese ist aber formell nicht so beschildert.
- Radfahrenden ist es erlaubt in beide Richtungen zu fahren.

Zum Thema Anlieferung

Anlieferung, u.a. durch Paketwagen, erfolgt oft auch über die Münsterstraße und nicht ausschließlich über die Kurt-Schumacher-Straße.

Zum Thema Ärztehaus und Krankenwagen

Krankenwagen kann bei Halt direkt vor dem Ärztehaus nicht zurücksetzen, hier tritt womöglich eine Ballung auf und sperrt womöglich die ganze Straße.

Fragen und Antworten zum vorgestellten Entwurf

- **Ist gegenläufiger Verkehr im dargestellten Entwurf möglich?**
Gegenläufiger Verkehr ist zwar grundsätzlich denkbar, da man aber davon ausgeht, dass durch das Entfernen des Durchgangsverkehrs nur ein Bruchteil des jetzigen PKW-Verkehrs übrig bleibt, ein eher unrealistisches / theoretisches Szenario.
- **Fallen während des Stadtexperiments Fahrradstellflächen weg?**
Für das Stadtexperiment sind keine permanenten Veränderungen an der bisherigen Straßen- und Stadtraumgestaltung vorgesehen. Sowohl bestehende Fahrradbügel als auch Baumpflanzungen und etwaige Stühle bleiben erhalten. Die ggf. angedachten Poller behindern den Fahrradverkehr nicht.
- **Wie erfolgt das Wenden im Bereich Hotel an der Persiluhr?**
Das Nutzen des angedachten Wendehammers ist nur durch Vor- und Zurücksetzen möglich.
- **Braucht es eine neue Ampelschaltung beim Abbiegen auf die Kurt-Schuhmacher-Straße?**
Ein neuer Signalgeber und/oder eine neue Ampelschaltungsregelung ist nicht erforderlich, es gibt wie aktuell eine Phase wo eine Ausfahrt aus der Münsterstraße unter Beachtung der Vorfahrtsregelungen möglich ist. Dies wurde von der Polizei bereits geprüft. Wie gehabt wäre weiterhin nur das Abbiegen nach rechts möglich, eine Durchfahrt geradeaus auf die Münsterstraße ist nicht möglich.
- **Wie gestaltet sich die Verkehrssituation mit gegenläufigem Fahrradverkehr und einem in die Münsterstraße einfahrenden und womöglich wendenden PKW?**
Die Diskussion um Begegnungsverkehr wird eher theoretisch, wenn man davon ausgeht, dass der heute stattfindende PKW-Verkehr zu einem Großteil auf Durchgangsverkehr entfällt und dieser durch das Stadtexperiment über verschiedene Maßnahmen (Beschilderung Sackgasse, Poller, Verengung Fahrbahn durch Mobiliar, etc.) rausgenommen wird. Ein/e Autofahrer/in ist in einer Fahrradstraße wie diesem Teil der Münsterstraße grundsätzlich „Gast“ und hat auf die anderen Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen, Rücksicht zu nehmen. Die Fahrgasse ist darüber hinaus auch mit der zusätzlich angedachten Möblierung ausreichend breit genug, sodass PKW und Radfahrer/innen die Straße parallel befahren können.
- **Warum wird das Absetzen von Patient:innen nicht über den Innenhof des Ärztehauses abgewickelt?**
Die aktuell dort vorhandenen sechs Parkplätze sind zurzeit meist vollständig belegt, u.a. über Notärzte, die schnell Zugriff auf ihren PKW benötigen. Eine Wendemöglichkeit ist daher räumlich nicht gegeben und wäre nur über die Nutzung der Fläche der Spielothek denkbar, die Nutzung wird aber über eine Schranke verhindert.
Anmerkung: Annahme von ca. 40 Patient:innen in einer der drei Arztpraxen, gesamt pro Tag dann ca. 120 Patienten

- **Was passiert, wenn sich zwei PKW begegnen?**
Grundsätzlich wäre in diesem Fall ein Ausweichen über z. B. die Hofeinfahrten möglich, zudem sollte in diesem Straßenast in der Regel Sichtkontakt zwischen den Fahrzeugführer/innen bestehen.
Anmerkung: Wenn man bei der Hofeinfahrt der Fam. Jürgens rausfährt, sieht man ggf. nicht, wenn sich ein Fahrzeug hinter den Bäumen befindet. Dort würde im Ausnahmefall ggf. die Ausfahrt auf der anderen Hofseite Richtung Targobank möglich sein.
- **Wie wird die Anlieferung gewährleistet? Was machen große LKW? Wer bekommt einen Schlüssel für die Poller?**
Da es sich grundsätzlich um immer unterschiedliche Anlieferer handeln kann, ist die Überlegung den Gewerbetreibenden, die hier einen besonderen Bedarf haben (z. B. Hotel an der Persiluhr), einen Schlüssel für die Poller zur Verfügung zu stellen, sodass diese die Poller für ihre Lieferant:innen herunterfahren können. Der Lieferverkehr/Anlieferung wäre daher weiterhin uneingeschränkt möglich.
Anmerkung: Beim Hotel an der Persiluhr betrifft dies u.a. die Getränke- und Lebensmittellieferungen, die Wäscheabholung sowie die Abfallentsorgung (Anlieferung laut Angabe auch nach 11 Uhr, eine zeitliche Beschränkung der Anlieferung bis max. 11 Uhr würden die Lieferanten nicht akzeptieren). Spielwaren Blumenkemper bekommt ca. 2x im Monat Lieferungen durch große LKW.

Weitere Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Der „Effekt“ durch ggf. neu aufzustellende Schilder für das Stadtexperiment darf die Patienten nicht abschrecken.
- Hinweis auf Möglichkeit der Problemverlagerung: Prüfung, welche Konsequenzen das Stadtexperiment, u.a. auf das umliegende Areal und dessen Verkehrssituation hat (*Anmerkung: Teilzielsetzung und Prüfung innerhalb des Stadtexperiments beabsichtigt*)
- Nach Einschätzung eines Teilnehmenden seien neun Meter Wendekreis zu klein.
- Sorge vor Unfällen, insbes. im Bereich des geplanten Wendekreises.

Hinweise der Teilnehmenden an die Verwaltung

- Anfrage, ob es einen Bericht der Polizei zur Anzahl an Unfällen an der Kurt-Schuhmacher-Kreuzung gibt (Stichwort Abbiegemöglichkeiten).
- Ggf. (genauere) Prüfung Staupotential beim Rechtsabbiegen aus der Münsterstraße während des Stadtexperiments.
- Ggf. (genauere) Prüfung des An- und Zuverkehrs vor allem beim Ärztehaus.
- Prüfung einer Wendemöglichkeit bei der Spielothek, ggf. Gespräche mit Eigentümer:innen bzw. Mieter:innen.
- Prüfung verschiedener Pollersysteme.

- Anfrage bzw. Klärung einer verstärkten Präsenz der Polizei / Ordnungsamt, zumindest in der Anfangsphase eines Stadtexperiments
- zusätzliche Beschilderung zu einem Sackgassen-Schild: ggf. Schild „geänderte Fahrsituation“ und/oder Zusatz „keine Wendemöglichkeit für LKW“
- Ggf. Prüfung, ob ein Untersagen des Linksabbiegens in die Graf-Adolf-Straße nicht zielführender zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs ist.
- Prüfung einer alternativen Lösung / Variante B ohne Sperrung:
 - aus Fahrradstraße eine verkehrsberuhigte Zone machen
 - Fahrspur deutlicher farbig kennzeichnen
 - Mobiliar in den Ecken, sodass die Geschwindigkeit beim Durchfahren durch eine „Zick-Zack-Führung“ vermindert wird
 - alternativ Verminderung der Fahrgeschwindigkeit durch Bremsschwellen
 - zusätzliche Sitzgelegenheiten bei Taxiständen, weil da sonst keine stehen
 - verstärkte Kontrolle von Polizei und Ordnungsamt
- Entwicklung eines „Veto-Systems“, entweder über abgestimmte Kriterien (Verkehrsstau, Unfall, etc.) für einen Abbruch des Stadtexperiments und/oder Einrichtung eines Kreises zur Beratung über selbigen

Erfahrungsbericht aus der Stadt Datteln / Tigg-Platz

- Ausgangssituation: vor allem Vorbehalte der Gewerbetreibenden bzgl. Umsatzeinbußen.
- Ergebnis: grundsätzlich positive Rückmeldungen, wenig Probleme bei der Durchführung.
- Zu bedenken: attraktive Sitzmöglichkeiten ziehen ggf. Personen an, die sich auch in den Abendstunden dort aufhalten; Anzahl an Mülleimern bei mehr/längerem Aufenthalt ggf. anzupassen.

Erfolgsfaktoren, Abschluss und weiteres Vorgehen

Für die Evaluation wurden Indikatoren vereinbart, anhand derer der Erfolg des Stadtexperiments gemessen werden soll:

- Frequenzsteigerung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Durchgangsverkehr
- Erhalt der Erreichbarkeit
- Fahrradroute Innenstadt

frei.RAUM-Fest

Das Stadtexperiment frei.RAUM mit seinen Stadterassen und der veränderten Verkehrsführung zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wurde initiiert, um die Veränderungen im Raum erfahrbar zu machen. Möglichst viele Menschen sollten selbst erleben, wie sich die neu gestaltete Münsterstraße anfühlt. Gleichzeitig ist es ein wesentliches Ziel, mit Aktionen und Veranstaltungen auf den nördlichen Teil der Münsterstraße, dem frei.RAUM aufmerksam zu machen und so die Verbindung zur Fußgängerzone zu verbessern.

Mit dem frei.RAUM-Fest, das am 16. September 2023 rund um die Persiluhr stattfand, hat die Stadt Lünen die Bürger:innen sowie die Anlieger:innen eingeladen die Münsterstraße neu zu entdecken und zahlreiche Bürger:innen sind der Einladung gefolgt. Denn der 16. September war der Tag der Verkehrsbeobachtung mit der höchsten Belegung an Fußgänger:innen.

Viele Unternehmen, Initiativen und Anliegende haben das frei.RAUM-Fest gemeinsam mit der Stadtverwaltung zu einer fröhlichen und lebendigen Veranstaltung mit zahlreichen Angeboten gemacht.





Das Fest hat zu einer positiven Wahrnehmung des Stadtexperiments geführt. Das zeigten vor allem die Ergebnisse der Passant:innenbefragung, die beim frei.RAUM-Fest fortgesetzt wurde. Das Fest war ein guter Start für weitere Aktionen vergleichbarer Art, die in Lünen offensichtlich gut ankommen und dass die anliegenden Unternehmen weiter eingebunden werden sollten. Eine gute Möglichkeit, die seitens der Geschäftstreibenden gesehen wird, ist die Ausweitung der Lün`schen Mess auf den frei.RAUM.

Afterwork Stadtexperiment

Diesem Kapitel dient das Protokoll der Stadtmanufaktur GmbH als Grundlage.

Um die Vernetzung und den Austausch der Stadt Lünen und den lokalen Gewerbetreibenden im Zuge des Stadtexperiments frei.RAUM zu stärken wurde unter der Moderation von Thorsten Kausch aus dem Büro Stadtmanufaktur GmbH ein Afterwork-Event veranstaltet. Ziel waren neben der Vorstellung, dem Austausch und erster Evaluationen des Stadtexperiments in der Münsterstraße auch die Entwicklung und Priorisierung von Handlungsfeldern im weiteren Verlauf des Experiments.

Das Afterwork-Event fand am 31. August 2023 zwischen 19:00 und 20:30 Uhr in der Münsterstraße in Lünen statt. Eine Begrüßung erfolgte durch Frau Linn von der Stadt Lünen und Herrn Kausch von der Stadtmanufaktur. Insgesamt nahmen 20 Personen an der Veranstaltung teil.

Neben dem Informationsaustausch gab es einen aktiven Part. Die Teilnehmer:innen wurden in Kleingruppen von 4-5 Personen eingeteilt und konnten innerhalb von 15-20 Minuten Zeit an fünf verschiedenen Stationen verbringen, danach wurden die Stationen gewechselt, sodass alle am Ende jede Station durchlaufen haben.



ABBILDUNG 91 EMPFANG DER TEILNEHMENDEN AN DER PERSILUHR

Station 1: Händler:innen Speeddating

Die Station war an den aufgestellten Sitzmöbeln/Stadt-Terrassen (Leihgabe für 10 Wochen des Zukunftsnetz Mobilität NRW) platziert. Anhand von zwei Kartensets mit kurzen Fragen stellten sich die Teilnehmenden der Gruppe vor und kamen ins Gespräch. Ziel war es, niedrigschwellig die Gewerbetreibenden miteinander bekannt zu machen, um den Raum für neue Kontakte und Vernetzungen zu öffnen. Fragen wie „Was gefällt Ihnen am meisten in der Münsterstraße?“ oder „Was fehlt Ihnen in der Innenstadt?“ boten dabei anfänglichen Gesprächsstoff.

Station 2: Best Practices aus anderen Städten

Am Stand des [Zukunftsnetz Mobilität NRW](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf) (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf>) wurden Stadtexperimente und Verkehrsversuche anhand von Best-Practice-Beispielen für eine nachhaltige Straßenraumgestaltung den Bürger:innen vorgestellt und diskutiert. Dabei wurde gezeigt, wie [Stadt-Terrassen des](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen/stadt-terrassen-2022) (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen/stadt-terrassen-2022>) [Zukunftsnetz](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen/stadt-terrassen-2022) (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen/stadt-terrassen-2022>), die in Lünen zum Einsatz kamen, in anderen Städten eingesetzt werden und welche weiteren Möglichkeiten es gibt, Straßen- und Parkräume im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und lebenswerten Stadt anders zu nutzen. Hierbei konnten die Teilnehmenden wertvolle Ideen und Beispiele mitnehmen, die für zukünftige Stadtexperimente und Straßenraumgestaltungen in Lünen interessant sein können. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt hierbei die Stadt Lünen durch beispielweise den [Praxisleitfaden](#)

(<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf>) [Stadtexperimente](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf) (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf>) für Politik und Verwaltung.

Das an der Station genannte Feedback hinsichtlich der verkehrlichen Situation in der Münsterstraße beinhaltet Folgendes:

Verkehrssicherheit durch den Wendeverkehr

- Vor allem der Radverkehr wird durch den Wendeverkehr gefährdet, aber auch Fußverkehr und angrenzende Gastronomie fühlen sich unsicher.
- Helfen würde eine klare Verkehrsgestaltung in diesem Raum.
- Taxiparkstände werden weiterhin als Park- und Haltemöglichkeit gesehen.
- Stadtmobiliar befindet sich zu nah am Straßenraum.
- Fahrbahnbreite ist für Begegnungsverkehr nicht geeignet.
- Dennoch konnte festgestellt werden, dass insgesamt weniger motorisierter Verkehr im Straßenraum seit Beginn des Verkehrsversuchs unterwegs ist.

Abwägung Fahrradstraße/verkehrsberuhigter Bereich

- In der Münsterstraße werden zu hohe Fahrgeschwindigkeiten erreicht, dieses Problem kam erst durch die Fahrradstraße zustande.
- Ein Verkehrsberuhigter Bereich würde Schrittgeschwindigkeit für alle bedeuten - aber würden sich die Verkehrsteilnehmer*innen auch daran halten? (aus der Erfahrung der Anlieger schon)
- Generell ist die verkehrsrechtliche Situation in diesem Abschnitt zu kompliziert.
- Jüngere Verkehrsteilnehmer*innen (allen voran Schüler*innen) halten sich nicht an Regeln.
- War der Raum früher eine Fußgängerzone? Kann er dies perspektivisch wieder werden?

Verkehrliche Gestaltung des Raumes

- Gestaltung ähnelt eher einem verkehrsberuhigten Bereich.
 - Pflasterung lässt leichte Separierung zu, stärkere Separierung wird gefordert für Fahrradstraße.
 - Zuweisung des Verkehrsraums für unterschiedliche Verkehrsarten nicht ersichtlich.
 - Zu wenig Behindertenparkplätze im Raum der Münsterstraße.
 - Lässt sich ein solches Experiment dauerhaft durchführen?

- An sich hat das Mobiliar eine sehr positive Wirkung auf den Verkehrsraum.
- Bisher wenig Vandalismus am Stadtmobiliar (Erwartungen waren anders).

Anbindung an angrenzende Gebiete

- Der Raum hat seine Verbindung zum Rest der Stadt verloren, aber schon vor dem Experiment. Jedoch schafft das Experiment den Schritt nicht, Räume zu verbinden (die Sperrung durch Poller ist dafür auch nicht hilfreich).
- Der Raum hat keine Bedeutung.
- Hohe Fluktuation von Geschäften, früher war dort mehr los (Schlecker, Aldi, Fielmann).

Station 3: Zentrenmanagement und Entwicklungen für den Lüner Handel und die Gastronomie

Diese Station befand sich neben der Station zwei bei der temporären Fahrradwerkstatt. Durch Herrn Kausch gab es eine theoretische Einführung in das Zentrenmanagement mit anschließender Diskussionsrunde. Dabei wurden Ideen und Wünsche der Gruppe gesammelt und auf Puzzleteilen festgehalten. Ersichtlich wurde vor allem der Wunsch nach einer aktiven Beteiligung der Bürger:innen, um eine langfristige Perspektive für die Lüner Innenstadt entwickeln zu können. Auch klang immer wieder der Wunsch nach mehr Vernetzung, bspw. durch eine/n neuen Citymanager:in, an, um – Zitat – „ein Lüner für die Lüner:innen zu schaffen“. Weiter gab es auch schon konkrete Ideen, wie bspw. ein Gutscheineheft für den lokalen Handel, um die Innenstadt wieder mehr zu beleben.



ABBILDUNG 92 WÜNSCHE UND IDEEN DER TEILNEHMENDEN ZUM ZENTRENMANAGEMENT

Station 4: Profile des Erlebnis.RAUMs Lünener Innenstadt

Die vierte Station in der Mitte der Münsterstraße diente als Informationsstand über das übergreifende Projekt „Erlebnis.RAUM Lünener Innenstadt“. Anhand von Plakaten wurde über das Projekt informiert und es konnten Fragen beantwortet werden.

Station 5: Fragen und Feedback zum Stadtexperiment

An der letzten Station gab es die Möglichkeit für Fragen und Feedback zum Stadtexperiment. In einem Gesprächskreis wurde der aktuelle Stand des Experiments durch Herrn Marks vom Büro Elkmann dargestellt und geplante Befragungen angekündigt. Mithilfe von „Feedback- Postkarten“ und Post-It's konnten Anregungen, Wünsche und Kritik durch die Teilnehmenden aufgeschrieben und bei Bedarf direkt auf einer Karte verortet werden. In der untenstehenden Tabelle wurde das Feedback der Teilnehmenden nach positiven und negativen Rückmeldungen eingeordnet.

<i>Positives Feedback</i>	<i>Negatives Feedback / Verbesserung</i>
Stadtterrassen	
Abgrenzung der Fahrbahn zum Seitenraum durch die Möbel besser ersichtlich; klare Gliederung Stadtraum	
Bepflanzung wirkt einladend und kommt gut bei Menschen an	
Wirken sich auf die gefahrene Geschwindigkeit aus durch optische Einengung	
Auch Besucher von außerhalb und ohne in der Münsterstraße einzukaufen nutzen die Möbel	
Atmosphäre im Stadtraum	
Lebendig besonders bei gutem Wetter	
Halten / Parken	
	Für das „To-go-Geschäft“ muss kurzes (illegales) Halten möglich sein
	Pflasterung begünstigt durch das Muster falsches Parken und suggeriert Stellplätze
	Taxistände sollten zu Kurzzeitparkplätzen (10-15 Minuten) umgestaltet werden
Verkehrsführung	
Gewöhnungseffekt der Sperrung ist eingetreten	
	Gefahrenpotential durch Wendemanöver der Fahrzeuge
	Wendebereich ist für die direkt anliegenden Händler unattraktiv
	Mehr Rücksichtnahme durch Piktogramme auf der Fahrbahn

	Einbahnstraße in Richtung Innenstadt Cappenberger Straße
	Trennung der Führung von Fußgänger und Radfahrenden
	Schaffung eines Verkehrsberuhigten Bereichs
	Durchgangsverkehr verlagert sich in Richtung Engelstraße/Münsterstraße
	Busverkehr aus der Innenstadt heraus halten, im Bereich Tobiaspark bis Persiluhr
Verkehrsteilnehmende	
	Radfahrende haben teils zu hohe Geschwindigkeit und es kommt zu Konflikten mit Fußgängern
Allgemeine Rückmeldung	
Weniger Verkehr durch Poller	
	Mehr Personal für die Verkehrsüberwachung bzw. häufigere Präsenz im Straßenraum
	Stadtexperiment auch bis zum Tobiaspark erweitern mit Sperrpfosten, um Durchgangsverkehr zu vermeiden
	Ordnungsbehörde muss Rücksicht auf Gewerbetreibende nehmen, z. B. bei Ladetätigkeiten keine Knöllchen (Anmerkung: bis 11:30 Uhr ist dies auch kein Problem)

In Verbindung mit dem Feedback aus Station 2 konnten dabei vier Oberthemen ausgemacht und das Feedback wie folgt zusammengefasst werden:

Verkehrssicherheit

- durch die einseitige Zufahrt der Münsterstraße entsteht ein subjektiv gefährlicher Wendeverkehr (objektiv hat es zu keinen Konflikten/ Unfällen geführt)
- die Raumgestaltung (Bodenmarkierung, Poller) sind teilweise mehrdeutig und laden so zum (illegalen) Parken ein
- die Fahrbahn ist zu eng für Begegnungsverkehr und die Stadtmöbel verengen nochmals
- es muss Parkplätze für „To-Go“ Geschäft / „kurz halten“ geben
- trotzdem wurde eine Verkehrsberuhigung festgestellt
- MIV nutzt nun Umgehung durch Nachbarstraße; gewünscht wird eine Erweiterung des Experiments, um den Innenstadtverkehr als Ganzes zu betrachten

Einordnung der Münsterstraße nach StVo

- als Fahrradstraße lädt die Münsterstraße zu hohen Geschwindigkeiten (E- Bikes) ein
- ein verkehrsberuhigter Bereich würde Schrittgeschwindigkeit für alle bedeuten (fraglich, ob sich alle Personen daran halten)



von möglichen Maßnahmen für die zukünftige Gestaltung und Verkehrsführung auf der Münsterstraße und wurde vom Büro Elkmann Mobilitätskonzepte moderiert.

Vorstellung der Ergebnisse aus den Begleituntersuchungen

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Beigeordneten Dr. Klicki wurden durch Carsten Elkmann die Ergebnisse aus den Befragungen und Verkehrsbeobachtungen präsentiert (vgl. [Begleituntersuchung des Stadtexperiments](#)).

Die Ergebnisse wurden den Teilnehmer:innen in Form einer Keynote vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Die Befragung von Anwohner:innen und den Unternehmen erfolgte durch die Stadtmanufaktur und wurden von dieser auch für die Präsentation aufbereitet.

<https://login.yoursecurecloud.de/f/e3a8ec209d704af8a441/>

Diskussion der Ergebnisse mit den Teilnehmer:innen

Um die Diskussion in Gang zu bringen, wurden seitens des Büros Elkmann die Frage nach der Zielerreichung in den Raum gestellt und abgefragt inwieweit sich die Ergebnisse mit den eigenen Beobachtungen decken.

Die Abnahme des Autoverkehrs wurde bestätigt und auch die Abnahme der Fahrgeschwindigkeiten. Die befürchteten Konflikte im Wendebereich verliefen deutlich weniger drastisch, als das noch bei der Auftaktveranstaltung befürchtet worden war. Konflikte an dieser Stelle standen in Zusammenhang mit falsch parkenden Fahrzeugen auf den vormaligen Taxisständen. Hier wurden durch die Geschäftstreibenden Langzeitparkenden mit bis zu drei Stunden beobachtet.

In Bezug auf die Reaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten wurde angemerkt, dass mittels Videobeobachtung die gefühlte Wahrnehmung einer Interaktion nicht beobachtet werden kann und ein Konflikt nicht immer eine Reaktion nach sich zieht.

Zudem wurde angemerkt, dass neben der Konfliktfläche an der Durchfahrtsbeschränkung auch Konflikte in der verschränkten Verkehrsführung auf Höhe der Hausnummer 26 existiert.

Die Teilnehmenden bestätigten die positive Wirkung der Stadtmöbel, die von Besucher:innen der Münsterstraße rege genutzt wurden.

Diskussion der neuen Gestaltung

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität wird von vielen als ein wichtiger Indikator für Belebung und eine hohe Nutzung der Münsterstraße durch zu Fuß gehende und Radfahrende genannt. Weniger Durchfahrten, eine schöne Gestaltung, hübsches Mobiliar und viel Gastronomie werden hier als Anhaltspunkte genannt. Die Sitzmöbel aus dem Stadtexperiment wurden durch die Bürger:innen gelobt, es wurden jedoch Verbesserungsvorschläge genannt. Es könnte ein Stadtmobiliar mit integriertem WLAN, Lademöglichkeiten für Smartphones und Laptops oder mobile Stühle angeschafft werden.

Verkehrsführung

Die erprobte Verkehrsführung wurde generell als positiv und weiterhin erstrebenswert eingeordnet. Möglichkeiten zur Erreichbarkeit des frei.RAUMs als Ziels wurden ebenfalls diskutiert. Eine Option sei ein Angebot von Parkmöglichkeiten nördlich des Zentrums, da es hier einen Mangel gäbe. Einige aus Wethmar in das Zentrum Fahrenden kommen aktuell über die Münsterstraße in die Mitte. Dafür müsse eine Lösung her.

Die Einzelhändler:innen wünschen sich eine Frequenzsteigerung. Ein Grund für wenig Frequenz ist, dass die Münsterstraße durch den viel befahrenen Abschnitt angrenzend an die Cappenberger Straße vom restlichen Zentrum abgeschnitten sei. Als Anreiz zur Nutzung der Münsterstraße könnte ein Zentrenmanagement dienen, das Aktionen, wie ein in der Vergangenheit stattgefundenen Brunch organisiert. Eine weitere Option sei das Einrichten von Kurzparkzonen, da die Einzelhändler:innen niemanden ausschließen und alle Kund:innen erreichen möchten.

Das Tempo auf der Münsterstraße sollte in jedem Fall gering sein, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sei definitiv zu hoch. Zudem sollte für den Fall einer Weiterführung des Stadtexperiments die Sackgasse deutlich erkennbar an der Einfahrt der Münsterstraße gekennzeichnet werden. Kurz wird außerdem die Sperrung der Münsterstraße in die andere Richtung diskutiert. Hierbei würde die Straße im Osten gesperrt und aus Richtung Cappenberger Straße befahrbar sein.

Entwickeln von Zukunftsszenarien

Die Teilnehmenden konnten auf vorbereiteten Plakaten über mögliche Verkehrsführungen bzw. Anordnungen sowie über geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit abstimmen. Die Maßnahmen stammen weitestgehend aus den Vorschlägen und Anregungen aus allen vorherigen Beteiligungsprozessen, z. B. aus den Befragungen und dem Afterwork(shop).

Für die Bewertung und Vergleichbarkeit der Szenarien untereinander wurden Kategorien eingeführt, die sich an den Zielen des Stadtexperiments orientieren:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Akzeptanz sowie
- Realisierbarkeit

Die Gewichtung erfolgte mittels Punktesystem auf einer Skala von 1 bis 5

Die Option der Fußgängerzone war nicht als Option ausgedrückt, wurde dennoch diskutiert und teilweise befürwortet. Die vorgeschlagenen Varianten durch das Büro waren eine Fahrradstraße mit Durchfahrtssperre, eine Fahrradstraße ohne Durchfahrtssperre, ein verkehrsberuhigter Bereich mit Durchfahrtssperre, ein verkehrsberuhigter Bereich ohne Durchfahrtssperre und ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Bewertung der Verkehrsszenarien

Fahrradstraße mit Durchfahrtssperre

Die Option der Fahrradstraße mit Durchfahrtssperre wurde tendenziell mit einer positiven Auswirkung auf die Aufenthaltsqualität bewertet. Die Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt ist bei der Fahrradstraße mit Durchfahrtssperre eher positiv, von drei Personen neutral und von einer Person als schlecht eingeordnet worden. Die Verkehrssicherheit könnte sich eher erhöhen und die Erreichbarkeit ist von je einer Person gut und eher schlecht bewertet worden und von weiteren Personen mittel bewertet. Die Akzeptanz wird gut eingeschätzt, wohingegen die Realisierbarkeit sehr unterschiedlich bewertet wurde, jedoch von niemandem schlecht bewertet. Als ergänzende Option wurde eine Verwendung automatisch bedienbarer Poller genannt, die beispielsweise den Anlieferverkehr an die Geschäfte in die Münsterstraße erleichtern könnte.

Fahrradstraße ohne Durchfahrtssperre

Die Möglichkeit der Fahrradstraße ohne Durchfahrtssperre, der Ist-Zustand, wurde in allen Aspekten, bis auf die Realisierbarkeit eher negativ eingestuft. Hierbei ist der Konsens, dass die Fahrradstraße ohne Durchfahrtssperre eher keine Option für die Zukunft ist.

Verkehrsberuhigter Bereich mit Durchfahrtssperre

Ein Verkehrsberuhigter Bereich mit Durchfahrtssperre ist eine Option, die sich die Gäste der Dialogveranstaltung vorstellen können. Die Aufenthaltsqualität würde sich verbessern. In allen weiteren Aspekten gehen die Meinungen zwischen gut und mittel auseinander. Insgesamt ist diese Variante allerdings positiv bewertet worden.

Verkehrsberuhigter Bereich ohne Durchfahrtssperre

Der Verkehrsberuhigte Bereich ohne Durchfahrtssperre wurde eher schlecht bewertet. Die Aufenthaltsqualität würde leiden und die Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt sei ebenfalls bei dieser Variante eher schlecht. Bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit herrscht Uneinigkeit. Die Erreichbarkeit würde nicht verbessert werden und die Akzeptanz wäre mäßig. Zwei Personen sagen, es wäre gut realisierbar und zwei sagen, die Realisierbarkeit wäre eher schlecht.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (mit Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h)

Das Szenario eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wird durchweg schlecht, eher schlecht und in wenigen Fällen mittel bewertet. Diese Variante ist für die Gäste der Dialogveranstaltung nur schwer gut umsetzbar.



ABBILDUNG 94 FAHRRADSTRAÙE MIT DURCHFARTSSPERRE

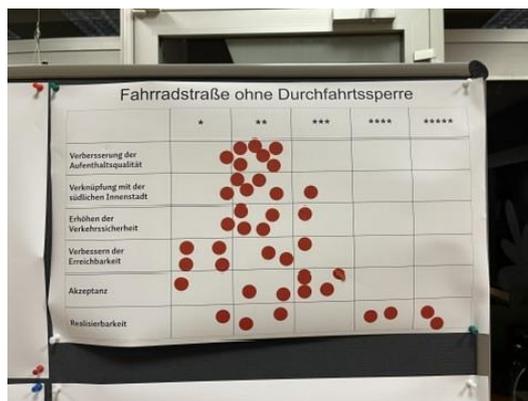


ABBILDUNG 95 FAHRRADSTRAÙE OHNE DURCHFARTSSPERRE



ABBILDUNG 96 VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH MIT DURCHFARTSSPERRE

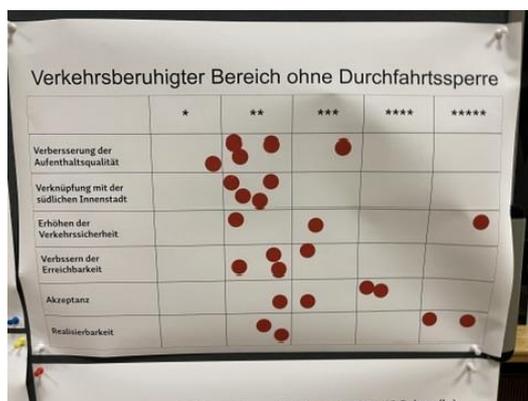


ABBILDUNG 98 VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH OHNE DURCHFARTSSPERRE

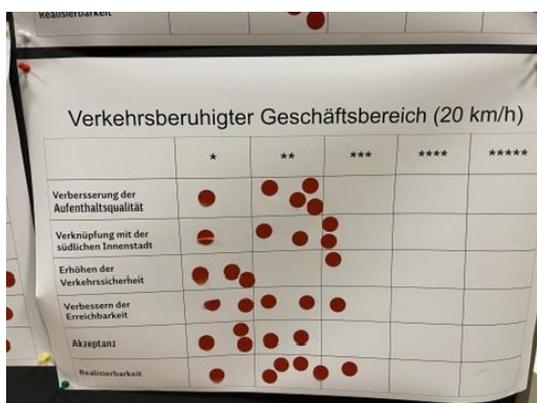


ABBILDUNG 97 VERKEHRSBERUHIGTER GESCHÄFTSBEREICH

Weitere Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Stadtexperiments

Als zusätzliche Aufgabe konnten die Gäste in einer Zielscheibe Klebepunkte mit Ziffern, die für verschiedene Maßnahmen stehen kleben. Die Ringe der Zielscheibe standen für sehr wichtige Maßnahmen in der Mitte der Scheibe, wichtige Maßnahmen und auf dem äußersten Ring weniger wichtige Maßnahmen und das jeweils in Bezug auf die Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt, der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der Erreichbarkeit.



Impressionen



Fazit aus der Dialogveranstaltung

Die Teilnehmer:innen sehen in der Fahrradstraße mit Modalfilter oder einem Verkehrsberuhigten Bereich mit Modalfilter ihre bevorzugten Verkehrsführungen. Wobei die Erreichung der Ziele des Stadtexperiments bei der Fahrradstraße, so wie sie erprobt wurde, höher bewertet wird.

Die wichtigsten Begleitmaßnahmen zur Erreichung der Ziele des Stadtexperiments sind die dauerhafte Installation von Stadtmöbiliar, die Mitbetrachtung des weiteren Verlaufs der Münsterstraße und der Cappenberger Straße bei der Neuordnung des Verkehrs und die Ordnung des Wendeverkehrs bei Durchfahrtssperre. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden einen versenkbaren Poller, eine bessere Separation der Verkehrsarten und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Fazit und Empfehlungen

Nach insgesamt zehn Wochen ist das Stadtexperiment mit seinen unterschiedlichen Phasen beendet. Jetzt schließt sich die Frage an, wie nach den gewonnenen Erkenntnissen und geäußerten Wünschen die Münsterstraße im Abschnitt zwischen Persiluhr und Kurt-Schumacher-Straße gestaltet und belebt sein will.

Nachfolgend werden noch einmal die wichtigsten Ergebnisse aus der begleitenden Untersuchung des Stadtexperiments sowie den verschiedenen Beteiligungsformaten zusammengefasst.

Das Zukunftsnetz Mobilität hat eine Evaluation zu dem Thema Stadtexperimente angefertigt. Das Ergebnis ist, dass ein Stadtexperiment durch gut abgestimmte Kommunikation erfolgreich werden kann. Wichtig ist, dass die Stadtgesellschaft teil des Experiments sein kann und Wünsche und Vorschläge äußern darf. Stadtexperimente können nach dem Zukunftsnetz Mobilität nicht scheitern, sondern lediglich Erfahrungen bescheren.

Bereits bei der Auftaktveranstaltung mit den Anlieger:innen wurden Indikatoren vereinbart, anhand derer der Erfolg des Stadtexperiments gemessen werden soll. Die vereinbarten Indikatoren sind:

- Frequenzsteigerung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Durchgangsverkehr
- Erhalt der Erreichbarkeit
- Fahrradroute Innenstadt

Im Fazit möchten wir die wesentlichen Ergebnisse mit den Erfolgsindikatoren abgleichen

Frequenzsteigerung

Die Münsterstraße wurde durch das Stadtexperiment stärker von zu Fußgehenden frequentiert. Befragte Passant:innen gaben an, seit Beginn des Stadtexperiments häufiger durch die Münsterstraße zu spazieren bzw. zu schlendern oder dort zu Verweilen. Die Fußverkehrszählungen bestätigen diese Angaben.

Steigerung der Aufenthaltsqualität

Die große Mehrheit der befragten Menschen sieht im Stadtexperiment eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die Anwohner:innen, die dem Stadtexperiment insgesamt sehr kritisch gegenüberstehen, sehen durch die Stadterassen eine Aufwertung der Münsterstraße, die als Ort zum Verweilen einluden. Allerdings sehen alle beteiligten Gruppen Verbesserungspotenzial beim Design und der Funktionalität der Stadtmöbel. Neben den Stadtmöbeln hat aus Sicht der Nutzer:innen auch der reduzierte Autoverkehr zur verbesserten Aufenthaltsqualität in der Münsterstraße beigetragen.

Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Der Durchgangsverkehr hat sich im Laufe des Stadtexperiments erheblich verringert. Ein deutliches Zeichen dafür, dass die Münsterstraße ohne Modalfilter als Durchfahrt zu anderen Zielen genutzt wird. Bereits kurz nach Beendigung des Stadtexperiments

verdreifachte sich der Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt wieder, ohne dass der Ziel- und Quellverkehr nennenswert zugenommen hätte.

Erhalt der Erreichbarkeit

Hinsichtlich der Wahrnehmung der Erreichbarkeit zeichnet sich je nach beteiligter Gruppe ein differenziertes Bild. Während die Passant:innen die Erreichbarkeit des frei.RAUMs als gleichbleibend oder verbessert wahrnehmen, sehen Unternehmen eine schlechtere und Anwohner:innen eine deutlich schlechtere Erreichbarkeit. Die Geschäftstreibenden sorgen um wegbleibende Kund:innen und messen der Anreise mit dem Pkw eine hohe Bedeutung zu.

Bei der Betrachtung der Erreichbarkeit ist es wichtig hervorzuheben, dass während des Stadtexperiments lediglich drei Taxistände weggefallen sind, aber durch die Stadtterassen illegales Parken nicht mehr möglich war. Die Unzufriedenheit zur Erreichbarkeit mit dem Kfz war sehr wahrscheinlich schon vor dem Stadtexperiment vorhanden.

Fahrradroute Innenstadt

Die Ergebnisse der Verkehrsbeobachtung heben die Bedeutung der Münsterstraße als Fahrradachse in die Lüneburger Innenstadt deutlich hervor. Durch das Stadtexperiment wurde Radverkehr nicht eingeschränkt, vielmehr wurde durch die mobile Radstation und weitere Radabstellanlagen zusätzliche Angebote geschaffen. Da der Modalfilter nur den Kfz-Verkehr betraf, waren Durchfahrten während der gesamten Zeit des Experiments aus beiden Richtungen möglich.

Auch nach Auffassung der weiteren Stakeholder mit ADFC und Ordnungspartnern ist die Radroute über die Münsterstraße von besonderer Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs.

Ergänzter Indikator – Verkehrssicherheit

Mit der videobasierten Verkehrsbeobachtung wurde auch die Verkehrssicherheit betrachtet. Diese betrifft vorrangig die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen, die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Über den gesamten Beobachtungszeitraum konnten nur sehr wenige Konflikte zwischen Kfz und zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden sowie zwischen Radfahrenden und Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden beobachtet werden. Zu Kollisionen kam es zu keiner Zeit. Kritische Begegnungen gab es in zwei Fällen zu Beginn des Stadtexperiments durch Wendeverkehr zwischen Pkws und Radfahrenden.

Resümee

Das Stadtexperiment kann insgesamt als Erfolg gewertet werden. Der Besuch der Münsterstraße nahm zu, die Aufenthaltsqualität wurde verbessert, der Durchgangsverkehr reduziert ohne den Radverkehr oder die Verkehrssicherheit einzuschränken und die Münsterstraße gewann an Aufmerksamkeit. Damit ist sicherlich eine Richtung vorgegeben, in die sich der frei.RAUM weiterentwickeln sollte. Gleichzeitig fungierte das Stadtexperiment wie ein Brennglas, dass Defizite und weitere Handlungsfelder sichtbar gemacht hat.

Empfehlung für die zukünftige Gestaltung der Münsterstraße

Aus gutachterlicher Sicht sollte der Verkehr in der Münsterstraße im betrachteten Abschnitt so geführt werden, wie es während des Stadtexperiments erprobt wurde. Das bedeutet eine physische Durchfahrtsperre (Modalfilter) für den Kfz-Verkehr auf Höhe der Fahrbahnverengung am *Hotel an der Persiluhr*. Als ergänzende Maßnahmen für die Verkehrsführung wird empfohlen die Durchfahrtsbeschränkung eindeutig und gut sichtbar zu beschildern, um ein unnötiges Einfahren in den Bereich zu verhindern und somit den Wendeverkehr zu reduzieren. Der Wendebereich vor dem Modalfilter sollte dringend so gestaltet werden, dass illegales Parken unterbleibt und der Wendeverkehr geordnet ist, z.B. durch andere Oberflächengestaltung.

Es reicht allerdings nicht aus nur den frei.RAUM in die Betrachtung der Verkehrsmaßnahmen einzubeziehen. Die Organisation des Verkehrs auf der Cappenberger Straße und dem weiteren Verlauf der Münsterstraße müssen mitgedacht werden. Denn auch wenn diese Straßenabschnitte nicht Teil der Evakuations waren, ist augenfällig, dass Neuordnung des Verkehrs im frei.RAUM erhebliche Verlagerungen auf diese auslöst. In die Betrachtung sollte auch die Notwendigkeit des Busverkehrs in der Münsterstraße und der Befahrung durch den Kraftfahrzeugverkehr insgesamt geprüft werden.

Um die Erreichbarkeit zu verbessern und illegales Parken und Halten zu vermeiden sind Kurzzeitparkstände sinnvoll. Um hier kurzes Parken zu gewährleisten möchten wir Parkuhren mit hoher sozialer Kontrolle vorschlagen, wie sie beispielsweise in Brüssel zum Einsatz kommen.



ABBILDUNG 99 PARKUHR ZEIGT GRÜN INNERHALB DER REGULÄREN PARKDAUER



ABBILDUNG 100 PARKUHR ZEIGT ROT AUßERHALB DER REGULÄREN PARKDAUER

Zudem wird der Bedarf der Geschäftstreibenden einer Lieferzone geteilt. Hier sollte ein entsprechendes Angebot geschaffen werden, dass sich den Lieferzeiten der Unternehmen orientiert.

Die Ergebnisse der Beteiligungen haben gezeigt, dass sich die Nutzer:innen der Münsterstraße eine Aufwertung durch Stadtmöbel und mehr Begrünung wünschen. Bei der Gestaltung sollten neben den ansässigen Unternehmen auch die Anwohner:innen intensiv einbezogen werden. Gerade letztere konnten während des Stadtexperiments nur schwer erreicht werden. Daher ist eine Fortführung der Kommunikation mit den Nutzer:innen vor Ort ebenfalls dringend empfohlen.

Diese kann gut durch weitere Aktionen im frei.RAUM und die räumliche Ausweitung bestehender Formate, wie dem Weihnachtsmarkt oder der Lün'sche Mess erreicht werden.

Anlagen

In diesem Abschnitt sind Ursprungsdokumente des Stadtexperiments enthalten, die ganz oder in Teilen in den Schlussbericht des Stadtexperiments aufgenommen wurden.

A073 Stakeholder Interviews - Leitfaden

Datum:	
Name:	
Institution:	

Abschnitt 1: Allgemeines zur Person, ihrer Funktion und ihren Interessen

1. Wer sind Sie? Bitte stellen Sie sich bzw. ggf. Ihre Institution/Verein/Firma etc. kurz vor.

Abschnitt 2: Allgemeines zur Münsterstraße

1. Wie haben Sie vom Stadtexperiment in der Münsterstraße erfahren?
2. Wie häufig und mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hauptsächlich in der Münsterstraße unterwegs?
3. Wie häufig und mit welchem Verkehrsmittel waren Sie im Vergleich dazu im Zeitraum des Stadtexperimentes in der Münsterstraße unterwegs?
4. Aus welchen Gründen sind Sie üblicherweise in der Münsterstraße unterwegs?

Abschnitt 3: Das Stadtexperiment Frei.RAUM und seine Auswirkungen

1. Inwiefern haben sich die folgenden Aspekte im Zuge des Stadtexperiments verändert?
 - a. Aufenthaltsqualität im Stadtraum
 - b. Das Miteinander im öffentlichen Raum
 - c. Verkehrslärm
 - d. Freizeitlärm
 - e. Erreichbarkeit des Projektgebietes
2. Welche Gründe sehen die für diese Veränderungen (Stichwörter: Durchgangsverkehr, Stadtmöbiliar etc.)?
3. Möchten Sie zum Stadtexperiment und seinen Auswirkungen noch etwas ergänzen?

Abschnitt 4: Der Prozess rund um das Stadtexperiment

1. Wie beurteilen Sie die Einbindung der von Anwohner:innen, Händler:innen, Passant:innen und der Öffentlichkeit in das Stadtexperiment?

2. Wie beurteilen Sie die Einbindung ihrer Institution/Verein/Firma in das Stadtexperiment?
3. Gibt es Ihrerseits weitere Anmerkungen zur Kommunikation/Beteiligung rund um das Stadtexperiment?

Abschnitt 5: Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien

1. Welche Funktion sollte dieser Abschnitt der Münsterstraße z.B. verkehrlich und aus Ihrer Sicht erfüllen?
 - a. als Raum für den Aufenthalt (Zielort)
 - b. (Persönliche) Sicht auf die Münsterstraße im Kontext der gesamten Innenstadt
2. Wie sollte der Verkehr in der Münsterstraße zukünftig geregelt werden?
3. Wie stellen Sie sich die Organisation des ruhenden Verkehrs in der Münsterstraße zukünftig vor? Hier insbesondere Wendeverkehre und Kurzzeitparken.

A073 Stakeholder Interview - Maas (ADFC Lünen)

Datum:	12.10.2023
Name:	Wolfgang Maas
Institution:	ADFC Lünen

Abschnitt 1: Allgemeines zur Person, ihrer Funktion und ihren Interessen

1. Wer sind Sie? Bitte stellen Sie sich bzw. ggf. Ihre Institution/Verein/Firma etc. kurz vor.

Herr Maas ist Sprecher des ADFC im Ortsverbandes Lünen und vertritt vor allem die Positionen des Ortsverbandes im Rahmen der Stakeholder-Interviews rund um das Stadtexperiment in der südlichen Münsterstraße. Der ADFC teilt sich in Lünen im Wesentlichen in eine Gruppe, die zum Beispiel Tages- oder Feierabendtouren mit dem Fahrrad anbietet und eine Gruppe, die sich aktiv in die Lokalpolitik rund um den Radverkehr einbringt. Diese Gruppe ist außerdem Teil eines "Arbeitskreises Radverkehr Lünen", in dem unterschiedliche Abteilungen der Stadtverwaltung, bis hin zur Ausführungsplanung, vertreten sind.

Wenngleich die Umsetzung von Projekten aus Sicht des ADFC zum Teil zu lange dauert, wird die Zusammenarbeit mit der Stadt Lünen heute insgesamt positiv beurteilt. Dies betrifft auch die Mitgliedschaft der Stadt Lünen in der Arbeitsgemeinschaft Fuß- und Radverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFS), welche vom ADFC als wichtiger Faktor für die Radverkehrsförderung bewertet wird.

Abschnitt 2: Allgemeines zur Münsterstraße

1. Wie haben Sie vom Stadtexperiment in der Münsterstraße erfahren?

2. Wie häufig und mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hauptsächlich in der Münsterstraße unterwegs?
3. Wie häufig und mit welchem Verkehrsmittel waren Sie im Vergleich dazu im Zeitraum des Stadtexperimentes in der Münsterstraße unterwegs?
4. Aus welchen Gründen sind Sie üblicherweise in der Münsterstraße unterwegs?

Der ADFC war von Beginn an zu allen Informations- und Beteiligungsveranstaltungen eingeladen und erfuhr dementsprechend darüber vom anstehenden Stadtexperiment. Herr Maas persönlich ist regelmäßig mit dem Fahrrad in der Münsterstraße unterwegs und kennt dabei sowohl die Perspektive als Kunde in der Münsterstraße, wie auch als Radfahrer, der nur hindurch fährt. Jede Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich der Münsterstraße wird grundsätzlich begrüßt, sollte allerdings auch im Gesamtkontext der Innenstadt betrachtet werden.

Abschnitt 3: Das Stadtexperiment Frei.RAUM und seine Auswirkungen

1. Inwiefern haben sich die folgenden Aspekte im Zuge des Stadtexperiments verändert?
 - a. Aufenthaltsqualität im Stadtraum
 - b. Das Miteinander im öffentlichen Raum
 - c. Verkehrslärm
 - d. Freizeitlärm
 - e. Erreichbarkeit des Projektgebietes
2. Welche Gründe sehen die für diese Veränderungen (Stichwörter: Durchgangsverkehr, Stadtmobiliar etc.)?
3. Möchten Sie zum Stadtexperiment und seinen Auswirkungen noch etwas ergänzen?

Zu den Auswirkungen des Experiments auf die Aufenthaltsqualität könnten kaum Aussagen getroffen werden. Dies sollten vor allem die Anwohner:innen vor Ort beurteilen. Der ADFC geht allerdings davon aus, dass das Stadtexperiment einen positiven Einfluss auf alle oben genannten Aspekte haben dürfte. Hr. Marks vom Büro Elkmann weist darauf hin, dass es neben der Passant:innenbefragung auch eine Beteiligung der lokalen Geschäftstreibenden sowie der Anwohner:innen gegeben hat.

Es sei klar, dass es auch weiterhin den Bedarf geben wird, dass Kraftfahrzeuge in die Münsterstraße einfahren, was u.a. durch das Hotel und das Ärztehaus begründet wird. Dazu sollte das Wenden der Fahrzeuge an der Einmündung der Cappenberger Straße sicherer abgewickelt werden können. Es brauche mehr Platz, damit Fahrzeuge in einem Zuge wenden könnten. Durch das Zurücksetzen der PKW beim Wenden seien Radfahrer wie zu Fuß Gehende nicht unerheblich gefährdet. Die Poller seien also während des Stadtexperiments nicht optimal positioniert gewesen. Außerdem müsse eine Lösung für das Kurzzeitparken, insbesondere vor dem Ärztehaus gefunden werden. Der ADFC würde hier

auch akzeptieren, wenn die Anzahl der Fahrradständer im Bereich des Ärztehauses reduziert würden.

Die Fahrradstraße müsse auch zukünftig unbedingt beibehalten werden. Die südliche Münsterstraße würde von sehr vielen Rad Fahrenden aus den nördlichen und östlichen Stadtteilen zum Erreichen der Innenstadt genutzt. Die einfahrenden Kraftfahrzeuge sollten sich ausschließlich auf Anlieger beschränken.

Abschnitt 4: Der Prozess rund um das Stadtexperiment

1. Wie beurteilen Sie die Einbindung der von Anwohner:innen, Händler:innen, Passant:innen und der Öffentlichkeit in das Stadtexperiment?
2. Wie beurteilen Sie die Einbindung ihrer Institution/Verein/Firma in das Stadtexperiment?
3. Gibt es Ihrerseits weitere Anmerkungen zur Kommunikation/Beteiligung rund um das Stadtexperiment?

Der ADFC bewertet die eigene Einbindung in das Projekt als positiv. Man sei rechtzeitig zu allen wichtigen Informations- und Beteiligungsveranstaltungen eingeladen worden. Bei diesen Veranstaltungen hätten sämtliche Anwesende die Möglichkeit gehabt ihre Meinung zu äußern oder Fragen zu Stellen. Die Öffentlichkeit sei über die Lokalpresse (Ruhrnachrichten) mehrfach informiert worden. Auch dies geschah aus Sicht von Herrn Maas rechtzeitig und ausreichend häufig.

Abschnitt 5: Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien

1. Welche Funktion sollte dieser Abschnitt der Münsterstraße z.B. verkehrlich und aus Ihrer Sicht erfüllen?
 - a. als Raum für den Aufenthalt (Zielort)
 - b. (Persönliche) Sicht auf die Münsterstraße im Kontext der gesamten Innenstadt
2. Wie sollte der Verkehr in der Münsterstraße zukünftig geregelt werden?
3. Wie stellen Sie sich die Organisation des ruhenden Verkehrs in der Münsterstraße zukünftig vor? Hier insbesondere Wendeverkehre und Kurzzeitparken.

Wie bereits oben erwähnt sollte die Münsterstraße im Abschnitt des Stadtexperimentes mit dem weiteren Verlauf in Richtung Süden, einschließlich der Lippebrücke gemeinsam betrachtet werden. Zur Brücke über die Lippe gäbe es zur Zeit einen Ideenwettbewerb, wie Fuß- und Radverkehr hier zukünftig zum Beispiel mithilfe von Sitzgruppen oder Bodenmarkierungen verträglicher gestaltet werden könnten. Es gäbe bereits 12 Rückmeldungen. Münsterstraße und Lippebrücke seien außerdem Teil von überregionalen Radwegen wie z.B. der Römer-Lippe-Route. Die ganzheitliche Betrachtung der südlichen Münsterstraße bis zur Lippebrücke entspräche im Wesentlichen auch den Forderungen der Interessensgemeinschaft Lünen, die seit vielen Jahren fordere, die Fußgängerzone im Süden stärker mit der Münsterstraße zu verknüpfen. Aus Sicht von Herrn Maas zieht eine

attraktive Innenstadt, in der sich Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad gern bewegen und aufhalten weitere Geschäftstreibende an und mache die Stadt lebenswerter.

Die Fahrradstraße im Gebiet des Stadtexperiments solle beibehalten bzw. ausgeweitet werden, da es sich um eine wichtige Achse des Radverkehrs handele (siehe oben). Gleichzeitig wird das heute zulässige Tempo 30 in diesem Abschnitt eigentlich als zu schnell eingeschätzt (das gilt für Rad Fahrende und Kraftfahrzeuge). Zusätzlichen Maßnahmen, die das Tempo des Auto-, aber auch Radverkehrs drosseln könnten, steht man grundsätzlich offen gegenüber. Fraglich sei allerdings die rechtliche Situation. Die Poller an der Einmündung der Cappenberger Straße sollten aus Sicht des ADFC unbedingt beibehalten werden, da es sich bei dem KFZ-Verkehr heute mehrheitlich um Durchgangsverkehr handele. Es bräuchte allerdings mehr Platz, damit Fahrzeuge (Anliegerverkehr) wenden können, ohne dabei zu Fuß Gehende oder Rad Fahrende zu gefährden.

Herr Maas bilanziert, dass das Stadtexperiment ein erster Schritt in die richtige Richtung sei und den richtigen Weg aufzeige, um auch weitere Umgestaltungen im südlichen Bereich der Münsterstraße (in Richtung Tobiaspark bis zur Lippebrücke) anzugehen. Die Probezeit sei jedoch mit fünf Wochen zeitlich zu kurz gewesen, als dass sich die Menschen wirklich an die neue Situation hätten gewöhnen und entsprechend umorientieren können.

A073 Stakeholder Interview - (Reddig) Ordnungspartner

Datum:	18.10.2023
Name:	Michael Reddig
Institution:	Ordnungsdienst, Stadt Lünen

Abschnitt 1: Allgemeines zur Person, ihrer Funktion und ihren Interessen

1. Wer sind Sie? Bitte stellen Sie sich bzw. ggf. Ihre Abteilung/Institution/Verein/Firma etc. kurz vor.

Das Ordnungsamt in Lünen ist im Wesentlichen dreigeteilt. Neben dem Innendienst und einer Abteilung, die sich um Radarfallen und weitere Ordnungsrechtliche Angelegenheiten kümmert, gibt es die Ordnungspartnerschaft. Dabei handelt es sich um ein elfköpfiges Team (8 Personen vom Ordnungsamt, 3 Personen der Polizei), zu welchem auch Herr Reddig gehört. Es ist vor allem dafür da, die subjektive Sicherheit der Menschen in Lünen durch Präsenz zu erhöhen und dient als Ansprechpartner für Kaufleute, Anwohner:innen u.ä. Dabei werden außerdem regelmäßig Verkehrsverstöße oder sonstige Ordnungswidrigkeiten geahndet.

Abschnitt 2: Allgemeines zur Münsterstraße

1. Wie haben Sie vom Stadtexperiment in der Münsterstraße erfahren?
2. Wie häufig waren Sie dienstlich vor dem Beginn des Stadtexperimentes und währenddessen in der Münsterstraße unterwegs?
3. Aus welchen Gründen sind Sie dann üblicherweise in der Münsterstraße unterwegs?

Herr Reddig wurde im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgemeinschaft bei der Stadt Lünen über das anstehende Stadtexperiment informiert. Außerdem gab es persönliche Gespräche mit Frau Powierski zu dem Thema.

Aufgrund der Beschwerdelage rund um den Tobiaspark handele es sich bei diesem Bereich und der Münsterstraße um einen Schwerpunkt der täglichen Streifen. Sowohl vor Beginn des Stadtexperiments als auch währenddessen seien Teams rund acht mal am Tag vor Ort. Dies würde zudem protokolliert und sei entsprechend im jährlichen Statistikbericht nachzulesen.

Die Situation vor dem Stadtexperiment unterteilt Herr Reddig in die Zeit des verkehrsberuhigten Bereiches sowie die Fahrradstraße. Zur Zeit des verkehrsberuhigten Bereiches sei das falsche Parken, etwa vor dem ansässigen Restaurant, regelmäßig geahndet worden. In Gesprächen mit den Fahrzeughaltern habe sich teilweise herausgestellt, dass das vergleichsweise geringe Bußgeld von 10 Euro dabei bewusst in Kauf genommen worden sei. Durch die Anordnung der Fahrradstraße und die Anpassung des Bußgeldkataloges seien es insgesamt weniger Falschparker festgestellt worden. Bei beiden verkehrsrechtlichen Anordnungen gäbe es jedoch mit Probleme mit falsch parkenden Fahrzeugen, die "nur kurz" Eis essen oder andere Geschäfte besuchen. Diese hielten vor Beginn des Stadtexperiments beispielsweise in der Einmündung an der Cappenberger Straße (späterer Standort des Pollers).

Weiterhin führt er aus, dass die Münsterstraße zuvor vor allem als Abkürzung genutzt worden sei, um insgesamt zwei Ampeln auf dem Weg in die Innenstadt zu umfahren. Die PKWs seien dabei häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs gewesen. Die Konflikte in der Münsterstraße beschränkten sich dabei aus seiner Sicht hauptsächlich auf PKWs und Rad Fahrende. Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden seien lediglich in einzelnen Fällen festgestellt worden.

Abschnitt 3: Das Stadtexperiment Frei.RAUM und seine Auswirkungen

1. Inwiefern hat sich die Situation in der Münsterstraße im Zuge des Stadtexperiments verändert?
 - a. Das Miteinander im öffentlichen Raum
 - b. Ordnungswidrigkeiten in der Münsterstraße (z.B. falsch parkende Fahrzeuge)
 - c. Anzahl der Situation, die ein Eingreifen notwendig machten
 - d. ...
2. Welche Gründe sehen die für diese Veränderungen (Stichwörter: Durchgangsverkehr, Stadtmöbiliar etc.)?
3. Möchten Sie zum Stadtexperiment und seinen Auswirkungen noch etwas ergänzen?

Herr Reddig stellt zunächst fest, dass das Stadtexperiment der Münsterstraße in diesem Abschnitt einen neuen Charakter gegeben habe. Durch das auffällig gefärbte Stadtmöbiliar und die Radstation sei den PKWs automatisch signalisiert worden, dass die Flächen vornehmlich dem Aufenthalt dienen. Die Fahrgeschwindigkeiten hätten sich verringert.

Diese Entwicklung hätte allerdings rund 2 - 3 Wochen gedauert, da sich die Auto Fahrenden zunächst an die neue Situation hätten gewöhnen müssen.

Das Hauptproblem während des Stadtexperiments seien weiterhin falsch parkende Autos gewesen. Hier hätte es sich zum Beispiel um Anwohner:innen gehandelt, die Gepäck oder Einkäufe in ihre Wohnungen brachten. In Gesprächen mit den Personen sei die Einsicht höher gewesen als vor Beginn des Stadtexperiments, da die Fahrzeuge aufgrund des Stadtmobiliars viel eher tatsächlich im Weg standen. Anwohner:innen, denen in diesem Zuge eine Ordnungswidrigkeit aufgeschrieben wurde, hätten dies nachträglich mit dem Nachweis über ihren Wohnort in der Münsterstraße ohne Bußgeld klären können.

Durch die Errichtung des Pollers im Süden der Straße sei eine neue Situation entstanden. Die Zahl der PKWs, die in die Münsterstraße einfuhren, habe sich deutlich verringert. Dennoch konnten falsch parkende Autos festgestellt werden, insbesondere direkt vor dem Poller oder auf den alten Taxiständen vor dem Hotel. Es habe allerdings auch eine Verkehrsverlagerung gegeben, wonach die Zahl der Autos, die illegaler Weise (und zu schnell) in die Fahrradstraße am Tobiaspark einfuhren, sich deutlich erhöht habe. Hier sei es immer wieder zu Konflikten, vor allem mit Rad Fahrenden gekommen. Besonders häufig sei dies in den Abendstunden der Fall. Würde der Poller in der Münsterstraße dauerhaft etabliert gäbe es aus Sicht von Herrn Reddig an der Fahrradstraße am Tobiaspark definitiv Handlungsbedarf. Die Ordnungspartner könnten dies, aufgrund ihrer weiteren Aufgaben in anderen Teilen des Lünener Stadtgebietes nicht leisten.

Abschnitt 4: Der Prozess rund um das Stadtexperiment

1. Wie beurteilen Sie Ihre Einbindung in das Stadtexperiment?
2. Gibt es Ihrerseits weitere Anmerkungen zur Kommunikation/Beteiligung rund um das Stadtexperiment?

Wie oben erwähnt, wurden die Ordnungspartner im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgemeinschaft über das Stadtexperiment informiert. Eine weitergehende Einbindung in das Projekt habe es nicht gegeben. Letzteres stellte sich während der Zeit allerdings als positiv heraus, da die Situation während der 5 - 6 Wochen des Stadtexperiments unvoreingenommen "aus zweiter Reihe" beobachtet werden konnte.

Abschnitt 5: Die Münsterstraße in Zukunft - Szenarien

1. Welche Funktion sollte dieser Abschnitt der Münsterstraße z.B. verkehrlich und aus Ihrer Sicht erfüllen?
2. als Raum für den Aufenthalt (Zielort)
3. (Persönliche) Sicht auf die Münsterstraße im Kontext der gesamten Innenstadt
4. Wie sollte der Verkehr in der Münsterstraße zukünftig geregelt werden?
5. Wie stellen Sie sich die Organisation des ruhenden Verkehrs in der Münsterstraße zukünftig vor? Hier insbesondere Wendeverkehre und Kurzzeitparken.

Die Fahrradstraße sollte aus Sicht von Herrn Reddig unbedingt beibehalten werden. Es solle aber geprüft werden, inwiefern die maximale Geschwindigkeit, zum Beispiel auf 10 Km/h,

reduziert werden könnte. Auch der Poller im Süden der Straße solle dauerhaft etabliert werden. Vorstellbar sei auch ein absenkbarer Poller, wie in der Marktstraße. Dies bedinge allerdings auch, dass der Wendehammer, z.B. mithilfe von Markierungen deutlicher gemacht wird, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Raum dafür gäbe es etwa im Bereich der alten Taxistände.

Wenn die neue Situation lang genug etabliert ist, würden sich die Menschen daran gewöhnen, was die Zahl der einfahrenden PKWs langfristig deutlich reduzieren könnte. Bei denjenigen, die dann noch in die Münsterstraße einfahren, solle es sich ausschließlich um Lieferverkehr oder Anwohner:innen handeln, die dann in einer "Kurzzeitparkzone" zum Beispiel ihr Fahrzeug ausladen könnten. Für diese Zone könnten ggf. auch Bereiche des überdachten Fahrradständers oder der Behindertenparkplätze mitgenutzt werden. Außerdem sollten die Anwohner:innen hierzu Bewohnerausweise erhalten, die sie in ihren Fahrzeugen platzieren können, um Unannehmlichkeiten und den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten. Herr Reddig ist sich bewusst, dass auch andere Nutzungen / Geschäfte Anspruch auf entsprechende Kurzzeitparkplätze äußern könnten. Das Platzangebot genüge allerdings nicht, um allen gerecht zu werden, weshalb dies eher ausgeschlossen wird. Er verweist an dieser Stelle auch auf die Parkplätze des Ärztehauses an der Kurt-Schumacher-Straße sowie angrenzende Parkhäuser.

Die Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen und die Fahrradstation als Teil des Stadtexperiments werden positiv bewertet und sich auf für die Zukunft dieses Bereiches gewünscht. Das Mobiliar dürfe dabei gerne bunter gestaltet werden. Er wünscht sich außerdem zusätzliche Bepflanzungen, nicht nur am Mobiliar, sondern auch in größeren Pflanzkübeln, wie z.B. an der Santander Bank. Auch die Radstation solle gerne beibehalten werden. Es gäbe außerdem auch in anderen Teilen der Stadt Bedarf für weitere Radstationen.

Die Münsterstraße solle deutlicher an den Rest der Innenstadt und die Fußgängerzone angebunden werden. Dies sei zu Zeiten, als der Bereich am Tobiaspark noch als Fußgängerzone genutzt wurde, besser gewesen. Aktuell sei dieser Bereich eher trist. Möglichkeiten hierfür sieht er vor allem in der einheitlichen Gestaltung oder zusätzlichen Sitzgelegenheiten. Eine weitere Idee sind Hinweisschilder, die etwa den Weg zum Spielwarengeschäft, der Eisdielen oder der Persiluhr zeigen. (Touristische) Besucher:innen würden spätestens am Tobiaspark umkehren, da sie nicht über die weiteren Orte Bescheid wüssten. Dabei sei Lünen bei Touristen sehr beliebt, was auch zukünftig weiter gefördert werden müsse.

Er bilanziert, dass Bereich insgesamt eine hohe Bedeutung habe. Seit fünf Jahren könnten Veränderungen beobachtet werden. Dies seien bereits gute Ansätze und sollten, trotz schwieriger Haushaltslage unbedingt fortgeführt werden. Dabei wünscht er sich weiterhin die aktive Einbindung der Lünen Bevölkerung und betont auch persönlich seine Bereitschaft, auch über verkehrliche Angelegenheiten hinaus, zur Partizipation.

A073 Dialogveranstaltung

Ergebnisse der Auswahl und Gewichtung ergänzender Maßnahmen

Thema	Bewertung	Anzahl der Nennungen bei Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt	Anzahl der Nennungen bei der Aufenthaltsqualität	Anzahl der Nennungen bei der Verkehrssicherheit	Anzahl der Nennungen bei der Erreichbarkeit
Maßnahme 1: Stadtmobiliar, aber besser als die Stadterassen	sehr wichtig	2	4	0	0
	wichtig	1	0	0	0
	weniger wichtig	0	0	0	0
Maßnahme 2: Mitbetrachtung der Cappenberger Straße und der Münsterstraße bis zur Lippebrücke und Engelstraße	sehr wichtig	4	0	0	1
	wichtig	1	0	0	0
	weniger wichtig	1	0	0	0
Maßnahme 3: Anordnen eines verkehrsberuhigten Bereichs	sehr wichtig	0	0	1	0
	wichtig	0	0	0	0
	weniger wichtig	0	4	1	0
Maßnahme 4: Verbot der Einfahrt für Kfz	sehr wichtig	0	0	0	0
	wichtig	0	1	1	0
	weniger wichtig	1	0	2	0
Maßnahme 5: Modalfilter ja, aber Wendeverkehr ordnen	sehr wichtig	0	1	3	0
	wichtig	0	0	2	0
	weniger wichtig	0	0	0	0
Maßnahme 6: Stärkere Verkehrsüberwachung	sehr wichtig	0	1	1	0
	wichtig	0	0	0	0
	weniger wichtig	0	1	3	0
Maßnahme 7: Kurzzeitparken ermöglichen	sehr wichtig	0	0	2	0
	wichtig	0	1	1	0
	weniger wichtig	0	0	0	2
Maßnahme 8: Busverkehr aus der Münsterstraße herausnehmen	sehr wichtig	0	0	3	0
	wichtig	0	0	0	0

Thema	Bewertung	Anzahl der Nennungen bei Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt	Anzahl der Nennungen bei der Aufenthaltsqualität	Anzahl der Nennungen bei der Verkehrssicherheit	Anzahl der Nennungen bei der Erreichbarkeit
	weniger wichtig	2	0	0	1
Maßnahme 9: Ordnen des Radverkehrs	sehr wichtig	1	0	1	0
	wichtig	0	0	3	0
	weniger wichtig	0	0	0	0
Maßnahme 10: Neuordnung der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße	sehr wichtig	0	0	1	0
	wichtig	0	0	1	1
	weniger wichtig	0	0	3	0
Maßnahme 11: Mehr Aktionen in der Münsterstraße	sehr wichtig	0	1	0	0
	wichtig	1	1	0	0
	weniger wichtig	0	1	0	0
Maßnahme 12: Einrichten einer Lieferzone	sehr wichtig	0	0	1	0
	wichtig	0	1	0	2
	weniger wichtig	0	0	0	0
Maßnahme 13: Stärkere Separation der Verkehrsarten	sehr wichtig	0	0	0	0
	wichtig	0	0	1-2	0
	weniger wichtig	0	0	1-2	0 (zwei außerhalb der Zielscheibe)
Maßnahme 14: Einrichten einer Fußgängerzone	sehr wichtig	1	0	0	0
	wichtig	0-1	1	1	0
	weniger wichtig	0-1	1	1	0
Maßnahme 15: Bessere Beschilderung	sehr wichtig	0	0	0	0
	wichtig	0	0	0	0
	weniger wichtig	0	0	5	0
Maßnahme 16: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	sehr wichtig	0	2	1	0
	wichtig	0	0	0	0

Stadtexperiment frei.RAUM

Thema	Bewertung	Anzahl der Nennungen bei Verknüpfung mit der südlichen Innenstadt	Anzahl der Nennungen bei der Aufenthaltsqualität	Anzahl der Nennungen bei der Verkehrssicherheit	Anzahl der Nennungen bei der Erreichbarkeit
	weniger wichtig	0	1	1	0
Maßnahme 17: Versenkbare Poller installieren	sehr wichtig	0	2	1	0
	wichtig	0	1	0	1
	weniger wichtig	0	1	0	0
Maßnahme 18: Modalfilter beibehalten	sehr wichtig	0	2	0	0
	wichtig	0	1	0	0
	weniger wichtig	0	2	1	0
Maßnahme 19: Reduzierung des Ruhenden Verkehrs	sehr wichtig	0	2	0	0
	wichtig	0	1	0	0
	weniger wichtig	0	1	0, (eine Nennung außerhalb der Zielscheibe)	0