



Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder

Maßnahmenkonzept -Teil A des IMKs Lünen 2035

Stand: Januar 2022

Impressum



Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder - Integriertes Mobilitätskonzept Lünen 2035

Stand: 20.01.2022

raumkom

Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
Max-Planck-Straße 18
54296 Trier

Tel.: 0651/49 36 88 50
Mail: info@raumkom.de
Web: www.raumkom.de

spitzenkraft.berlin

Diplom-Geograph Johannes P. Reimann
Sickingenstraße 55
10553 Berlin

Mail: info@spitzenkraft.berlin.
Web.: www.spitzenkraft.berlin.de

Autoren

Dr. Christian Muschwitz

Stina Burgard B.Sc.

Max Vogel B.Sc.

Judith Schlitter

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Impressum..... | 2 |
| Inhaltsverzeichnis | 3 |
| Abbildungsverzeichnis | 3 |
| 1. Einführung..... | 5 |
| 1.1. Prozessablauf | 7 |
| 1.2. Rahmendaten zum Verkehr in Lünen – Ein Überblick | 9 |
| 1.2.1. Ergebnisse der SWOT-Analyse..... | 22 |
| 1.3. Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder | 23 |
| 1.3.1. Ziele des IMKs Lünen 2035 der Stadt Lünen | 23 |
| 1.3.2. Strategie..... | 34 |
| 1.3.3. Leitbild | 36 |
| 1.3.4. Handlungsfelder | 39 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Prozessablauf des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035 | 7 |
| Abbildung 2: Ausschnitt der Ergebnisse der gesamtstädtischen Ortsbegehung (hier Lünen Süd) | 8 |
| Abbildung 3: Mobile-Open-Days Ende August 2021..... | 8 |
| Abbildung 4: Vortragsreihe während der Mobile-Open-Days im Ratssaal..... | 8 |
| Abbildung 5: Lokale und regionale Modal Splits..... | 9 |
| Abbildung 6: Lüner Radnetz | 12 |
| Abbildung 7: Gründe für Nichtnutzung des Fahrrads | 13 |
| Abbildung 8: Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen | 14 |
| Abbildung 9: Bewertung des Fußgänger- und Radangebotes | 14 |
| Abbildung 10: Entfernung zur nächsten Haltestelle | 16 |

Abbildung 11: Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen im Umkreis von 5 Minuten (Gehgeschwindigkeit 3,5 km/h) 17

Abbildung 12: Erreichbarkeit der Haltestellen mit einer Realwegentfernung von 5 Minuten (Gehgeschwindigkeit: 3,5 km/h) 17

Abbildung 13: Erreichbarkeit der Haltestellen im Umkreis von 5 min (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h) 17

Abbildung 14: Erreichbarkeit der Haltestellen im Umkreis von 10 min. (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h) 18

Abbildung 15: Erreichbarkeit der Haltestellen mit Radabstellanlagen im unmittelbaren Umfeld im Umkreis von 10 min. (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h) 18

Abbildung 16: Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Umkreis von 5 min. (Gehgeschwindigkeit: 3,5 km/h) 19

Abbildung 17: Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Umkreis von 10 min. (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h) 20

Abbildung 18: MIV-Netz Lünen 20

Abbildung 19: THG-Emissionen nach Klimaschutzszenario des BMU - übertragen auf die Stadt Lünen 25

Abbildung 20: Lineare Abnahme des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2045 (im 5 Jahres Intervall) 25

Abbildung 21: Beispielhafte Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor in % bis 2045 (im 5 Jahres Intervall) 26

Abbildung 22: Modal Split Stadt Lünen heute und potenzielle Ausführungen des Modal Splits im Jahre 2035, je nach Reduzierung der CO₂-Emissionen..... 28

Abbildung 23: Online-Umfrage "Meine Mobilität Lünen" (Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich im Jahr 2035? Ich denke, dass die Verkehrsmittel im Jahr 2035 ungefähr folgende Anteile haben sollten:) 30

Abbildung 24: Leitbild des IMKs Lünen 2035 36

Abbildung 25: Die sieben Handlungsfelder des IMKs Lünen 2035 39

1. Einführung

Die großen Verkehrsuntersuchungen wie Kontiv, MiD und SrV zeigen deutlich, unsere Gesellschaft wurde und wird über die Zeit immer mobiler und legt bzw. legt ständig weitere Entfernungen zurück. Folgerichtig wurden zunehmend höhere Erwartungen an die Verkehrsträger, im Hinblick auf die Verfügbarkeiten, Erreichbarkeiten oder auch Reisezeiten, formuliert. Diese Entwicklungen wirkten sich logischerweise auf die vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsnetze und die Gestalt unserer Städte aus, sie folgen dem Diktat der Mobilität, jedoch oft zu Lasten der Lebensqualität. Und so ist in vielen Regionen, Städten und Quartieren die Last des Alltagsverkehrs kaum noch zu bewältigen. Dagegen formulierte sich aber schon vor Jahren Widerstand und seitdem wird vermehrt darauf geachtet, dass Mobilität stadtverträglicher werden muss. An die Seite dieser stadtfunktionalen Notwendigkeit tritt nun, mit der Veränderung unseres Klimas bzw. dem dringenden Ziel der globalen Klimakrise entgegen zu wirken, ein weiterer treibender Faktor. Und so gilt es umso mehr, eine flexiblere, umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität zu schaffen.

Damit ist der Zukunftsauftrag, nämlich eine nachhaltige, stadt- und klimaverträgliche aber auch breit akzeptierte Mobilität, die zugleich hochleistungsfähig ist, zu implementieren, formuliert.

Das war Grund und Anlass für die Stadt Lünen das Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 zu erstellen. Seit September 2020 erfolgte zunächst eine sorgfältige Bestandsaufnahme sowie Analysen der wesentlichen verkehrs- und mobilitätsrelevanten Faktoren in Lünen. Dazu gehörte auch die Ermittlung der Raumstruktur und der soziodemographischen Grundlagendaten. Weiterhin fand eine Sichtung der städtischen Beschlüsse zum Thema Mobilität und Verkehr der vergangenen Jahre statt, mit dem Ziel zu prüfen, welche Schwerpunktsetzungen die städtische Politik in dieser Zeit beim Thema Mobilität traf. All diese einzelnen Erhebungsstränge mündeten schließlich in einer Synthese des Status Quos, die also den aktuellen Stand der räumlich-funktionalen Gegebenheiten hinsichtlich der Mobilität widerspiegelt. Daran schloss sich die Durchführung eines Benchmarkings und einer SWOT-Analyse an. Einerseits um eine Orientierung zu geben, wo Lünen in dem Themenfeld im interkommunalen Vergleich steht und andererseits, um aufzuzeigen, welche Handlungsoptionen bestehen. Begleitet wurde dieser gutachterlich-fachliche Prozess durch verschiedene Beteiligungsformate.

Dieser vielgestaltige und anspruchsvolle Prozess bildet die Grundlage für die im Anschluss im Teil A des Maßnahmenkonzepts formulierten Ziele, Strategien, Leitbilder und diversen Handlungsfelder, welche diesem Maßnahmenkonzept zu entnehmen sind. Diese sollen Lösungsansätze für aktuelle mobilitätsbezogene Probleme im Stadtgebiet und einen Weg in die Zukunft der Mobilität in Lünen aufzeigen. Hierbei sollen alle Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt werden, um so bestmögliche Maßnahmen im Rahmen der historischen Umbruchsphase zu schaffen, in der sich die Mobilität zurzeit befindet.

Wichtige Themen stellen in diesem Kontext nicht nur die geforderte und unabdingbare Dekarbonisierung der Verkehrsträger, sondern auch Themen wie der demographische Wandel oder auch die zunehmende Verkehrsbelastung der Straßenräume dar.

Im Folgenden wird einleitend auf den Prozessablauf des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035 sowie anschließend auf die Ziele, die Strategie, das Leitbild und die Handlungsfelder eingegangen. Im Teil B des Maßnahmenkonzepts wird dann die Struktur des Maßnahmenkonzepts und das Kernelement des Mobilitätskonzepts, das Maßnahmenkonzept, dargestellt. Bevor abschließend eine Zusammenfassung und ein Ausblick erfolgen, wird das integrierte Handlungskonzept erläutert.

Die Maßnahmen, welche aus dem Integrierten Mobilitätskonzept Lünen 2035 resultieren, sind für einen Zeithorizont bis 2035, aber auch darüber hinaus ausgerichtet.

1.1. Prozessablauf

Der Erarbeitungsprozesses des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035 umfasst unterschiedliche Bausteine und bezieht eine Reihe von Akteuren mit ein. Die Aufstellung des Konzeptes sowie alle in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Elemente des Prozesses geschahen in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit der Abteilung für Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung der Stadt Lünen und dem Gutachter.

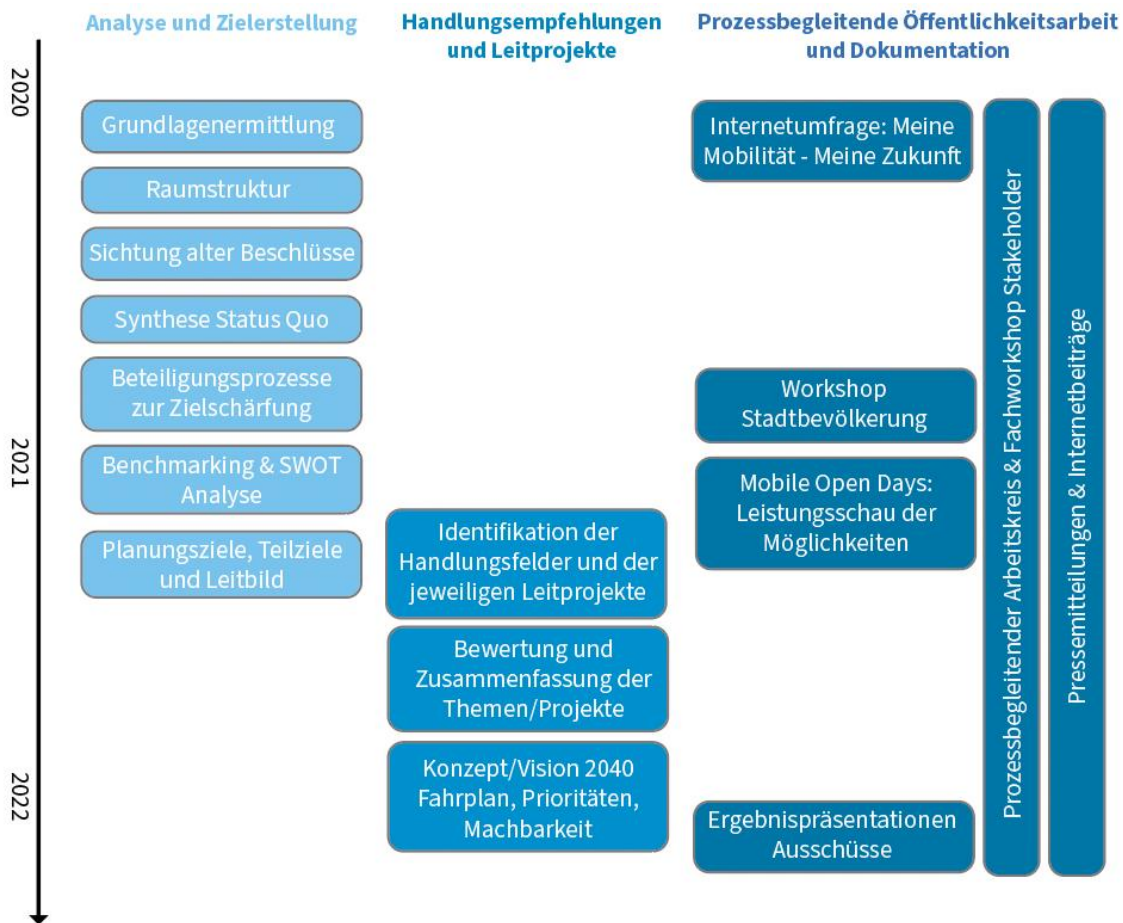


Abbildung 1: Prozessablauf des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035

Den Auftakt des Prozesses markierte eine Grundlagenermittlung, welche unter anderem die Analyse der Raumstruktur, eine gesamtstädtische Ortsbegehung sowie die Sichtung diverser Beschlüsse der Stadtverwaltung umfasste. Durch die Ergänzung eines Benchmarkings konnte ein interkommunaler Vergleich angestellt werden. Eine sog. SWOT-Analyse konnte zudem Stärken und Schwächen sowie Risiken und Chancen der Stadt Lünen identifizieren und so die Status Quo-Analyse um mögliche Handlungsoptionen und -pfade erweitern.

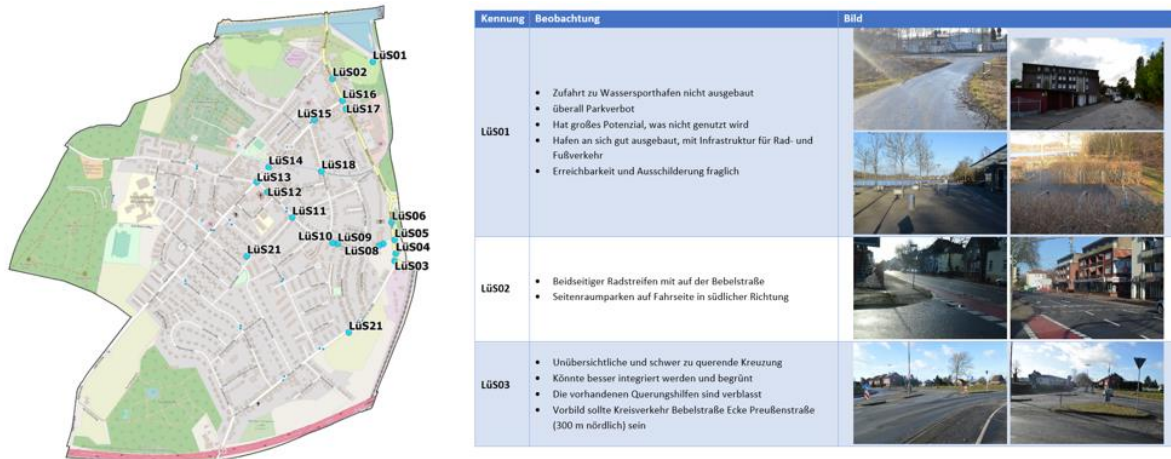


Abbildung 2: Ausschnitt der Ergebnisse der gesamtstädtischen Ortsbegehung (hier Lünen Süd)

Prozessbegleitend und um die Status Quo-Analyse zu vervollständigen, fanden verschiedene Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation statt. Ein Prozessbegleitender Arbeitskreis mit Stakeholdern und Fachakteuren sowie ein Fachworkshop für Stakeholder prägten das Mobilitätskonzept. Zudem wurde durch verschiedene Formate die Lünen Stadtbevölkerung einbezogen. Dies geschah unter anderem durch die Internetumfrage „Meine Mobilität – Meine Zukunft“, an der die Lüneninnen und Lünen von November 2020 bis Januar 2021 teilnehmen konnten. Insgesamt nahmen 1.172 Personen an der Umfrage teil (699 vollständig ausgefüllte Fragebögen). Im Rahmen zweier Bürgerworkshops, die aufgrund der Corona Pandemie Mitte Juli digital stattfanden, konnten außerdem viele Rückmeldungen zu der aktuellen Mobilitätssituation in Lünen gesammelt werden und schließlich auch mit in das Mobilitätskonzept einfließen.

Darüber hinaus fanden Ende August 2021 die Mobile-Open-Days in der Lünen Innenstadt auf dem Willy-Brandt-Platz statt. Gegenstand war eine Leistungsschau der Mobilität von Morgen. Einbezogen wurden Lünen Fahrrad- und Autohändler (E-Autos und E-Transporter), die VKU, die Lünen Stadtwerke, der ADFC und die AGFS. Ergänzend wurde im Lünen Ratssaal im Rahmen eine Vortragsreihe zu den Themen „Strategien zur Förderung des



Abbildung 3: Mobile-Open-Days Ende August 2021



Abbildung 4: Vortragsreihe während der Mobile-Open-Days im Ratssaal

Umweltverbundes“, „Spielräume kommunaler Mobilitätsentwicklungsplanung“ und „Straßen und Plätze - Stadtraum für Alle“ informiert sowie diskutiert.

Um schließlich das Mobilitätskonzept aufzustellen, bestanden die letzten Schritte des Prozesses darin, Handlungsfelder und Leitbilder zu identifizieren. Darüber hinaus wurden Themen und Projekte bewertet und zusammengefasst, Prioritäten und Machbarkeiten der einzelnen Maßnahmen identifiziert sowie das Konzept mit einem Fahrplan ausgestattet.

Im Verlauf des gesamten Prozesses dienten zudem Pressemitteilungen und Internetbeiträge zur Information der Öffentlichkeit. Am Ende des Prozesses steht die Ergebnispräsentation.

1.2. Rahmendaten zum Verkehr in Lünen – Ein Überblick

Als Einstieg in den Teil A des Maßnahmenkonzept eignet sich der Blick auf den sog. Modal Split, also die Anteile des Wegeaufkommens unterschiedlicher Verkehrsarten. Ein Vergleich des Befundes für Lünen mit dem des Kreises Unna sowie den landesweiten Zahlen und denen für die Metropole Ruhr, helfen die Verhältnisse besser einordnen zu können.

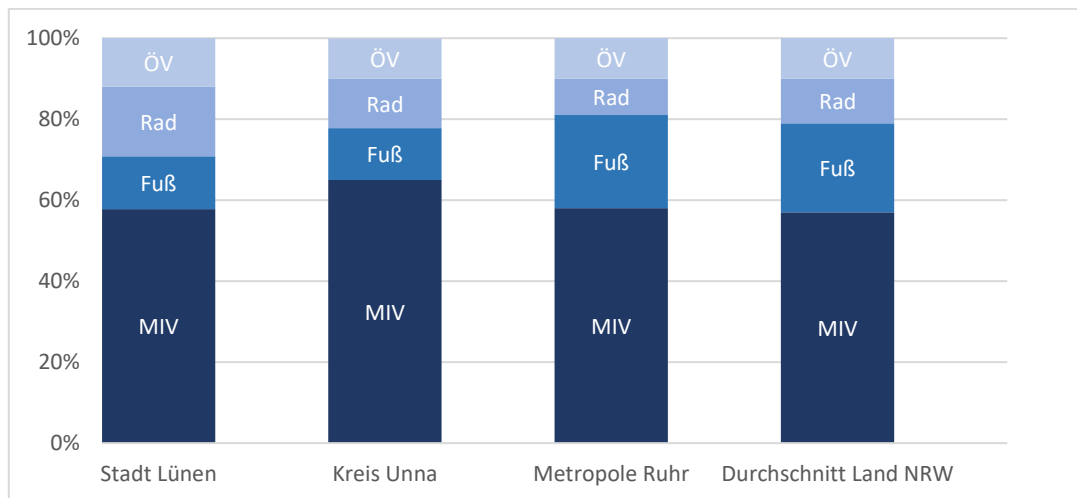


Abbildung 5: Lokale und regionale Modal Splits¹

[Fußverkehr Lünen: Kreis Unna gleichauf, aber deutlich weniger als im Ruhrgebiet und in NRW]

Bei dem Fußverkehrsanteil liegt die Stadt Lünen sowie der gesamte Kreis Unna mit 13 % bzw. 12,8 % im Vergleich zu 23 % in der Metropole Ruhr und 22 % im landesweiten Durchschnitt deutlich zurück. Als Ursache wird hierfür in der Modal Split Untersuchung des Kreises Unna

¹ Eigene Darstellung nach RVR 2019; Kreis Unna 2013

von 2013 die Zersiedelung der Region und der Rückgang von dezentralem Einzelhandel hin zu großen Einkaufszentren² benannt.

[Radverkehr Lünen: Mehr als im Kreis Unna, Ruhrgebiet und NRW]

Das Fahrrad hat in der Stadt Lünen mit 17,3 % einen recht hohen Anteil, was der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Lünen (u.a. Mitglied in der AGFS) zuzuschreiben ist und auch das Image als fahrradfreundliche Stadt stärkt. Der Anteil liegt auch über dem Durchschnitt auf Landesebene sowie über dem der Metropole Ruhr.

[ÖPNV Lünen: Wenig mehr als im Kreis Unna, Ruhrgebiet und NRW]

Mit einem ÖV-Anteil von 11,9 % liegt die Stadt Lünen leicht über dem Durchschnitt der anderen hier betrachteten räumlichen Ebenen.

[MIV Lünen: Etwas weniger als im Ruhrgebiet und weniger als im Kreis Unna, aber mehr als in NRW]

Beim MIV-Anteil liegt die Stadt Lünen leicht unter dem Durchschnitt der Metropole Ruhr aber dafür umso deutlicher unter dem Durchschnitt für den Kreis Unna. Hier hat die Stadt mit 57,8 % MIV-Anteil sogar den geringsten Anteil und sticht damit als Kommune im Kreis Unna heraus.

Im zweiten Analyseschritt werden die Charakteristika der Lünen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsträger identifiziert, um die Lünen Mobilität darstellen zu können.

Fuß- und Radverkehr

Im Folgenden wird ein genauerer Blick auf das Rad- und vereinzelt auf das Fußwegenetz der Stadt Lünen gelegt. Die Stadt Lünen hat ein Rad-Alltagsnetz von 133 km Länge, welches über sehr heterogene Führungsformen verfügt. Vor allem im zentralen Bereich der Stadt wird dies deutlich. Die Karte zum Radnetz (vgl. Abbildung 6) aus dem Rad+ Konzept der Stadt Lünen verdeutlicht dies.

[Radwege Lünen: große Unterschiede im Angebot und den Qualitäten, Lücken im Netz]

Das Rad+ Konzept unterscheidet dabei zwischen folgenden Kategorien bei den Führungsformen:

² vgl. KREIS UNNA 2013, S. 38

- Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein (Länge: 39,1 km; Anteil: ca. 30 %)
- Zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein (Länge: 7 km; Anteil: ca. 5,9 %)
- Führung im Straßenraum (Länge: 46,3 km; Anteil: ca. 34,5 %)
- Kombinierte Führung im Straßenraum und auf den Bordstein (Länge: 8,9 km; Anteil: ca. 6,7 %)
- Sonstige Führungsformen (Länge: 31,9 km; Anteil: ca. 25,4 %)

[Radwege Lünen: Freizeitradfahren deutlich besser aufgestellt]

Das Freizeitnetz, mit einer Gesamtlänge von 81 km, hat eine überörtliche Bedeutung. Es ist homogener gestaltet als das Alltagsnetz, da es sich um längere und zusammenhängende Strecken handelt. Das Netz enthält einige Themenrouten wie z.B. den Emscher Park Radweg, den Rundkurs Ruhrgebiet oder die Römer-Lippe-Route. Das Nebennetz mit 40 km erschließt die regionalen Grünzüge und ergänzt das Hauptnetz. Das Freizeitnetz führt als Route über zentrale Grünverbindungen, die nur für den Rad- und Fußverkehr ausgewiesen sind, sowie über Gemeindestraßen, Wirtschafts- und Waldweg. Die Alltags- und Freizeitnetze überschneiden sich auf 54 km.

Das Radverkehrskonzept Rad+ weist auf Netzlücken im Alltags- sowie Freizeitnetz hin. Im Ersteren gibt es sieben Netzlücken mit einer Länge von 6,6 km, im Freizeitnetz drei Netzlücken mit insgesamt 2,2 km.

Wenn man Lünen im regionalen Kontext betrachtet, ist insbesondere das regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr zu berücksichtigen. In den letzten Jahren wurde der Fokus stärker auf den regionalen Alltagsverkehr gelegt und Planungen zum Radschnellweg Ruhr (RS1) wurden verstärkt:³

³ vgl. Metropole Ruhr 2019: S. 114 f.

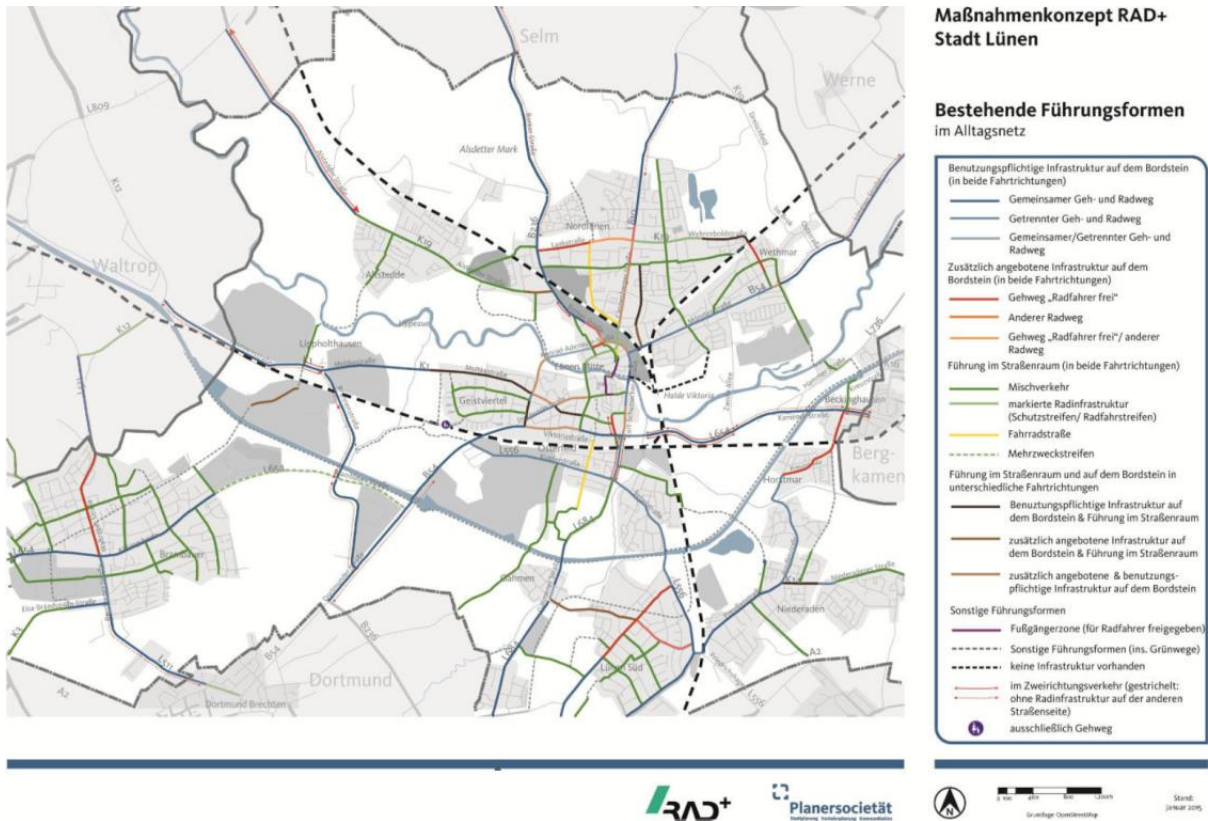


Abbildung 6: Lüner Radnetz ⁴

[Bikesharing Lünen: kein Angebot]

Das Thema Bikesharing hat in der Metropole Ruhr in den letzten Jahren an Relevanz gewonnen. Das „metropolradruhr“, 2009 im Rahmen eines Modellprojekts entstanden, ist ein auf den Alltagsverkehr ausgerichtetes Netz aus 1.800 Rädern an 200 Ausleihstationen. Allerdings sind die Stationen auf die Kernzone der Metropole konzentriert und befinden sich vorwiegend in den Großstädten. In Lünen und im gesamten Kreis Unna befinden sich keine Stationen. Das „Revierrad“ ist ein auf den Freizeitverkehr ausgerichtetes Leihsystem mit 18 Stationen. Aber auch dieses Angebot findet sich nicht auf Lüner Stadtgebiet. ⁵

Als Service ist in der Innenstadt Lünens eine öffentliche, kostenlos nutzbare E-Bike Ladebox zu finden. ⁶ Außerdem liegen zwei Radstationen auf Lüner Stadtgebiet, eine am Markt und eine am Hauptbahnhof. ⁷

⁴ Radverkehrskonzept Rad+
⁵ vgl. Metropole Ruhr 2019: S.116 f.
⁶ Stadt Lünen 2021
⁷ ADFC NRW 2021

[Radabstellanlagen Lünen: 2013 als überwiegend ausreichend befunden]

Die Mobilitätsbefragung von 2013 ist auch der Frage nachgegangen, ob am Wohn- und Arbeitsort (ausreichend und adäquate) Fahrradabstellanlagen vorzufinden sind. Dies bejahen in Lünen 65,8% für ihren Wohnort und 30,9% für ihren Arbeitsort. An letzterem ist demnach nur für knapp einem Drittel der Befragten eine (adäquate) Fahrradabstellanlage vorhanden.⁸

Für die Nichtnutzung des Fahrrads, nach der ebenfalls gefragt wurde, gibt es verschiedene Gründe. Der meistgenannte Grund der Nicht-Radfahrer ist, dass das jeweilige Ziel zu weit entfernt ist.⁹

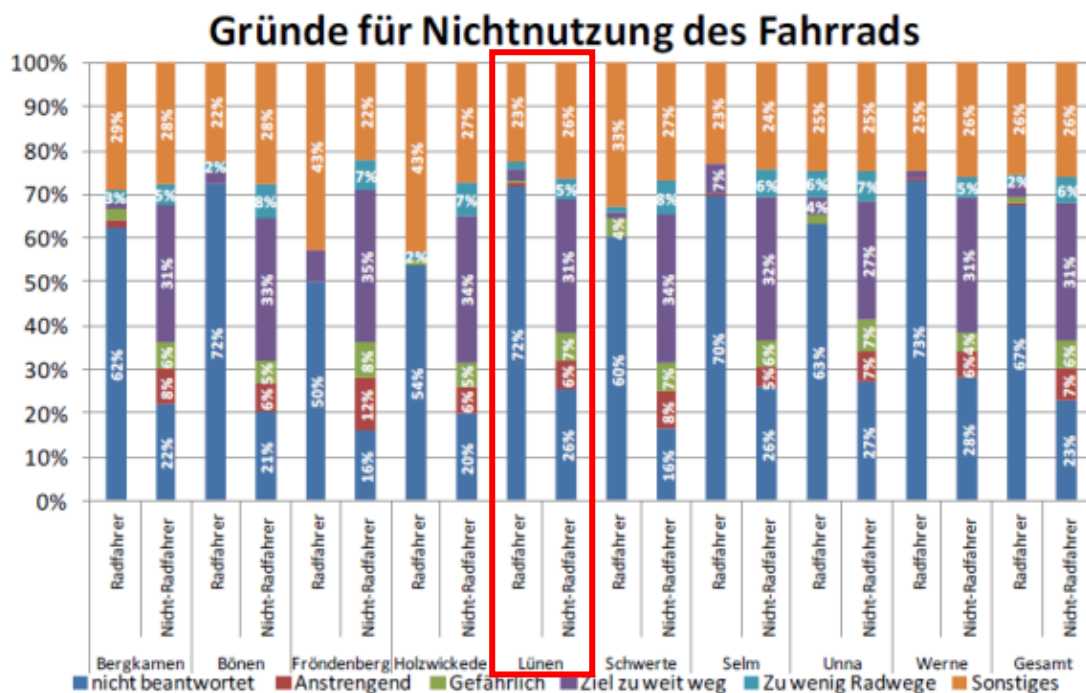


Abbildung 7: Gründe für Nichtnutzung des Fahrrads¹⁰

Zu erwähnen ist noch die Radstation am Lünen Hauptbahnhof. Diese stellt, wenn auch klein, den vollen Umfang der Dienstleistungen einer Radstation zur Verfügung.

⁸ vgl. Kreis Unna 2013, S. 30 f.
⁹ vgl. Kreis Unna 2013, S. 30 f.
¹⁰ Mobilitätsbefragung Kreis Unna, S. 30

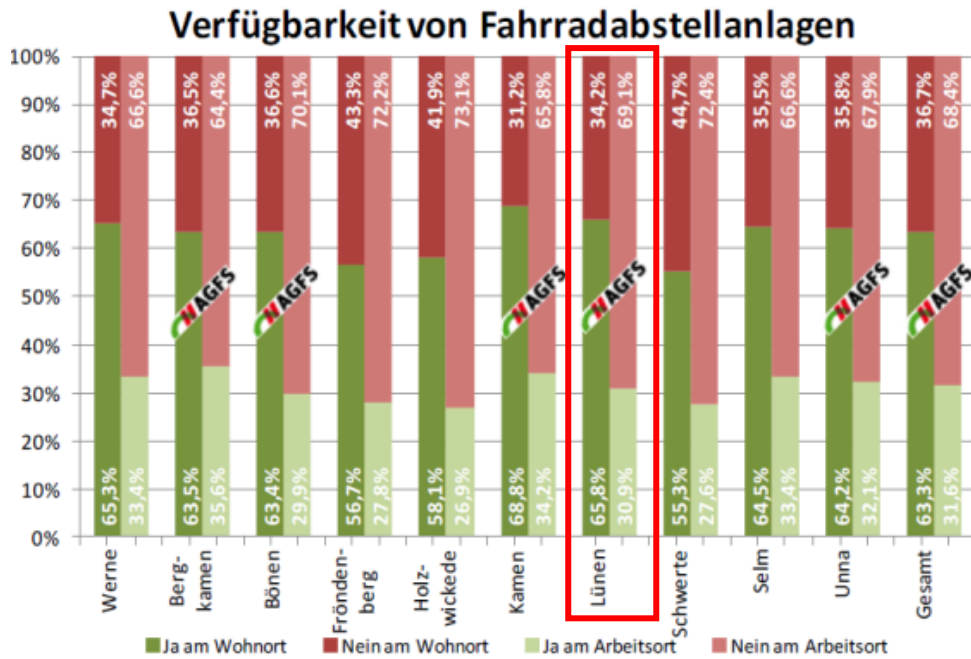


Abbildung 8: Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen¹¹

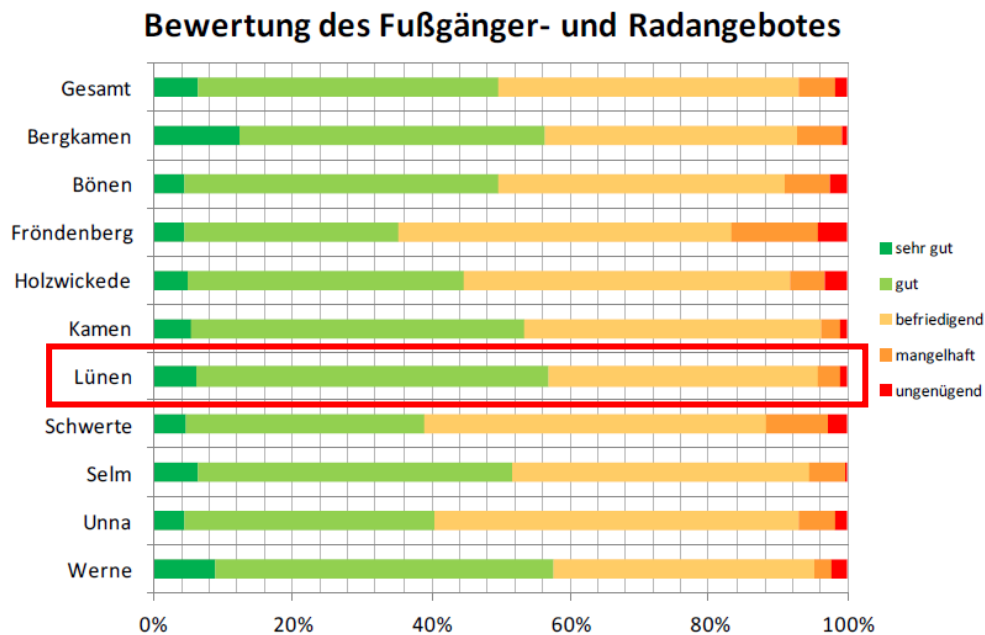


Abbildung 9: Bewertung des Fußgänger- und Radangebotes¹²

Die Bewertung des Fußgänger- und Radangebots in der Mobilitätsbefragung des Kreis Unna fällt in Lünen positiv aus. Über 55 % der Befragten geben ein „sehr gut“ oder „gut“. Nur 5 % dagegen vergeben ein „mangelhaft“ oder „ungenügend“.¹³

Abschließend muss erwähnt werden, dass die kreisweite Befragung nunmehr acht Jahre zurückliegt, da ist schon unter „normalen“ Bedingungen ein langer Zeitraum. Jedoch kommt

¹¹ Mobilitätsbefragung Kreis Unna, S. 30

¹² Mobilitätsbefragung Kreis Unna, S. 32

¹³ vgl. Kreis Unna 2013, S. 32

beim hier im Fokus stehenden Thema noch dazu, dass der Bereich Radverkehr in dieser Zeit massiven Veränderungen unterworfen war, so hat z.B. der Besitz von Pedelecs massiv zugenommen und in fast allen deutschen Städten steigt der Radverkehrsanteil. Insofern ist die Aussagekraft der Befragungsergebnisse für das Jahr 2021 allenfalls eingeschränkt übertragbar.

Öffentlicher Verkehr

Wir unterscheiden bei der Analyse des Öffentlichen Verkehrs zum einen in Öffentlicher Personennahverkehr und zum anderen in Schienenpersonennahverkehr. Diese werden im Folgenden gesondert betrachtet.

Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV

[ÖPNV Versorgung Lünen: Bus, U-Bahn und Bahn auf normalem Standard]

Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) ist der kommunale Verkehrsdienstleister in Lünen. In Lünen erstreckt sich ein Busnetz von 170 Haltestellen, darunter 34 behindertengerechte mit Hochbord. Die Haltestellen werden von insgesamt 16 Linien bedient. Darunter befindet sich auch die U41, die größtenteils in Dortmund verkehrt aber auch auf Lünen Stadtgebiet 3 Haltestellen anbindet (Herrentheystraße, Brambauer Krankenhaus, Brambauer Verkehrshof). Des Weiteren verbinden 2 Schnellbuslinien und 3 Regiobuslinien Lünen mit Bergkamen, Selm, Werne und Hamm. Eine Linie des VRR verbindet Lünen mit der Nachbarstadt Waltrop im Kreis Recklinghausen. Der öffentliche Nahverkehr Lünens, insbesondere innerhalb der Stadtgrenzen, wird außerdem abgedeckt durch 6 Linien mit Taktverkehr (davon 5 Stadtlinien) sowie 2 Linien mit ganztätiger oder zeitweiliger Bedienung. Innerstädtisch sind für Umstiege besonders bedeutend die Haltestellen Persiluhr, Lünen Hauptbahnhof, Bäckerstr. und Marienkirche, da hier 6 bis 11 der Linien halten.¹⁴

In Lünen gilt der Westfalentarif (ehemals Ruhr-Lippe-Tarif) im Binnenverkehr der Stadt. Für Fahrten aus dem angrenzenden VRR-Raum (Waltrop, Dortmund) oder umgekehrt gilt der VRR-Tarif.

¹⁴ vgl. VKU, Liniennetz Lünen 2020: <https://www.vku-online.de/upload/31131287-Lunen-A2-31.10.2019.pdf>

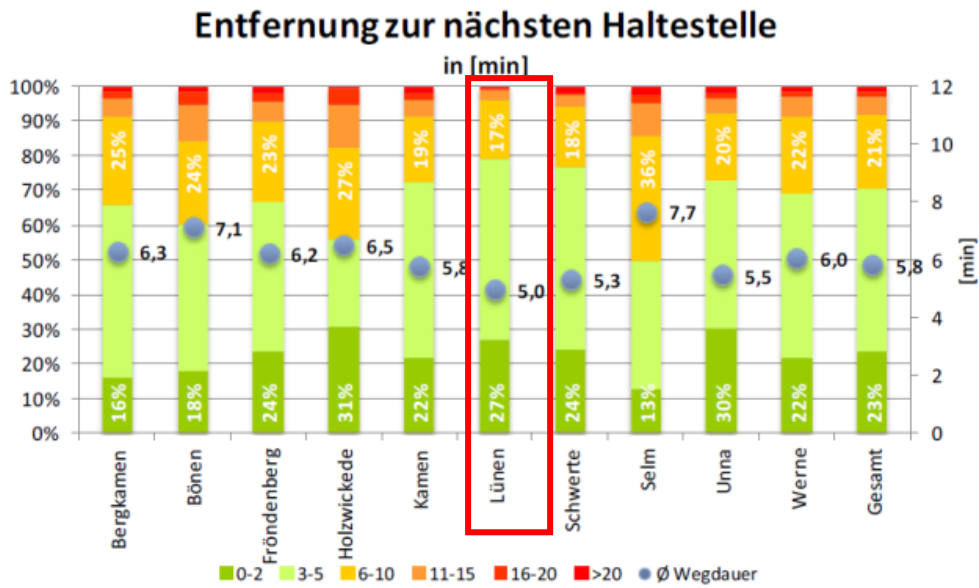


Abbildung 10: Entfernung zur nächsten Haltestelle¹⁵

Einen Überblick darüber, wie weit die Bürgerinnen und Bürger Lünens zur nächsten Haltestelle brauchen, bietet die Mobilitätsumfrage, die 2013 im Kreis Unna durchgeführt wurde. Die durchschnittliche Entfernung vom Wohnort der Befragten zur nächsten Haltestelle beträgt im Kreis 6 Minuten. Für die Stadt Lünen ergibt sich ein Wert von 5 Minuten, was kreisweit die kürzeste durchschnittliche Entfernung darstellt. In Lünen benötigen 27 % der befragten Bürgerinnen und Bürger 0-2 Minuten, über 50 % benötigen 3-5 Minuten, 17 % erreichen die nächste Haltestelle in 6-10 Minuten und nur knapp 5 % haben einen Weg, der 16 bis über 20 Minuten dauert (vgl. Abbildung 10).¹⁶

[Haltestellen Lünen: zu Fuß, bezogen auf Luftlinienentfernung gut versorgt]

Neben den vorangestellten Ergebnissen der Mobilitätsumfrage des Kreises Unna, hat das Institut für Raumentwicklung und Kommunikation die Entfernungen zu den ÖPNV-Haltestellen im Rahmen der Status-Quo-Untersuchung noch einmal kleinräumiger, auf die einzelnen Stadtteile bezogen, betrachtet. Hierbei wurde eine Gehgeschwindigkeit von 3,5 km/h zugrunde gelegt, um inklusiv allen Menschen, also auch Älteren, Kindern und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden. Es wird deutlich, dass bei einer fünf Gehminuten entsprechenden Luftliniendistanz die meisten Lünerinnen und Lüner eine Haltestelle erreichen können. Nur einzelne Gebiete im Westen Lippolthausens, im Westen

¹⁵ Kreis Unna Mobilitätsumfrage, S. 28

¹⁶ vgl. Kreis Unna 2013, S.28

Osterfelds sowie Randgebiete in Gahmen und Brambauer werden durch die gezogenen Radien nicht abgedeckt. Von diesen Standorten müssen für den Weg zur nächstliegenden Haltestelle

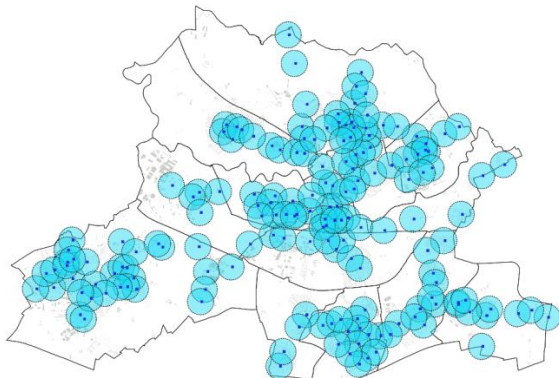


Abbildung 11: Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen im Umkreis von 5 Minuten (Gehgeschwindigkeit 3,5 km/h)

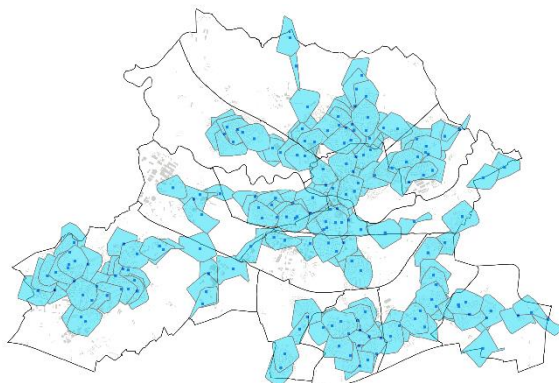


Abbildung 12: Erreichbarkeit der Haltestellen mit einer Realwegentfernung von 5 Minuten (Gehgeschwindigkeit: 3,5 km/h)

mehr als fünf Minuten aufgebracht werden (vgl. Abbildung 11). Wir weisen hier explizit darauf hin, dass sich diese Aussagen auf die Luftlinienradien beziehen. Zieht man nun eine Karte hinzu, welche die Realwegentfernungen zu den ÖPNV-Haltestellen betrachtet, werden die Defizite deutlicher. So wird offengelegt, dass in fast jedem Stadtteil, mit Ausnahme von Lünen-Stadtmitte, Lünen-Geistviertel und Lünen-Süd, Verbesserungsbedarf im Kontext der ÖPNV-Haltestellenerreichbarkeit besteht. Als Defizitär hervorzuheben sind einzelne Gebiete im Westen Lippholthausens und Osterfelds sowie Randgebiete in Gahmen und Brambauer, welche bereits bei der Betrachtung der Luftliniendistanzen offengelegt wurden.

Hinzukommen zudem Bereiche im Norden Nordlünens, im westlichen Alstedde und im östlichen Beckinghausen (vgl. Abbildung 12). Im Rahmen der Ausarbeitung der Ortsbegehung wurden für jeden Stadtteil die Distanzen in einem Zeitraum von 5 Minuten um eine Haltestelle nochmal eingehender betrachtet.

[Haltestellen Lünen: Fahrraderreichbarkeit theoretisch gut]

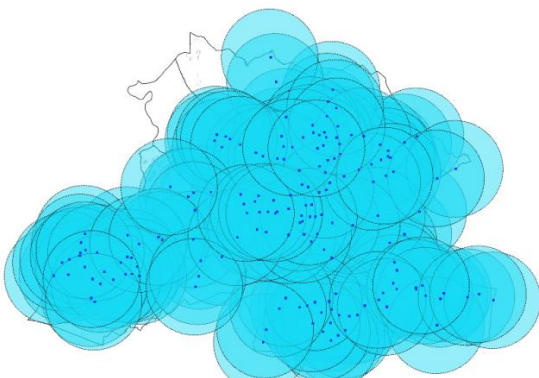


Abbildung 13: Erreichbarkeit der Haltestellen im Umkreis von 5 min (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h)

Etwas anders sieht es bei der Nutzung des Fahrrads zur Haltestelle aus. Hier erreichen alle Stadtteile Lünens innerhalb von fünf Minuten eine oder mehrere Haltestellen bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15 km/h. Nur ein kleiner Teil im Westen Nordlünens wird in diesem Radius nicht

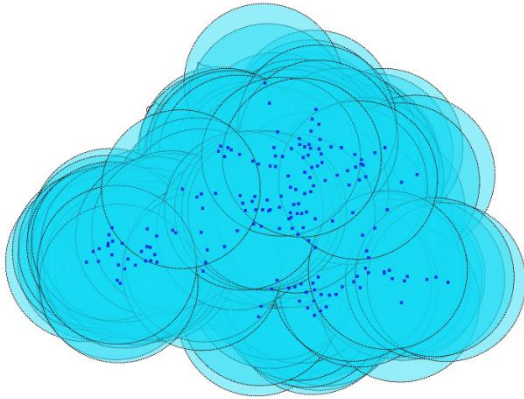


Abbildung 14: Erreichbarkeit der Haltestellen im Umkreis von 10 min. (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h)

abgedeckt. In diesem Gebiet sind jedoch nur wenige Wohneinheiten vorzufinden (vgl. Abbildung 13).

Erweitert man den Radius der Erreichbarkeiten der Haltestellen mit dem Fahrrad auf 10 Minuten bei der gleichen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 15 km/h, werden alle Stadtteile vollständig abgedeckt (vgl. Abbildung 14).

Zusammenfassend und auf die Luftliniendistanz um die Haltestellen bezogen, kann man erkennen, dass Lünen eine gute Abdeckung durch den ÖPNV vorweisen kann. Trotzdem sagt

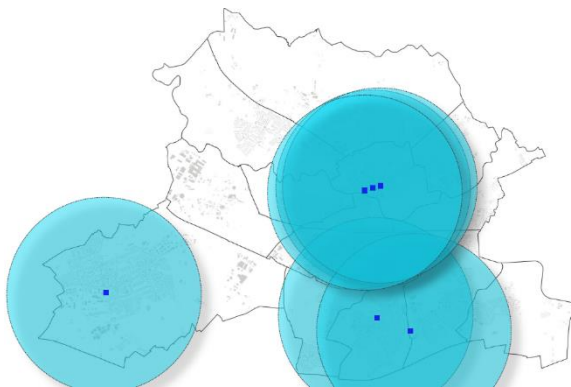


Abbildung 15: Erreichbarkeit der Haltestellen mit Radabstellanlagen im unmittelbaren Umfeld im Umkreis von 10 min. (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h)

dies nicht all zu viel über die tatsächliche Zugangsqualität aus. So werden hierbei die Wegezeit außenvorgelassen, oder auch die Querungsmöglichkeiten. Außerdem verfügt nur ein sehr kleiner Anteil der Haltestellen in Lünen überhaupt über Radabstellanlagen im unmittelbaren Umfeld, so dass die Nutzung des Fahrrads zur nächsten Haltestelle und dann die Weiternutzung des ÖPNVs für Radfahrer

unattraktiv ist und diese intermodale Verknüpfung daher kaum genutzt werden dürfte (vgl. Abbildung 15). Diese Sachverhalte wurden im weiteren Prozess vertiefend untersucht und im Rahmen der Befunde aus der Ortsbegehung erläutert.

[Bus & Bahn Bürgersicht Lünen: Angebot zu unattraktiv, zu unflexibel und zu teuer]

In der Mobilitätsumfrage des Kreises Unnas wurde auch nach den Gründen der Nichtnutzung von Bus & Bahn gefragt. Dabei ist, auch wenn man nur die Stadt Lünen betrachtet, weder bei den Stammkunden noch bei den Nichtnutzern ein eindeutig dominierender Grund für die Nichtnutzung feststellbar. Für die Stammkunden sind die volle Besetzung der Fahrzeuge sowie sonstige, frei genannte Gründe, die am meisten genannten Antworten. Für die Nichtnutzer

stellt die Inflexibilität und der hohe Preis der Fahrkarten, einen Nachteil dar. Bezogen auf den gesamten Kreis Unna besitzen hier meisten Befragten eine ÖV-Dauerkarte (15,1 %).¹⁷

[Carsharing Lünen: rudimentär vorhanden]

Neben den klassischen öffentlichen Verkehrsangeboten in Lünen sind ebenfalls zwei Carsharing-Stationen zu nennen. Die Station „LÜNTEC“ im Stadtteil Brambauer sowie eine weitere Station am Rathaus. Beide Stationen werden vom Anbieter „scouter“ betrieben und sind auch über flinkster von DB Connect buchbar.

Um in Zukunft eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger zu gewährleisten, sind im Kontext einer Bewertungsmatrix für Mobilstationen für den Kreis Unna, erschienen 2019, auch Standorte in Lünen für den Ausbau zu Mobilstationen genannt.¹⁸

Schienerpersonennahverkehr – SPNV

Die Stadt Lünen verfügt über zwei Bahnhöfe, die mit der Regionalbahn zu erreichen sind – zum einen der Hauptbahnhof von Lünen nordöstlich der Innenstadt sowie den Bahnhof Lünen-Preußen in Lünen-Süd. Hierbei verläuft die Verbindung Dortmund Hbf – Münster Hbf¹⁹ durch Lünen sowie die Linie Dortmund Hbf – Enschede²⁰. Werktags ist im 15 – 20 Minutentakt eine Verbindung nach Dortmund gegeben.

[Bahnhöfe Lünen: quantitativ stark, Qualitäten ausbaufähig]

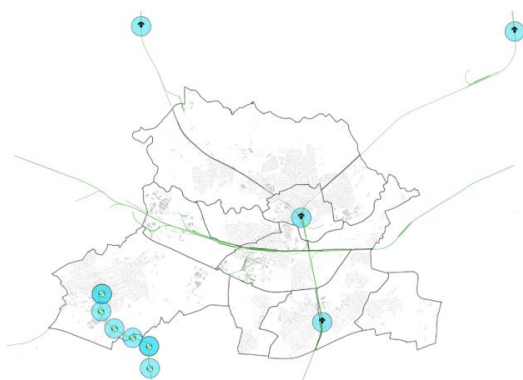


Abbildung 16: Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Umkreis von 5 min. (Gehgeschwindigkeit: 3,5 km/h)

Nach Münster verkehrt jede Stunde eine Regionalbahn als Direktverbindung. Ansonsten können nach Münster innerhalb einer Stunde zusätzlich vier verschiedene Möglichkeiten mit Umstieg gewählt werden. Lünen hat keine Gleisanbindung an den Schienenfernverkehr (IC & ICE).

Wenn man sich hier mit Hilfe von Luftradien die Erreichbarkeit der Bahnhöfe anschaut, wird

deutlich, dass nur ein geringer Teil der Lünen Bevölkerung innerhalb von 5 Minuten (mit einer

¹⁷ vgl. Kreis Unna 2013: S. 29

¹⁸ vgl. Planersocietät 2019

¹⁹ Eurobahn 2020

²⁰ DB 2019

durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 3,5 km/h) die Bahnhöfe erreicht (vgl. Abbildung 16).

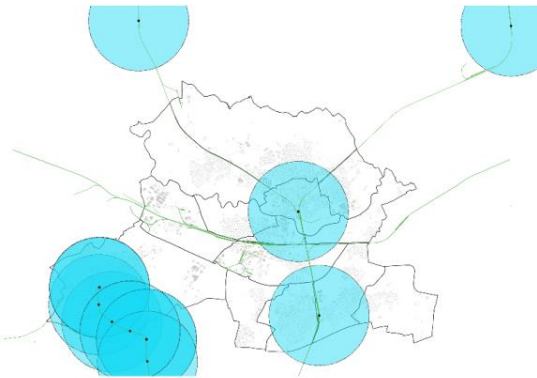


Abbildung 17: Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Umkreis von 10 min. (Fahrgeschwindigkeit: 15 km/h)

Schaut man sich weiter die Erreichbarkeiten innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15 km/h an, zeigt sich, dass der Stadtteil Brambauer, bedingt durch die Anbindung der U41, überdurchschnittlich gut angeschlossen ist. Durch den Hauptbahnhof und den Preußenbahnhof gut erschlossen sind zentrale

Teile der Stadtteile Lünen-Süd, Horstmar, Lünen-Nord und Lünen-Mitte sowie kleinere Gebiete der Stadtteile Osterfeld, Beckinghausen, Wethmar, Nordlünen, Alstedde und Geisterviertel (vgl. Abbildung 17).

MIV

[MIV-Anbindung Lünen: gute Anbindung, hohe Verkehrslasten auf den Hauptachsen]

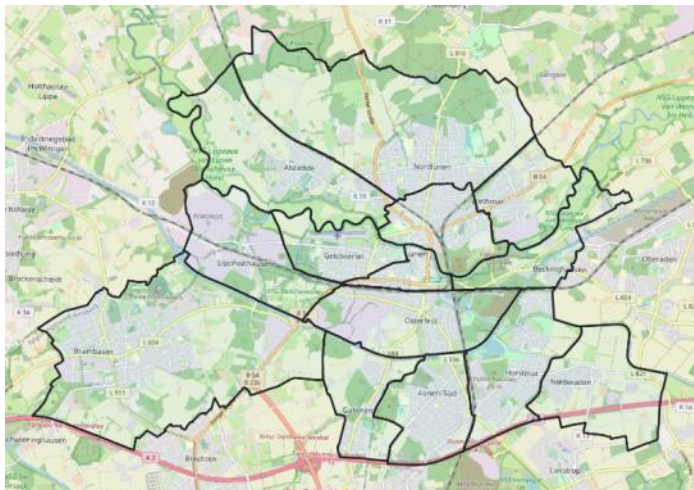


Abbildung 18: MIV-Netz Lünen

Die Bundesstraßen B54 und B236 bilden überörtliche Verbindungen nach Dortmund, Münster sowie Dülmen, werden aber zu großen Teilen auch zur Abwicklung der Lüner Binnenverkehre genutzt. Durch die Bundesautobahn A2 existiert eine Schnellverkehrsverbindung in die Metropole Ruhr in Richtung Westen sowie nach Bielefeld und Paderborn

im Osten, sodass Anschluss an das überörtliche Fernstraßennetz gewährleistet ist. Die zum Teil sehr groß dimensionierten Stadtstraßen Moltkestraße, Alstedder Straße, Cappenberger Straße, Hammer Straße, Kamener Straße, Jägerstraße und Gahmener Straße sind leistungsfähige Stadtverkehrsachsen, die jenseits der Bundesstraßen die Hauptlast der Straßenverkehrsleistung in Lünen abwickeln. In der Summe ist festzustellen, dass Lünen und seine Stadtteile gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden sind (vgl. Abbildung 18).

Die verkehrlich am stärksten belasteten Straßen sind die B54 (Dortmunder Str., Viktoriastr., Kurt-Schumacher-Str.) mit bis zu 25.500 Kfz/24h, die Kamener Str. mit bis zu 21.000 Kfz/24h und grundsätzlich der gesamte Innenstadtring. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung des Hauptverkehrsstraßennetz Lünens wurde außerdem geprüft, welche Auswirkungen der Ausbau der B54 und der Anschluss Lünen-Süds an die BAB2 für den Planungshorizont 2030 haben.²¹

[Kfz Lünen: annähernde Vollversorgung, E-Lademöglichkeiten noch gering]

Der Kfz-Bestand in der Stadt Lünen lag im Jahr 2019 bei 616 Kfz je 1.000 Einwohner. Aus der Modal Split-Analyse des Kreises Unna geht weiter hervor, dass 91 % der Haushalte im Kreis dauerhaft Zugang zu einem Pkw haben. Damit kann faktisch fast von einer Vollversorgung ausgegangen werden.

In Lünen gibt es an 15 Standorten die Möglichkeit ein Elektrofahrzeug zu laden. Die 15 Standorte, die sich im Lünen Zentrum sowie im Stadtteil Brambauer, Osterfeld und Lünen Süd konzentrieren, bieten 32 Ladeplätze.²²

²¹ vgl. Verkehrsuntersuchung Hauptverkehrsstraßennetz Lünen 2030, Teil 1: Makroskopische Untersuchung, S. 8

²² vgl. METROPOLE RUHR S. 164, <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland/Luene/>

1.2.1. Ergebnisse der SWOT-Analyse

Um die Handlungsoptionen, -erfordernisse und -potenziale erkennen zu können, die sich dem Integrierten Mobilitätskonzept Lünen 2035 bieten, wird methodisch eine SWOT-Analyse vorausgeschickt. So lassen sich Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen der verkehrlichen Situation in der Stadt Lünen übersichtlich identifizieren. In der Vierfeldermatrix der Handlungsweisungen „Ausbauen, Aufholen, Absichern und Vermeiden“, lassen sich so recht einfach Arbeitsaufträge bzw. Ansatzpunkte für die Strategie des IMKs Lünen 2035 ableiten.

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

1.3.Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder

Im Folgenden werden die Ziele, die Strategie, das Leitbild und die Handlungsfelder für das Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 dargestellt. Die Zieldimension beschreibt dabei, möglichst validierbar, daher normativ geprägt, den gewünschten Endzustand der Mobilitätssituation in Lünen im Jahr 2035. Die Strategie beschreibt wie man umsetzungsorientiert, nachvollziehbar und erfolgreich dieses Ziel erreicht. Das Leitbild dient zur Veranschaulichung der zu erreichenden Qualitäten und die Handlungsfelder schließlich zeichnen, getrennt nach Verkehrsträgern, die Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035 vor.

1.3.1. Ziele des IMKs Lünen 2035 der Stadt Lünen

Rahmensetzende Faktoren und Trends

Bei näherer Betrachtung der Gesellschaften aller modernen Industrieländer zeigt sich, dass ein hohes und weiter ansteigendes Mobilitätsniveau ein vorherrschender Trend ist. Menschen legen immer mehr und immer weitere Wege zurück und verfolgen dabei den Wunsch im besten Fall immer mehr Zeit einzusparen oder zumindest ihr Zeitbudget nicht erhöhen zu müssen. Durch dieses Phänomen gelangt die vorhandene verkehrliche Infrastruktur, aber auch andere Aspekte, wie beispielsweise die Stadt- und Siedlungsräume oder die Umwelt an ihre Grenzen. Es entsteht eine Rast- und Ruhelosigkeit in den Städten, es kommt zu Flächenkonkurrenzen und erhöhten Licht-, Lärm- und Schadstoffemissionen, sowie steigender Flächeninanspruchnahme und erhöhtem Ressourcenverbrauch. Durch die Corona Pandemie reduzierte sich das Verkehrsvolumen in den letzten eineinhalb Jahren, bedingt unter anderem durch das vermehrte Arbeiten im Home Office oder auch der Reisebeschränkungen, deutlich und es kam zu einer kurzfristig anhaltenden Entlastung der Verkehrswege. Jedoch zeichnet sich bereits heute wieder ein Anstieg der Wege pro Person ab und es gilt zu prüfen, wie das durch die Pandemie veränderte Mobilitätverhalten auch in Zukunft genutzt werden kann.

Diese dargestellten Aspekte unterstreichen erneut die Dringlichkeit zum Handeln der Städte und Gemeinden um eine Neuordnung, Sicherstellung und Verbesserung verkehrlicher Strukturen und (inter- und multimodaler) Mobilität anzustreben.

Um erfolgreich zu Handeln und eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität zu schaffen muss ein Richtungswechsel und Umdenken in der Stadt erfolgen. Im Rahmen des

motorisierten Individualverkehrs auf alternative Antriebe zu setzen und hierfür die entsprechende Infrastruktur einzurichten, ist ungemein wichtig, da aus dem MIV bedeutende Anteile der CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr resultieren. Da er daneben aber auch sehr ineffektiv aus Mobilitätsperspektive ist, ist seine gesamte Rohstoffbilanz um einiges schlechter, als die für den Umweltverbund. Aus diesem Grund sollte der Umfang des MIVs reduziert werden, ganz gleich um welchen Antrieb es sich handelt. Darüber hinaus gilt es im Kontext aller folgenden Handlungsfelder den Flächenverbrauch zu berücksichtigen. Nicht nur der fließende, sondern vor allem auch der ruhende Verkehr tragen zu Trennungen im öffentlichen Raum bei und mindern dessen Aufenthaltsqualität. Auch hier schneidet der MIV schlecht ab, denn seine Flächeninanspruchnahme im begrenzten Straßenraum behindert die Entfaltung von Fuß- und Radverkehr und auch der ÖPNV ist bisweilen betroffen.

Um also vermehrt Raum für den Umweltverbund, aber auch Raum in den Quartieren für die Bevölkerung und für notwendige Klimaanpassungsmaßnahmen zu schaffen, gilt es dies zu berücksichtigen. Insofern ist ein weiterer und sehr prominenter Aspekt, den das Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 abdeckt, darin zu sehen, die Klimaschutzziele des Pariser Klimaschutzabkommens, aber auch des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Lünen, zu berücksichtigen.

Im Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen wird ausgeführt, dass es in Zukunft zu einer deutlichen Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) kommen muss, wovon der Verkehrssektor unmittelbar betroffen ist. So müssen sich die THG-Emissionen aller Sektoren verglichen mit dem Jahr 1990 bis 2030 um 12% und sich bis zum Jahr 2050 um 90% reduzieren (siehe Abbildung 19) ²³. Die größten Einsparungen müssen hier bei den fossilen Brennstoffen (Diesel und Benzin) getätigt werden. Grundsätzlich sind jedoch alle Antriebsstoffe des motorisierten Verkehrs betroffen. Findet keine aktive Reduktion der THG-Emissionen statt werden diese durch die künftigen Entwicklungen, wenn überhaupt, nur geringfügig abnehmen.

²³ Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen 2021, S. 38

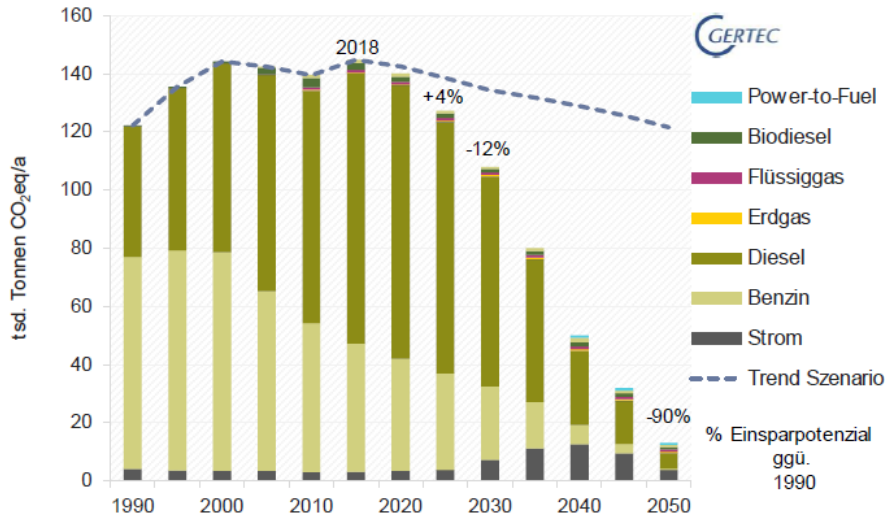


Abbildung 19: THG-Emissionen nach Klimaschutzszenario des BMU - übertragen auf die Stadt Lünen ²⁴

Überträgt man nun die Ziele des kommunalen Klimaschutzkonzepts der Stadt Lünen sowie die Darstellungen aus Abbildung 19 auf den Verkehrssektor, welchem in der sektoralen Verteilung rund 24 % der städtischen Endenergieverbräuche zugeschrieben werden²⁵, und zieht die Klimaschutzziele der Bundesregierung (Klimaneutralität bis 2045) hinzu, kommt man zu folgendem Ergebnis (siehe Abbildung 20):

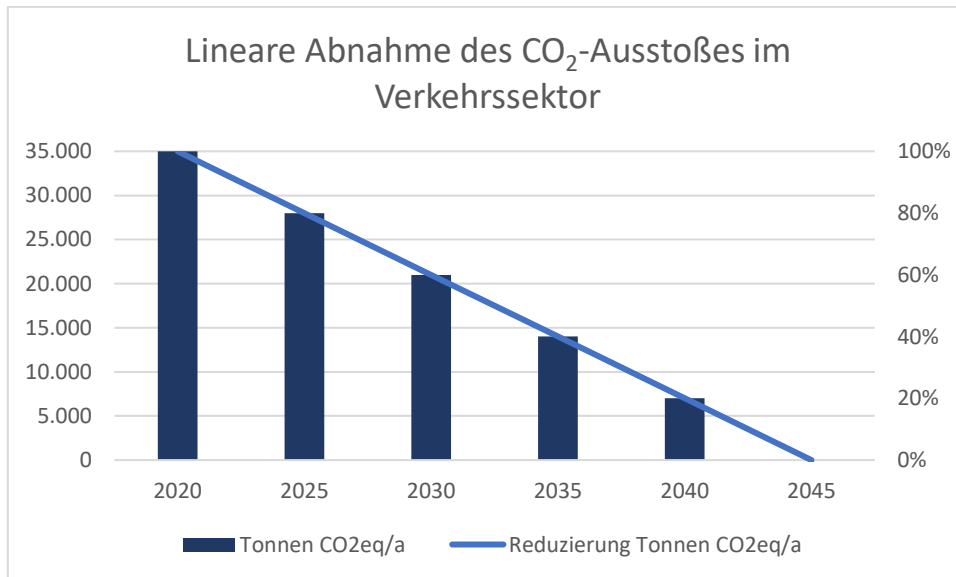


Abbildung 20: Lineare Abnahme des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2045 (im 5 Jahres Intervall) ²⁶

Im Jahr 2020 konnten rund 35.000 Tonnen CO₂ auf den Verkehrssektor in Lünen zurückgeführt werden. Wenn jedoch bis zum Jahr 2045 die Klimaneutralität auf städtischem Gebiet erreicht werden soll, gilt es in den nächsten 23 Jahren jährlich rund 1.400 Tonnen CO₂ bzw. über eine

²⁴ Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen 2021, S. 38

²⁵ Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen 2021, S. 25

²⁶ Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen 2021, S. 25, 38, 53

5 Jahres Periode je 7.000 Tonnen CO₂ (rund 20%) einzusparen. Um die Klimaschutzziele des kommunalen Klimaschutzkonzepts der Stadt Lünen zu erreichen, sind jedoch verschiedene Wege denkbar. So müssen die CO₂-Emissionen keineswegs linear abnehmen, unterschiedliche schnelle Verläufe der CO₂-Reduzierung können am Ende zur Zielerreichung führen. Neben der linearen Abnahme, sind alle Verläufe denkbar, die bis zum Jahr 2045 zu einer Abnahme der Emissionen um 100 %, verglichen mit dem Referenzjahr 1990, führen. So kann der Rückgang der CO₂-Emissionen zunächst verhalten beginnen und sehr geringfügige Einsparungen aufweisen, bevor die Reduzierung beispielweise ab dem Jahr 2030 oder 2035 deutlich stärker ausfällt, so dass die Abnahmekurve einen konkaven Verlauf annimmt. Ein solcher Verlauf könnte zum Beispiel darauf zurückzuführen sein, dass die Popularität von E-Fahrzeugen oder weiteren alternativen Antriebsarten erst später als 2022, dann aber mit mehr Dynamik Fahrt aufnimmt. Oder dass der Radverkehr (ww. auch der ÖPNV) dem motorisierten Individualverkehr später deutlich größere Anteile abnimmt. Darüber hinaus können auch andere Maßnahmen (aus dem Maßnahmenkonzept – Teil B) später größere Erfolge und somit einhergehende CO₂-Reduzierungen mit sich bringen. Beispielhafte Verläufe der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor werden in der nachfolgenden Abbildung 21 dargestellt. Hier sind sowohl ein linearer sowie konkaver Verlauf der CO₂-Reduzierung denkbar sowie jegliche weitere Abnahmen, welche innerhalb der gestrichelten Korridore (blau und orange) zu verorten sind.

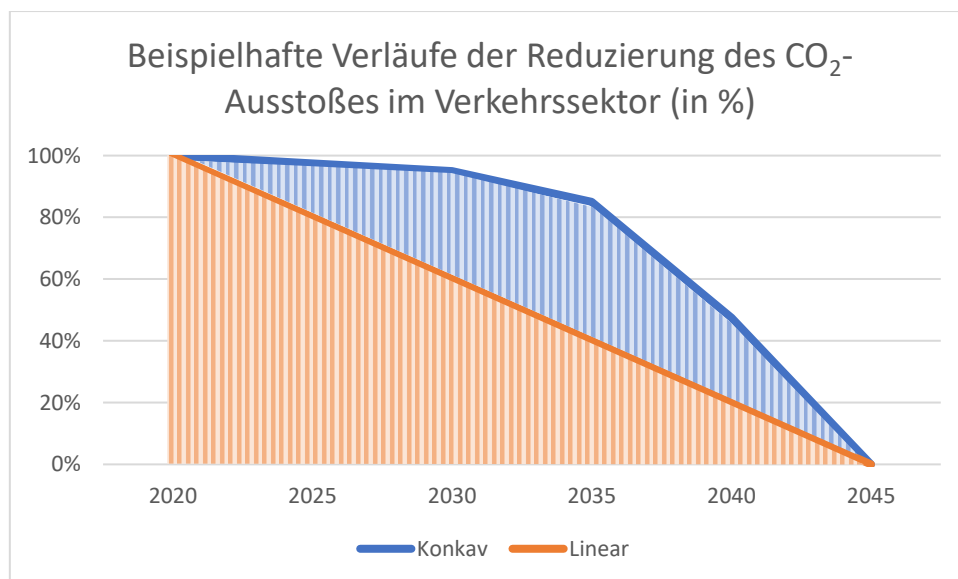


Abbildung 21: Beispielhafte Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor in % bis 2045 (im 5 Jahres Intervall)

Es sollte allerdings darauf verwiesen werden, dass bei jeder nicht linearen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes eine Zukunftshypothek entsteht und dass folgerichtig die Anstrengungen zur Zielerreichung in der Zukunft deutlich verstärkt werden müssen. Dies gilt umso mehr, je weniger stark die Einsparungen in der nahen Zukunft erfolgen.

Durch die vorangestellte Ausführung wird deutlich, dass es den hohen MIV-Anteil des Lünen Modal Splits zu reduzieren gilt, da die Ziele nach jetzigem Stand, sollte es nicht auf Grund von Innovationen zu einem starken Ausbau des „Grünen Stroms“ und der E-Ladeinfrastruktur kommen, auch mit einer „nach und nach“ erfolgenden Elektrifizierung des MIVs nicht erreicht werden können (siehe Abschnitt Differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger). Selbst wenn der Ausbau der Elektromobilität im MIV verstärkt wird, können nur schwer die verkehrlichen Klimaziele bis 2030, 2040 oder 2050, bzw. im Kontext dieses Mobilitätskonzepts bis 2035, erfüllt werden.

Insofern ist eine Stärkung und ein Ausbau des Umweltverbunds auf jeden Fall zielführend und wird dringend empfohlen. Dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kommt hierbei eine wichtige Rolle zu, da er hocheffektiv eine große Anzahl von Menschen befördern kann. Klar ist jedoch, dass die Stadt Lünen hier wenig flexibel und aus freien Stücken agieren kann, da der Kreis die Aufgabenträgerschaft ausfüllt. Daher kommt dem Radverkehr eine strategische Schlüsselfunktion zu. Die Radverkehrsinfrastruktur kann schnell verbessert werden, hier hat die Stadt Lünen erheblich mehr Handlungsspielraum, außerdem können viele Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur verhältnismäßig preiswerter (als ÖPNV-Verbesserungen) realisiert werden. Last but not least, ist der Radverkehr im städtischen Maßstab - bis 5 km Entfernung innerorts ist das Rad oft schneller als der Pkw - ähnlich flexibel wie der MIV und er kann für den ÖPNV unterstützend wirken.

Insofern ist es Ziel, eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und eine Stärkung des Umweltverbunds anzustreben.

Langfristiges Ziel: Harmonischer Modal Split

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege) auf die unterschiedlichen Verkehrsträger wird als Modal Split bezeichnet. Der Modal Split der Stadt Lünen ist gegenwärtig, wie der von fast allen deutschen Städten, stark durch den motorisierten Individualverkehr dominiert.

Das Ziel des Integrierten Mobilitätskonzepts ist die Erreichung eines harmonischen Modal Splits bis 2035, bei einer linearen Abnahme der CO₂-Emissionen. Kann eine lineare Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor nicht realisiert werden, sollte der harmonische Modal Split und damit eine Abnahme der Eimission um 55 bis 60 % (vgl. Referenzjahr 1990) circa bis zum Jahr 2040 erreicht werden, damit die Klimaschutzziele der Stadt Lünen eingehalten werden können.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Verkehrsleistung in Lünen beträgt derzeit rund 57,8 %. Im Vergleich macht der Umweltverbund lediglich 42,2 %, mit 13 % im Fußverkehr, 17,3 % im Radverkehr und 11,9 % im ÖPNV, aus. Es wird deutlich, dass der MIV weit mehr als die Hälfte der gesamten Verkehrsleistung ausmacht. Will man nun diese Dominanz brechen und den MIV stark reduzieren, dann braucht es den sog. „Modal Shift“, also eine Verlagerung der Verkehrsleistungen auf den Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV). Bestenfalls hin zu einem harmonischen Modal Split, d.h. die Verkehrsleistungen teilen sich zu gleichen Anteilen auf, was im Ergebnis zu einer deutlichen Dominanz des Umweltverbunds, führt.

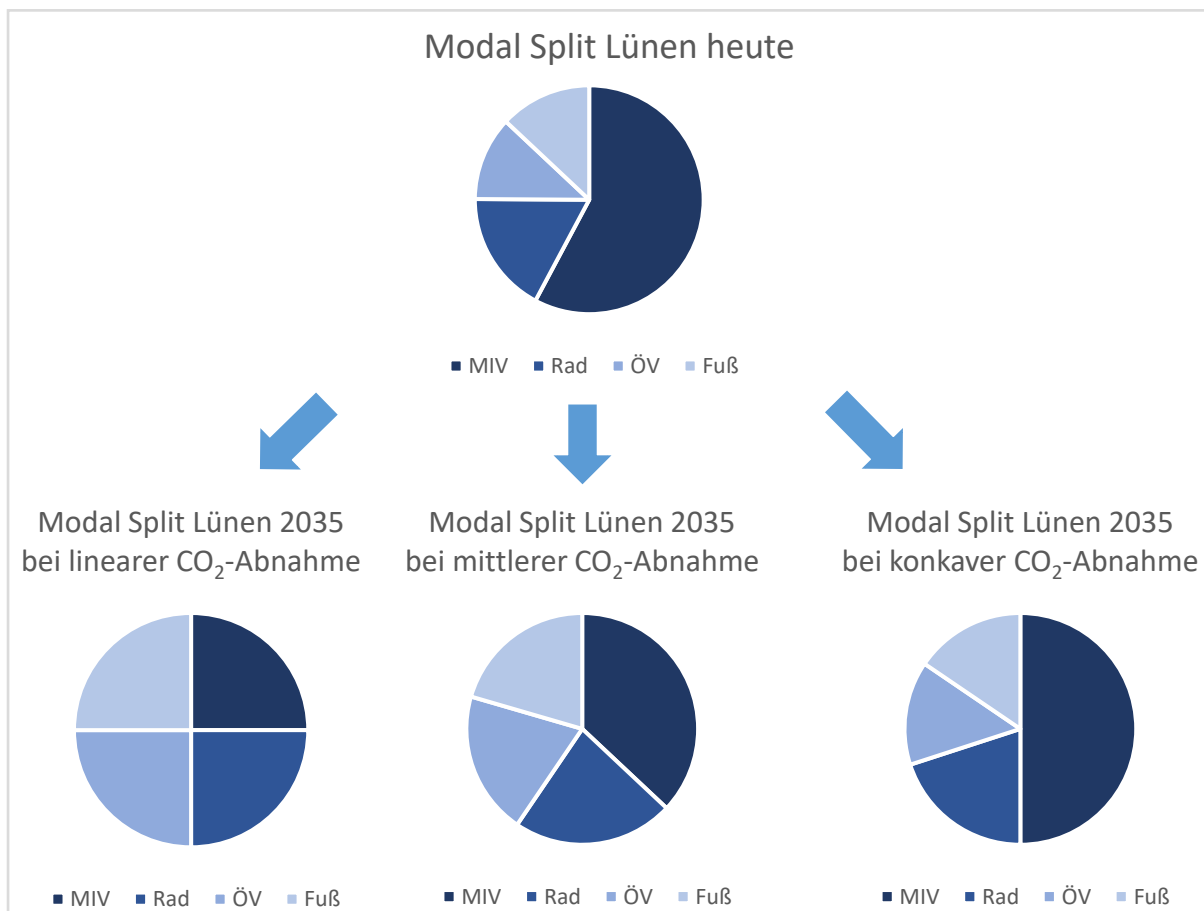


Abbildung 22: Modal Split Stadt Lünen heute und potenzielle Ausführungen des Modal Splits im Jahre 2035, je nach Reduzierung der CO₂-Emissionen

Das bedeutet eine Umkehrung der heutigen Verhältnisse. Um den Weg hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität zu ebnen, sollte demnach bei **einer linearen Abnahme** der CO₂-Emissionen, als Richtwert für das Jahr 2035 eine Vierteilung des Modal Splits angestrebt werden. Bis zum Jahr 2035 dürfte dann der MIV-Anteil im Modal Split nur noch rund die Hälfte im Vergleich zum jetzigen Stand ausmachen. Zugleich würde der Umweltverbund deutlich um rund 25 % bis 30 % zunehmen, wobei innerhalb des Umweltverbunds Flexibilität eingeräumt werden kann. Hier muss keine ideale Drittelung sklavisch eingehalten werden, denn die drei Verkehrsträger sind deutlich ressourcensparender und effektiver als der MIV. Es wäre durchaus akzeptabel, wenn z.B. dem Radverkehr ein größerer Anteil (als 1/3 des Umweltverbundanteils) zukommt und dafür der ÖPNV einen, um das Maß der Überschreitung des Radverkehrsanteils, kleineren Anteil. Diese Flexibilität halten wir für strategisch wichtig, da unter anderem die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Lünen im Kontext der ÖPNV-Gestaltung, aufgrund der Zugehörigkeiten zur VKU und zum Westfalentarif, begrenzt sind, wohingegen beim Radverkehr die volle kommunale Handlungsautonomie besteht. Zeitlich fortlaufend gilt es dann die jeweiligen Anteile weiter zu justieren und den Umweltverbund zu stärken. Sollte keine lineare Reduzierung der CO₂-Emissionen umgesetzt werden können, gilt es die Viertelung des Modal Splits und die damit einhergehende Stärkung des Umweltverbunds bestmöglich zu verfolgen. Wie bereits vorangestellt erläutert sind für das Jahr 2035 durchaus unterschiedliche Modal Splits vorstellbar. Zentral gilt weiterhin, dass eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 100 % (verglichen mit dem Jahr 1990) zeitnah realisiert wird.

Ein wichtiger Baustein des Modal Shifts ist ein regelmäßiges Monitoring der Verkehrsträgeranteile. So gilt es zunächst den Status Quo des zu dem Zeitpunkt aktuellen Modal Splits zu ermitteln. Anhand dessen können in regelmäßigen Abständen (halbjährig) an aussagekräftigen Verkehrspunkten im Stadtgebiet Stichproben erhoben werden, welche zur Ermittlung von Veränderungen im Verkehrsverhalten der Lünenerinnen und Lünern zielführend sein können.

Mit der Verfolgung des harmonischen Modal Splits kann den vorangestellten Rahmenbedingungen und Trends Rechnung getragen werden. Außerdem kann so demokratisch die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik nunmehr gleichgewichtig alle Verkehrsträger auf Augenhöhe behandeln, ein „prä“ für eine bestimmte Verkehrsart braucht

es nicht mehr. Das wiederum führt zu einer Mobilität, die viel stärker am menschlichen Maßstab orientiert ist. Denn vor allem der Fußverkehr, aber auch der Radverkehr, sind weitgehend voraussetzungslos und so diskriminieren sie von allen Fortbewegungsarten am wenigsten. Diese Verkehrsarten machen allen sozialen Gruppen unabhängig von ihrer ökonomischen Kraft, ein Angebot und stellen somit eine sozialverträgliche Mobilität bereit. Darüber hinaus wirken sie sich positiv auf den allgemeinen gesundheitlichen Status der Bevölkerung aus.

Dieser Zielzustand bedeutet aber auch, dass die Beeinflussung der Verkehrsmodi zwangsläufig unterschiedlich erfolgen muss. Während der MIV reduziert werden muss, müssen alle anderen Verkehrsarten wachsen und die Verkehrsleistungen des MIVs übernehmen. Hier würde sich überdies positiv auswirken, wenn die Gesamtverkehrsleistung reduziert werden könnte. Also weniger Verkehr, bei gleichbleibender Mobilität nötig wäre. Aber würde eine solche Zielvorstellung auch Akzeptanz in der Bevölkerung finden?

Modal Split Lünen 2035
Ergebnis der Online-Umfrage

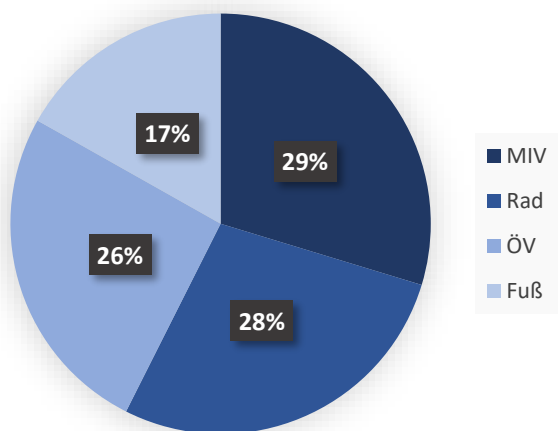


Abbildung 23: Online-Umfrage "Meine Mobilität Lünen" (Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich im Jahr 2035? Ich denke, dass die Verkehrsmittel im Jahr 2035 ungefähr folgende Anteile haben sollten:)

Ein Indiz dafür findet sich in den Ergebnissen der Online-Umfrage, welche Ende 2020/Anfang 2021 in der Stadt Lünen durchgeführt wurde. Dort wird deutlich, dass der dargestellte Modal Shift durchaus Zustimmung in der Bevölkerung finden würde. Darüber hinaus gilt es zu vermerken, dass der Zielzustand der Online-Umfrage durchaus realistisch und realisierbar ist, wie das Benchmarking, welches im Rahmen der Bestandsaufnahme durchgeführt wurde, zeigt. Andere deutsche Städte, wie beispielsweise Freiburg (harmonischer

Modal Split, alle Verkehrsträger ca. 25%), aber auch Ratingen mit einem Fußverkehrsanteil von rund 27 % oder Bocholt mit einem Radverkehrsanteil von rund 36 % zeigen, dass ein Modal Shift mit dominanten umweltverträglichen und nachhaltigen Verkehrsträgern durchaus möglich ist.

Aber wie oben bereits beschrieben, kann die Annäherung an diesen Zustand auch mehr Zeit in Anspruch nehmen, dann sieht der der Modal -Split im Jahr 2035 ggf. noch nicht „harmonisch“ verteilt aus, um so größer müssen die Anstrengungen in den Folgejahren ausfallen.

Differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger

Fußverkehr

Der Fußverkehr weist, mit 13 %, nur einen geringfügig höheren Anteil am Modal Split auf, als der ÖPNV. Das bedeutet, dass hier ein größerer Handlungsbedarf besteht um eine deutliche Stärkung des Umweltverbunds in den nächsten Jahren zu erreichen. Zentral gilt es hierbei zu beachten, dass der Fußverkehr in seinen Grundzügen ohne weitere Hilfsmittel realisiert werden kann und eine hohe Sozialverträglichkeit aufweist. Jedoch gilt es zu berücksichtigen, dass der Fußgänger mit 3 - 4 km/h der langsamste Verkehrsteilnehmer ist und somit auch am empfindlichsten auf Umwege reagiert. Darüber hinaus fallen die Bewegungsradien der Fußgänger, im Vergleich zu den anderen Verkehrsmodi, gering aus.

Aus diesem Grund gilt es direkte und gut erreichbare Ziele zu schaffen. Entwicklungen wie die Zentralisierung der Einzelhandels-, Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen sollten überdacht werden, da diese zu einem Rückgang des Fußverkehrs beitragen. Diese Anpassungen lassen sich jedoch nicht über einen kurzen Zeitraum rückgängig machen, da auch die Entwicklung hin zu einer autogerechten Stadt und zur Zentralisierung der genannten Einrichtungen einige Zeit in Anspruch genommen hat. Dennoch sind die Handlungsmöglichkeiten der Kommune hier extrem groß, sie selbst entscheidet im Rahmen ihrer Planungshoheit über den Weg der Bauleitplanung über diese Aspekte. Nicht zuletzt ist sie allerdings bei alledem darauf angewiesen, dass die Marktteilnehmer ihrer veränderten Sichtweise folgen, denn Bauleitplanung ist Angebotsplanung und bereits realisierte Standorte genießen Bestandsschutz.

Radverkehr

Zunächst gilt es festzuhalten, dass der Radverkehr mit 17,3 % den größten Anteil am Umweltverbund ausmacht. Dies bringt jedoch keinen geringeren Handlungsbedarf mit sich. Die Stadt Lünen bringt grundsätzlich gute Voraussetzungen für das Radfahren mit sich. Im gesamten Stadtgebiet sind nur geringfügige Steigungen auszumachen und auch die

Flächengröße der Stadt weist gute und überwindbare Distanzen auf. Zudem ist bereits ein gutes Radverkehrsnetz mit ausgiebiger Radwegeausweisung vorhanden, welches gute Voraussetzungen für einen Ausbau bietet.

Die Handlungsmöglichkeiten sind bei dieser Verkehrsart für Kommunen so groß wie sonst nur beim Fußverkehr. Im Prinzip können Städte fast völlig autonom über die Qualitäten ihrer Radverkehrsinfrastruktur entscheiden. Und so sehen wir hier auch für die Stadt Lünen recht umfassende Perspektiven.

Anders als beim MIV muss hier nicht sehr stark nach Stadtbezirken differenziert werden, wenn auch gleich einige Lünen Stadtteile einen größeren Handlungsbedarf aufweisen als andere. Grundsätzlich sollte eine Unterscheidung entlang der Korridore geschehen, da die Erfolge am größten sein können, wenn die Bevölkerungsschwerpunkte der Stadt und die primären Mobilitätsziele verbunden werden und eine gelungene Achse geschaffen werden kann. So können auch Randbezirke der Stadt gut abschneiden, wenn die entsprechenden Wegeverbindungen realisiert werden können und beispielsweise eine Direktverbindung in die Innenstadt oder zu den Umsteigepunkten geschaffen wird um multimodale Wegeketten zu realisieren. Jedoch gilt es nicht nur sternförmige Achsen in die Lünen Innenstadt zu implementieren, sondern auch Achsen zwischen den einzelnen Stadtteilzentren zu schaffen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Beim ÖPNV liegt die Stadt Lünen im Moment bei einem Anteil am Modal Split von nur 11,9 %. Das heißt, hier sind mit die größten Veränderungen geboten. Gleichzeitig ist aber ausgerechnet dieses Handlungsfeld, dasjenige, wo die Gestaltungsmöglichkeiten einer Kommune wie der Stadt Lünen, mit am geringsten sind. Als Teil eines Verkehrsverbundes und noch dazu als kreisangehörige Stadt, ist eine umfassende Verbesserung des ÖPNV-Angebots immer mit vielen Akteuren abzustimmen, am besten konsensual. Außerdem soll nicht nur das Angebot ausgeweitet werden, es soll außerdem, dem allgemeinen Trend folgend und in den Bürgerworkshops als Forderung erhoben, auch tariflich preiswerter werden. Insofern sind hier doppelte Anstrengungen von Nöten. Voraussichtlich wird es, ohne eine deutschlandweite Reform der Finanzierung des ÖPNVs qua Bundesgesetz, nur mit umfassendem finanziellem Eigenengagement der Stadt Lünen möglich sein, diese deutlichen Verbesserungen bei Angebot und Tarif zu erreichen. Das dies, entsprechende Finanzierung vorausgesetzt, aber

grundsätzlich geht, zeigt die Stadt Monheim, die mit viel finanziellem Invest den ÖPNV als Gratisangebot für die eigenen Fahrgäste vorhält.

Hinsichtlich der allgemeinen Verbesserung der Angebote erscheint eine räumliche Differenzierung nach einzelnen Stadtbezirken, angesichts der Ergebnisse der Status Quo-Analyse und der SWOT-Betrachtung weniger sinnvoll als eine Konzentration auf die Bereiche, bei denen die Abdeckung mit ÖPNV-Haltestellen noch nicht dem Ideal entspricht. Was die Angebotsphilosophie angeht, so wird im weiteren Erarbeitungsprozess zu prüfen sein, inwieweit, ggf. eine Hierarchisierung mit unterschiedlichen Formen als Alternative zum Ist-Zustand eine angemessene Intervention darstellen könnte. In jedem Fall macht hier eine fortlaufende und intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form einer aktivierenden Kommunikations- und Marketingkampagne Sinn.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durch die Status Quo-Analyse und das Benchmarking wurde bereits in der Erhebungsphase deutlich, dass der Lüner MIV-Anteil von 57,8 % als überdurchschnittlich hoch²⁷ zu werten ist. Wenn der Modal Shift gelingen und eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität geschaffen werden soll, gilt es hier zeitnah und wirksam zu handeln. Das heißt einerseits, dass die Anstrengungen die hier unternommen werden müssen, sicher sehr umfassend sein werden, das zeigt zum anderen aber auch, dass hier ein großes Potenzial besteht, da gleichgroße deutsche Mittelstädte geringere MIV-Anteile aufweisen. Die Handlungsmöglichkeiten beim MIV auf kommunaler Seite sind umfangreich, wenngleich auch bei bestimmten Straßenklassen die Eingriffsmöglichkeiten eingeschränkt sind und die Kostenintensität bei Infrastruktur-Eingriffen hoch ist.

Ziel ist es hierbei den Pkw-Anteil im gesamten Stadtgebiet zu reduzieren, damit die Verkehrsflächenaufteilung für den fließenden sowie ruhenden Verkehr neu gedacht werden kann. So können bei Reduzierung des ruhenden Verkehrs größere Flächen dem Umweltverbund zugeschrieben werden und beispielsweise Rad- und Fußwege verbreitert oder ÖPNV-Haltestellen infrastrukturell aufgewertet werden. Zugleich gilt es auf jeder Ebene nachhaltige Ladeinfrastruktur bereitzustellen, da nur jedes E-Fahrzeug, welches mit „grünen

²⁷ SrV 2013

Strom“ geladen werden kann, auch wirklich nachhaltig ist und so zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen kann.

Hinsichtlich der räumlichen Perspektive ist zu bedenken, auch das zeigen die Ergebnisse der Status Quo-Analyse und der SWOT-Analyse, dass die Anstrengungen hier in den äußeren Stadtteilen andere sein müssen, weil die Pkw-Dichte zu den Stadträndern hin, zunimmt. Hierbei wird erkennbar, dass in diesen Bereichen eine so deutliche Absenkung des MIV-Anteils, wie angestrebt, nicht gelingt. Dies ist dann hinnehmbar, wenn andererseits in den stärker verdichteten, inneren Stadtteilen eine Überkompensation gelingt, d.h. wenn hier der MIV-Anteil überdurchschnittlich sinkt. Dies kann zumindest für den Bezirk ‚Innenstadt‘ erwartet werden, der durch eine hervorragende Ausstattung mit Infrastrukturen und Einzelhandel sowie einer hohen Arbeitsplatzdichte Potenziale aufweist.

1.3.2. Strategie

Bis zum Jahr 2035, spätestens jedoch bis zum Jahr 2040, sollten in der Stadt Lünen circa...

$\frac{1}{4}$ der Wege mit dem **motorisierten Individualverkehr** und

$\frac{3}{4}$ der Wege mit dem **Umweltverbund** (Fuß-, Radverkehr & ÖPNV)

...realisiert werden.

Im Kontext der angestrebten Aufteilung des Modal Splits und der Veränderung der Mobilität im Lünen Stadtgebiet ist es als elementar zu betrachten, dass folgende Aspekte eine ausgewogene Betrachtung und Berücksichtigung finden:

Umweltverträgliche Mobilität: Es gilt die Emissionen (Abgase, Lärm, Erschütterungen, etc.) in der Stadt und den Ressourcenverbrauch aller Verkehrsträger um ein möglichst großes Maß zu reduzieren und somit den Schaden für die Umwelt möglichst gering zu halten.

Sozialverträgliche Mobilität: Es gilt eine Mobilität für alle bereitzustellen, sodass alle Bürgerinnen und Bürger unabhängig von ihrem finanziellen Hintergrund, Wohnort, Alter oder weiteren individuellen/ persönlichen Merkmalen Zugang zu den Mobilitätsangeboten der Stadt Lünen erhalten.

Stadtverträgliche Mobilität: Es gilt die vorhandenen Infrastrukturen der Stadt Lünen bestmöglich zu nutzen, nur dort Änderungen durchzuführen wo es nötig ist, weitestgehend

keine weiteren Flächen zu beanspruchen und die Belastung der Infrastruktur durch den Verkehr zu minimieren.

Darüber hinaus gilt es weitere unabdingbare Prinzipien zu berücksichtigen, um die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität voranzutreiben und am Ende einen erfolgreichen Endzustand zu erzielen:

Vermeidung: Es gilt die Anzahl von Wegen und deren Länge zu reduzieren. Wenn gleichwertige Ziele in geringer Entfernung aufzufinden sind, sollten die längeren Wege vermieden werden.

Verlagerung: Es gilt vermehrt den Umweltverbund anstatt des motorisierten Individualverkehrs zu nutzen.

Verträglichkeit: Es gilt Verkehrsmittel zu nutzen, die eine emissionsfreie oder emissionsreduzierte Fortbewegung ermöglichen.

1.3.3. Leitbild

Aus den vorangegangenen Zielen ergibt sich das folgende Leitbild:

Eine nachhaltige und ausgewogene Mobilität in Lünen sorgt für hervorragende Erreichbarkeit, erhöht die Lebensqualität und stärkt den Standort.

Das ausgearbeitete Leitbild ist sehr umfangreich und lässt sich daher in mehrere einzelne Aspekte einteilen:



Abbildung 24: Leitbild des IMKs Lünen 2035

- **Verkehrssicherheit erhöhen**

Um in der Zukunft die aktiven Verkehrsarten Fußverkehr und Radverkehr zu stärken, sollte die Sicherheit dieser gewährleistet sein. Durch bauliche Maßnahmen, sowie durch kommunikative Elemente kann diese Sicherheit erreicht werden.

- **Verkehrsbelastung reduzieren**

Um eine Einsparung an Emissionen zu erreichen, sollte die Anzahl der zurückgelegten Wege möglichst verringert und die Distanzen reduziert werden. Dabei ist vor allem

auch die Verlagerung auf andere Verkehrsträger wichtig, um den motorisierten Individualverkehr möglichst stark zu reduzieren.

- **Erreichbarkeit sichern**

Das Zentrum ist ein wichtiger Anlaufpunkt für Besucher. Zudem ist die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile und deren Zentren attraktiv für die Bürgerinnen und Bürger. Für jeden Verkehrsträger sollte daher die Erreichbarkeit aller Stadtteile, sowie des Zentrums gewährleistet sein.

- **Stadt der kurzen Wege**

Damit der Umweltverbund attraktiv für alle Bürgerinnen und Bürger wird, müssen die Einrichtungen des alltäglichen Bedarfs in zumutbarer Nähe zum Wohnort angesiedelt werden. Daher sollte das Ziel, auch der Stadtplanung, darin bestehen Funktionsmischungen herzustellen und Einrichtungen zum Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen kleinräumig anzubieten, damit dem Umweltverbund auch im Bereich der Befriedigung der Daseinsgrundvorsorge eine Chance eingeräumt wird und dessen Anteil am Modal Split ausgebaut werden kann.

- **Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur**

Um die Grundvoraussetzungen für die Mobilität zu schaffen ist es wichtig, die entsprechende Infrastruktur zu bieten. Hierbei steht nicht nur die bauliche Instandsetzung der Fuß-, Radwege und Straßen im Vordergrund, sondern beispielsweise ebenfalls eine Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für diverse Verkehrsträger, eine erweiterte Kennzeichnung von Querungspunkten/-anlagen sowie ausreichend ausgestattete Haltepunkte des ÖPNVs.

- **Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen**

Die alltäglichen Wege spielen eine große Rolle für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Durch attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsorte werden die soziale Interaktion sowie die Nutzung des öffentlichen Raums und der Wege gestärkt.

- **Umweltverbund stärken**

Um nachhaltig eine Verbesserung der Mobilitätssituation in Lünen zu erreichen, ist es wichtig, den Umweltverbund zu stärken. Dazu gehört der Ausbau des ÖPNVs, sowie des Rad- und Fußverkehrs, um auf lange Sicht den motorisierten Individualverkehr reduzieren zu können.

- **Barrieren abbauen und Teilhabe sichern**

Da verschiedene Personengruppen auch verschiedene Ansprüche an den Raum stellen, gilt es, die Teilhabe aller Personengruppen zu gewährleisten und die Voraussetzungen für jede individuelle Mobilitätssituation zu schaffen.

- **Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation intensivieren**

Um die Mobilität in Lünen zukunftsfähig zu gestalten, kann das Mobilitätsmanagement als Instrument genutzt werden. Die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel steht dabei im Vordergrund. Gleichzeitig heißt Mobilitätsmanagement auch Monitoring und Schaffung von Standards zur Pflege von Verkehrswegen und für Sondersituationen während Baustellen oder Veranstaltungen. Über die Verbreitung und Kommunikation von Informationen, welche nachhaltigen Möglichkeiten zur Fortbewegung bestehen, sowie durch ein Umdenken der Bürgerinnen und Bürger werden alternative Verkehrsmittel attraktiver. Dieser Hebel ermöglicht eine wirkungsvolle Ansprache, d.h. Beratung aber auch Diskussion, zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität.

1.3.4. Handlungsfelder

Die Darstellung zukünftiger Mobilitätsentwicklung lässt sich in umfassende Handlungsfelder gliedern. Diese tragen zu unterschiedlichen Anteilen zu den Dimensionen des Leitbildes bei:

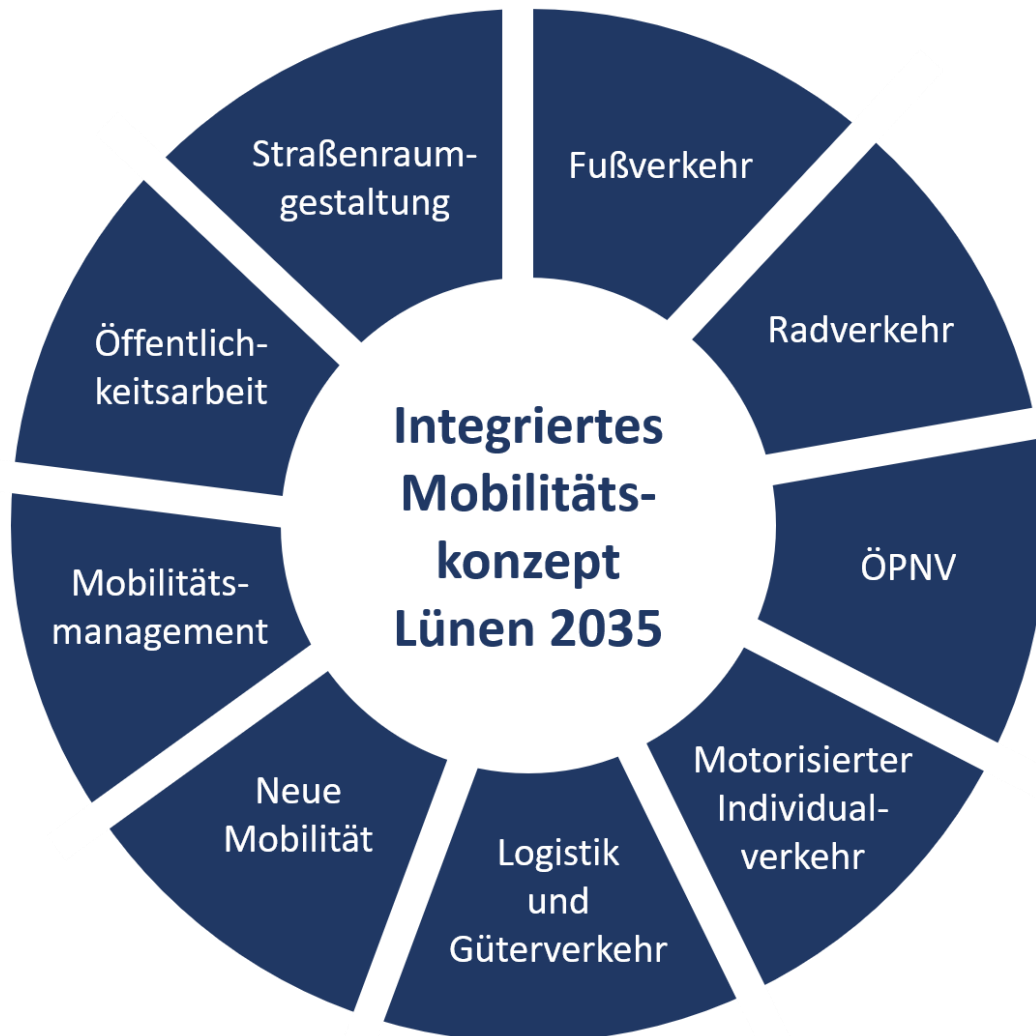


Abbildung 25: Die sieben Handlungsfelder des IMKS Lünen 2035

- **Fußverkehr**

Das vorhandene Fußverkehrsnetz der Stadt Lünen weist, vor allem mit Betrachtung des Gehwegzustands, Verbesserungspotenziale auf. Aber auch mit Blick auf die Trennung der einzelnen Verkehrsträger im Straßenraum, Querungsanlagen sowie der Barrierefreiheit besteht Handlungsbedarf. So sollten einige Maßnahmen umgesetzt werden, um die Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern. Um die weitestgehende Wirkungskraft des Fußverkehrs nutzen zu können, ist der Fokus darauf zu legen, Ziele im nahen Umfeld, d.h. im Quartier, im Stadtteil oder angrenzend daran, anzubieten.

Hierzu sind eben auch temporäre Angebote zu zählen, wie es regelmäßige Märkte oder Freizeitangebote sein können.

- **Radverkehr**

Die vorhandenen Bedingungen bieten bereits ein ordentliches Fundament zur stärkeren Nutzung des Fahrrads (v.a. örtliche Topographie). Zur Optimierung beitragen wird sicherlich die Erhöhung des Sicherheitsgefühls bei den Radfahrenden, in erster Linie auszulösen durch ein lückenloses Radverkehrsnetz und sichere Infrastruktur. Dabei kann die Attraktivität durch Ausweisung eines Vorrangnetzes mit Radschnell- und Direktverbindungen ins Zentrum sowie zwischen den Stadtteilen einen wesentlichen Beitrag leisten. In diesem Kontext müssen jedoch die Barrieren der Lippe sowie des Dattel-Hamm-Kanals berücksichtigt und besser überwunden werden. Darüber hinaus ergibt sich eine Zunahme des Radverkehrsanteils nur dann, wenn auch sichere und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, z.B. als Fahrrad-Quartiersgaragen. Zudem sind die Sharing-Angebote (E-Scooter und Fahrrad) Teil dieses Handlungsfeldes, die als verträgliche Mobilitätsoptionen aufzustellen sind.

- **ÖPNV**

Das bisherige Netz gilt es aufgrund seiner Anlage umzustrukturieren, dabei ist sowohl die Umstrukturierung und Ergänzung wie auch die Neustrukturierung mit kleinteiliger Bedienung denkbar. Eine Verdichtung ist aus Nachfrager-Sicht dringend geboten – sowohl räumlich als auch zeitlich. Die Tarifstrukturen sind zu vereinfachen und insgesamt auf ein niedrigeres Kostenniveau für die Fahrgäste zu reduzieren. Darüber hinaus gilt es ebenfalls die Verbindungen in die umliegenden Kommunen zu erweitern um eine attraktive Alternative zum MIV zu schaffen. Es muss hierbei jedoch bedacht werden, dass die Stadt Lünen Teil des Verkehrsverbunds Kreis Unna ist und aus diesem Grund lediglich über einen begrenzten Handlungsspielraum besitzt. Über Mobilstationen und Abstellmöglichkeiten im Haltestellen-Umfeld ist zudem die Inter- und Multimodalität voranzutreiben. Die wohnortnahe Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote ist – zur Reduzierung der privaten Pkw-Dichte – anzustreben.

- **Motorisierter Individualverkehr**

Das Straßenverkehrsnetz erlaubt die Nutzung des Pkws ohne große Hürden und Kompromisse, weshalb die Infrastruktur für den MIV keinen Ausbau benötigt. Der Fokus sollte darauf liegen Vorrangrouten auszuweisen, um die Verkehrsbelastung aus den Siedlungskörpern herausnehmen und Pendlerströme effektiver durch und an Lünen vorbei zu lenken. Zudem sollten Konflikte mit anderen Verkehrsträgern stärker berücksichtigt und beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen implementiert werden.

- **Logistik und Güterverkehr**

Für den Logistik und Güterverkehr gilt es Vorrangrouten zu konzipieren, die den Verkehr gezielt durch die Stadt an ihr Ziel führen. Zudem sollten, besonders für den Lieferverkehr Logistikzentren eingerichtet werden, welche die Zahl der Paketlieferdienste im Stadtgebiet reduzieren könnten. Zentral gilt es konkrete Daten für den Logistik-, Güter- und Schwerlastverkehr zu erheben, da zum derzeitigen Zeitpunkt nur lückenhafte Informationen zur Verfügung stehen.

- **Neue Mobilität**

Um neue Mobilitätsformen langfristig im Stadtgebiet zu implementieren, gilt es unter anderem für alle Verkehrsträger (Radverkehr, ÖPNV, MIV, Logistik- und Güterverkehr) (Antriebs-)Technologien zu verfolgen, die der nachhaltigen Mobilität entsprechen. Thema kann hierbei selbstverständlich auch die Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur für diverse Verkehrsträger im Stadtgebiet sein. Zudem gilt es die Verkettung von unterschiedlichen Verkehrsträgern zu vereinfachen, um so alltägliche Wege multimodal bewältigen zu können. Zugleich sollte hier ein regelmäßiges Monitoring stattfinden, um so Veränderungen des Mobilitätsverhaltens frühzeitig zu erkennen und Anpassungen vornehmen zu können.

- **Mobilitätsmanagement**

Zur gezielten Kommunikation mit relevanten Akteuren (Schulen, Unternehmen, etc.) sollte die städtische Verwaltung durch ein Mobilitätsmanagement ergänzt werden und gleichzeitig als Vorbild ein kommunales Mobilitätsmanagement einrichten. Als

beratende und koordinierende Stelle sollten gemeinsam Lösungen gefunden werden, wie diese Akteure einen Beitrag zum städtischen Ziel leisten können. Ein wesentlicher Baustein besteht auch in der internen Kommunikation der Verwaltung, um abgestimmte Standards zu schaffen zum Umgang mit zuziehenden Personen und Unternehmen, mit Pflege und Wartung von Infrastruktur (Radwege, Aufenthaltsräume, etc.), mit planbaren, temporären Verkehrsbelastungen (durch Veranstaltungen, Baustellen, etc.) oder mit kurzfristigen Störungen und diese auch an alle beteiligten Stellen zu kommunizieren.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Die Öffentlichkeitsarbeit ist einerseits darauf auszulegen, dass die Menschen neue oder veränderte Angebote mitgestalten oder zumindest frühzeitig kennenlernen. Andererseits – und das ist in strategischer Hinsicht der wesentliche Faktor – ist die Kommunikation aktivierend und motivierend zu gestalten. Insgesamt ist der inhaltliche Fokus auf den Umweltverbund und seine Förderung zu legen, um mit der veränderten Hardware (= den Angeboten) auch eine neue Software (= Mobilitätskultur) zu gestalten.

- **Straßenraumgestaltung**

Die Gestaltung von Straßen und Plätzen im gesamten Stadtgebiet ist ein wesentlicher Hebel für Veränderungen. Dabei ist die Priorisierung des Autoverkehrs auf öffentlichen Flächen zu überwinden und eine Umverteilung des Raumes – nach lokalen Gegebenheiten – notwendig. Vorrangige Bereiche sind die Stadtteilzentren bzw. zentralen Plätze, mit besonderem Fokus auf der Innenstadt. In den Wohnquartieren besteht dringender Bedarf den ruhenden Verkehr neu zu strukturieren und höhere Flächenverträglichkeit zu realisieren. Dabei sind auch (mittel- und langfristige) Bedarfe der Elektromobilität zu berücksichtigen.