

raumkom [spitzenkraft.berlin](https://spitzenkraft.berlin)



Stadt Lünen

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

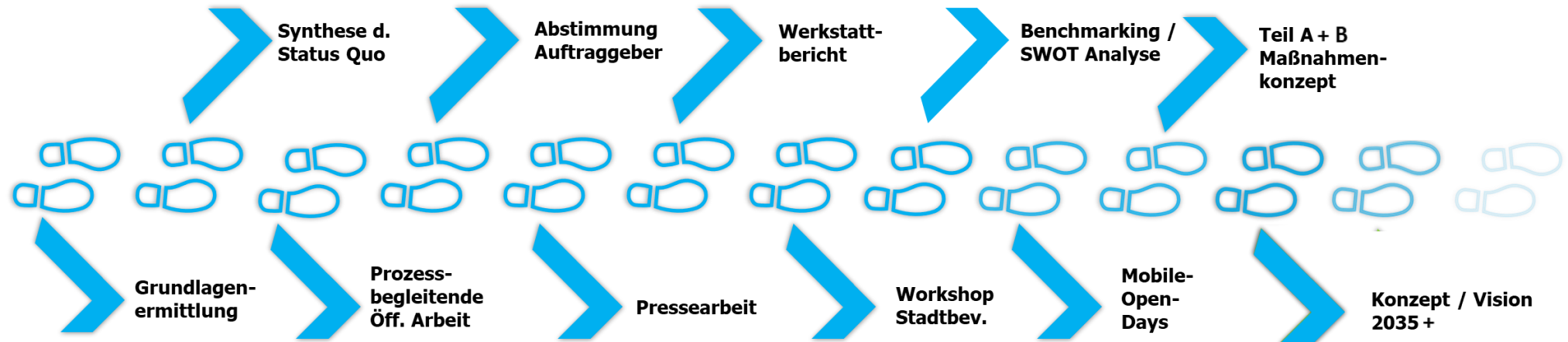
Donnerstag, den 17.08.2023

# Arbeitsschritte 2020 – 2023

Rückblick

# Arbeitsschritte Übersicht

## Arbeitsschritte



# Werkstattbericht / Benchmarking & SWOT

spitzenkraft.berlin raumkom

Stadt Lünen  
Integriertes Mobilitätskonzept 2035

**Werkstattbericht zum Integrierten Mobilitätskonzept Lünen 2035**

Bericht | Stand 18.02.2021

Stadt Lünen  
Integriertes Mobilitätskonzept 2035

raumkom

**Benchmarking & SWOT-Analyse**  
Optionaler Baustein des IMK Lünen 2035

Berichte | Stand 02. Juli 2021

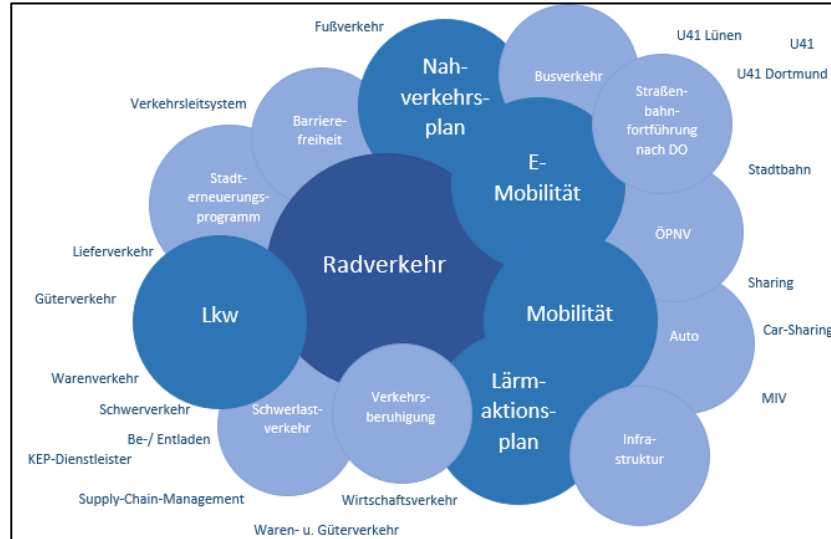
# Ziele, Strategie, Maßnahmen & Evaluation

**Ziele, Strategie, Leitbild  
und Handlungsfelder**  
Maßnahmenkonzept -Teil A des IMKs Lünen 2035  
Stand: Januar 2022

**Integriertes Mobilitäts-  
konzept Lünen 2035**  
Maßnahmenkonzept -Teil B des IMKs Lünen 2035  
Stand: Mai 2023

**Evaluationskonzept**  
3. Kapitel des Maßnahmenkonzepts des IMKs Lünen 2035  
Stand: Oktober 2022

# Werkstattbericht



Analyse der politischen Diskussion  
bzgl. Mobilität & Verkehr

Erfassung der wesentlichen Faktoren in den  
Stadtteilen  
Beurteilung Status-Quo

## Steckbriefe Stadtteile

### z.B. LÜNEN - STADTMITTE

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

**STÄRKEN**

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

**SCHWÄCHEN**

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

spitzenkraft.berlin **raumkom**

# Werkstattbericht

## Beurteilung Verkehrsträger

### Lünen – Fußverkehr

**STÄRKEN**

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

**SCHWÄCHEN**

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



### Lünen – Radverkehr

**STÄRKEN**

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

**SCHWÄCHEN**

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



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

**STÄRKEN**

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

**SCHWÄCHEN**

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



### Lünen - MIV

**STÄRKEN**

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

**SCHWÄCHEN**

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



# Benchmarking

## Beurteilung interkommunaler Kontext



Marl



Gladbeck



Ratingen



Bocholt

### STADT LÜNEN – MITTELZENTRUM

88.395 Einwohner | 59,39 km<sup>2</sup> | 1.454 Einwohner/km<sup>2</sup>

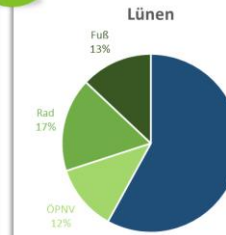


Kreis Unna  
Nord-östliche  
Metropolregion Ruhr  
Dortmund grenz südl. an  
Überwiegend Flach

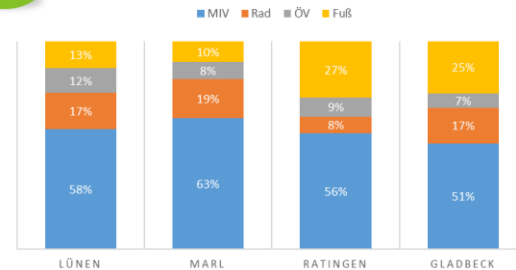
**Pendler**  
Einpendler: 17.266  
Auspendler: 24.829  
Saldo: -7.563



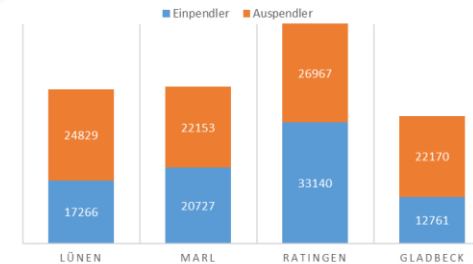
#### Modal-Split



#### MODAL-SPLIT IM VERGLEICH



#### PENDLERZAHLEN





# SWOT-Analyse

<b>Interne Faktoren</b>		<b>Stärken (Perspektive IMK)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Viele Tempo 30-Zonen (auch übergeordnete Str.)</li> <li>Straßenbegrünung weit verbreitet (tlw. aber Sichtbehinderungen)</li> <li>Zentrale Stadtteile &amp; Quartierszentren werden mind. mit einem Takt &lt;60 Minuten bedient (Stadtrand abnehmend)</li> <li>Lünen HBF und Preußen Bahnhof in gutem Zustand &amp; barrierefreies Erreichen der Gleise</li> <li>Querungsstellen mit entsprechenden baulichen Maßnahmen ausgestattet</li> <li>Radmarkierungen an großen Kreuzungen</li> <li>Fahrradstraßen ausgewiesen</li> <li>In der Innenstadt z.T. hochwertige Fahrradinfrastruktur</li> <li>Ausschilderung von Radrouten, auch überregionale Routen</li> </ul>	<b>Schwächen (Perspektive IMK)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoher Parkraumanteil + ausgeprägtes Seitenraumparken</li> <li>Oft Behinderung des Fuß-/Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr</li> <li>Straßenzustand (v.a. untergeordnete Straßen) verbesserungswürdig</li> <li>Haltestellen tlw. durch Bäume verdeckt</li> <li>Defizite bei angenehmen Realwegentfernungen zu den Haltestellen</li> <li>Nur wenige Haltestellen beidseitig überdacht</li> <li>Radverkehrsführung und -anlagen nicht standardisiert</li> <li>Radverkehr verläuft häufig zwischen fließendem und ruhendem Verkehr</li> <li>An Haltestellen/ Arbeitsstandorten nur wenige Radabstellanlagen vorhanden</li> <li>Rad-/ Fußverkehr müssen sich häufig Verkehrsfläche teilen</li> <li>Beleuchtung der Fußwege oft unzureichend</li> <li>Oft unzureichende Gehwegbreiten + Gehwege häufig verbesserungsbedürftig</li> <li>Geringe Anzahl von E-Ladeinfrastruktur</li> </ul>
<b>Externe Faktoren</b>			
<b>Chancen</b> (Perspektive IMK)	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Bürger-/Jugend-) Initiativen</li> <li>Klimawandel</li> <li>Steigendes Mobilitäts-/ Umweltbewusstsein/ Klimaschutz</li> <li>Mobilitätswandel</li> <li>Corona-Pandemie</li> <li>Nationaler Radverkehrsplan</li> <li>Mögliches Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW</li> </ul>	<b>Ausbauen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Temporeduzierung</li> <li>Straßenbegrünung (auf Sichtbeziehungen achten)</li> <li>Erreichbarkeiten der Stadtteile</li> <li>Barrierefreiheit</li> <li>Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen)</li> <li>Fahrradstraßen + Ausschilderungen</li> <li>Radroutennetz</li> <li>Verkehrsreduzierung (Homeoffice) durch Pandemie beibehalten</li> </ul>	<b>Aufholen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Platzaufteilung im Straßenraum überdenken (Behinderung Umweltverbund reduzieren + Parkflächen regulieren)</li> <li>Umweltverbund stärken</li> <li>Erhöhung von Sicherheit auf Rad-/ Fußwegen</li> <li>Ausstattung und Erreichbarkeit des ÖPNVs (inkl. Haltestellen) aufwerten</li> <li>Rad- und Fußwegeinfrastruktur ausbauen und vereinheitlichen</li> <li>Angsträume reduzieren</li> <li>Ausbau der E-Ladeinfrastruktur</li> <li>Handlungsfreudigkeit der Jugend nutzen</li> </ul>
<b>Risiken</b> (Perspektive IMK)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunale/ Landtags-/ Bundestagswahlen</li> <li>(Bürger-)Initiativen</li> <li>Individualisierung</li> <li>Demographischer Wandel</li> <li>Klimawandel</li> <li>E-Commerce</li> <li>Corona-Pandemie</li> </ul>	<b>Absichern</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsangebot für alle Altersgruppen</li> <li>CO<sub>2</sub>-neutrales Angebot (Umweltverbund)</li> <li>Entwicklung von Logistikkonzepten -&gt; kleinräumig auf Quartiersebene denken</li> <li>Schwung der (Bürger-)Initiativen nutzen -&gt; Forderung nach Verkehrswende</li> <li>Wahlen berücksichtigen</li> </ul>	<b>Reduzieren/ Abbauen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Viel Straßenraum für den MIV</li> <li>Einschränkung des Umweltverbunds durch den MIV</li> <li>Selber Straßenabschnitt für Rad- und Fußverkehr</li> <li>Verkehrseffekte der Corona-Pandemie ungenutzt lassen</li> <li>Investition in nur einzelne Verkehrsmittel</li> <li>Ausschließlich E-Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen</li> <li>(Bürger-)Initiativen zu viel Einfluss überlassen -&gt; was möchte die Mehrheit?</li> </ul>

# SWOT-Analyse

## Identifikation des spezifischen Lüner Profils

Stärken (Potential 2035)	Stärken (Potential 2035)	Schwächen (Potential 2035)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Temp. 20 (Ganz Jahr übergründlich)</li> <li>Strahlungsleistung wird vermindert (hohe Lufttemperatur)</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Temp. 20 (Ganz Jahr übergründlich)</li> <li>Strahlungsleistung wird vermindert (hohe Lufttemperatur)</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niedrige Temp. 20 (Ganz Jahr übergründlich)</li> <li>Strahlungsleistung wird vermindert (hohe Lufttemperatur)</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Erreichbarkeiten der Stadtteile</li> <li>Ausbau der Temporeduzierung</li> <li>Radroutennetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Temporeduzierung</li> <li>Straßenbegrünung (auf Sichtbeziehungen achten)</li> <li>Erreichbarkeiten der Stadtteile</li> <li>Barrierefreiheit</li> <li>Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen)</li> <li>Fahrradstraßen + Ausschilderungen</li> <li>Radroutennetz</li> <li>Verkehrsreduzierung (Homeoffice) durch Pandemie beibehalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen)</li> </ul>

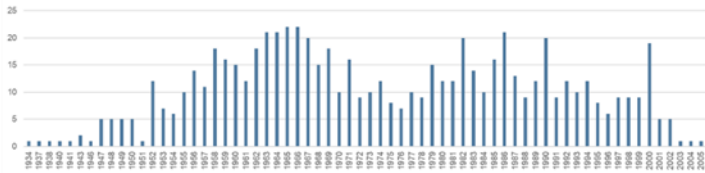
Stärken (Potential 2035)	Stärken (Potential 2035)	Schwächen (Potential 2035)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Temp. 20 (Ganz Jahr übergründlich)</li> <li>Strahlungsleistung wird vermindert (hohe Lufttemperatur)</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Temp. 20 (Ganz Jahr übergründlich)</li> <li>Strahlungsleistung wird vermindert (hohe Lufttemperatur)</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niedrige Temp. 20 (Ganz Jahr übergründlich)</li> <li>Strahlungsleistung wird vermindert (hohe Lufttemperatur)</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> <li>Städtische Wärme &amp; Quartierswärme werden nicht mit einem Teil der Wärme abtransportiert</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Investitionen in nur einzelne Verkehrsmittel</li> <li>Rad- und Fußverkehr auf selbem Straßenabschnitt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investitionen in nur einzelne Verkehrsmittel</li> <li>Rad- und Fußverkehr auf selbem Straßenabschnitt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einschränkungen des Umweltverbunds durch den MIV</li> <li>Reduzieren/ Abbauen</li> <li>Viel Straßenraum für den MIV</li> <li>Einschränkung des Umweltverbunds durch den MIV</li> <li>Selber Straßenabschnitt für Rad- und Fußverkehr</li> <li>Verkehrseffekte der Corona-Pandemie ungenutzt lassen</li> <li>Investition in nur einzelne Verkehrsmittel</li> <li>Ausschließlich E-Ladeinfrastruktur für Pkw ausbauen</li> <li>(Bürger-)Initiativen zu viel Einfluss überlassen -&gt; was möchte die Mehrheit?</li> </ul>

# Online-Umfrage

## Online-Umfrage

### ALTER UND GESCHLECHT

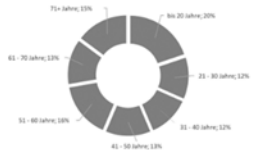
In welchem Jahr sind Sie geboren? (n = 688)



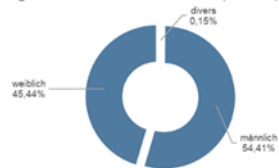
Junge (U20) und Alte (Ü70) deutlich unterrepräsentiert, deutlich überrepräsentiert sind 31- bis 40-Jährige und 51- bis 60-Jährige

Mehr teilnehmende Männer als erwartet

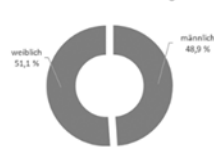
Tatsächliche Altersverteilung



Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an. (n = 680)



Tatsächliche Geschlechterverteilung

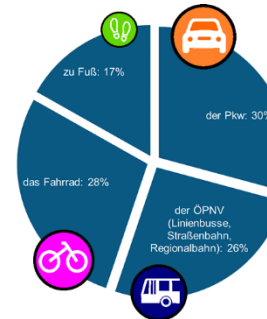


Wo stehen die Menschen in Lünen, was erwarten Sie, wozu sind sie bereit?

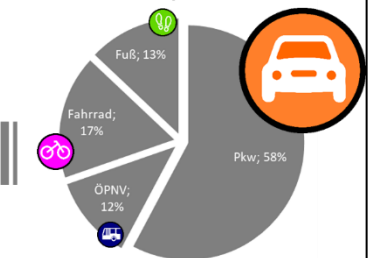
## Online-Umfrage

### MODAL SPLIT

Welche Anteile der Verkehrsmittel wünschen Sie sich im Jahr 2035? Ich denke, dass die Verkehrsmittel im Jahr 2035 ungefähr folgende Anteile haben sollten:



Modal Split aktuell



# Stakeholder- Befragung

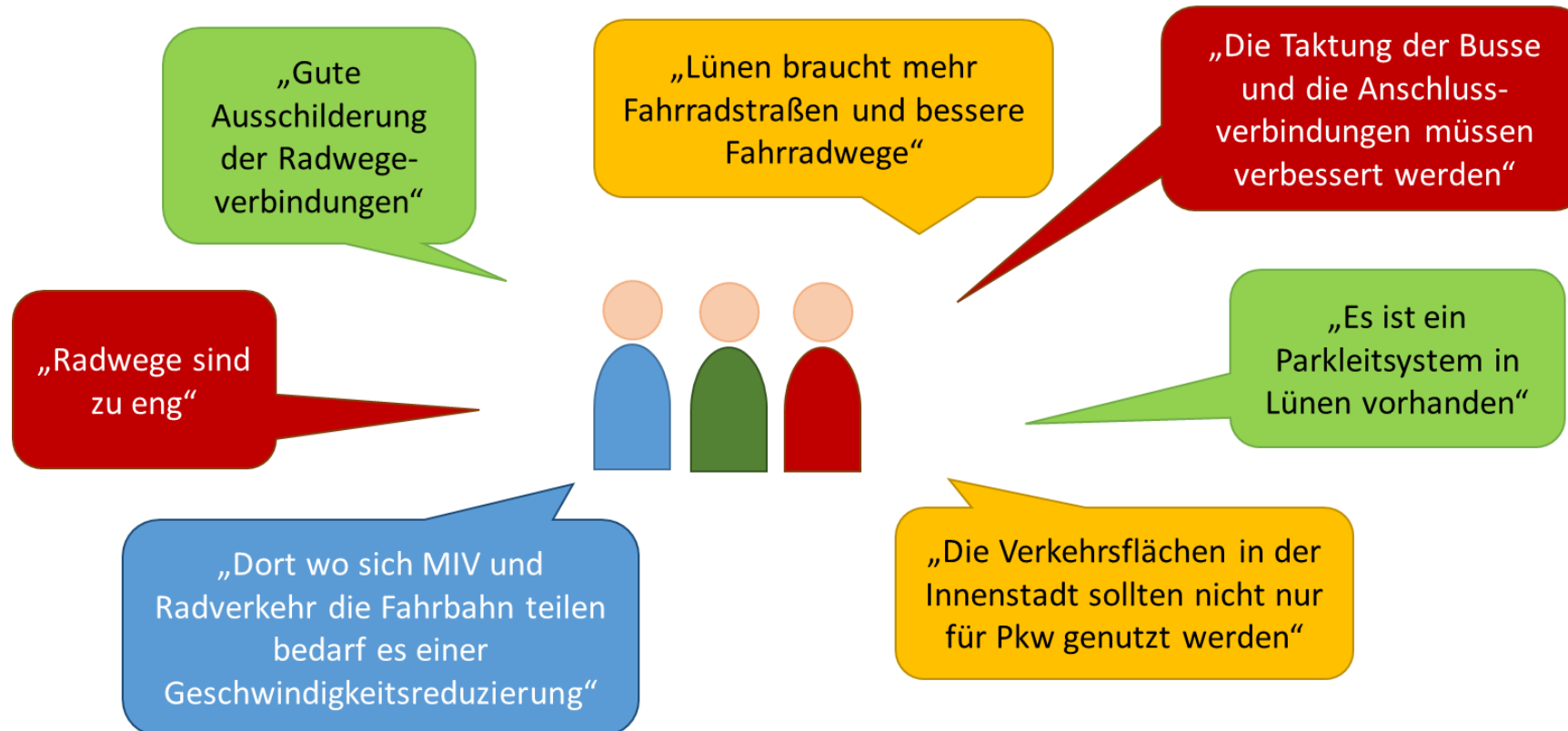


Wie sehen die Fachakteure  
das Feld Mobilität in Lünen?

# Workshop Lüner Stadtbevölkerung

Schnittstelle mit den  
Bürgerinnen und Bürgern

08. & 12. JULI 2021 - DIGITAL



# Mobile-Open-Days

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

Aufzeigen der Möglichkeiten  
der Mobilität von Morgen

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



- Vortragsreihe im Rathaus
- Für Bürgerinnen und Bürger sowie Verwaltungsmitglieder



## Programm Samstag Vortragsreihe

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

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

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

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

ab 15:00 Uhr  
Podiumsdiskussion

ca. 16:00 Uhr

Schlusswort, Verabschiedung und  
Come-together

# Maßnahmenkonzept - Teil A

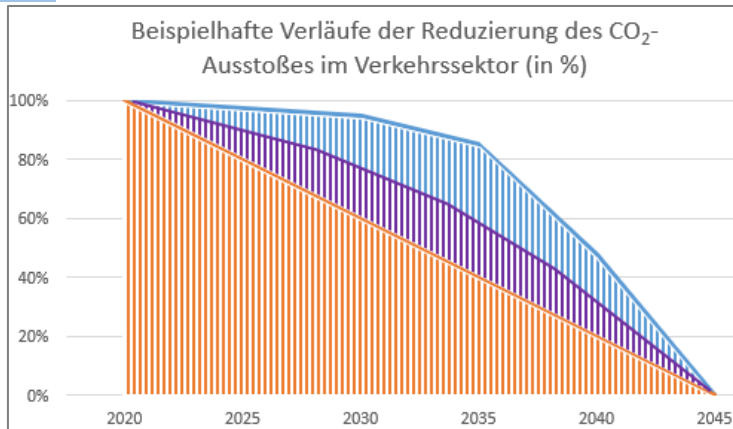
Ziele, Strategie, Leitbild & Handlungsfelder

# Ziel

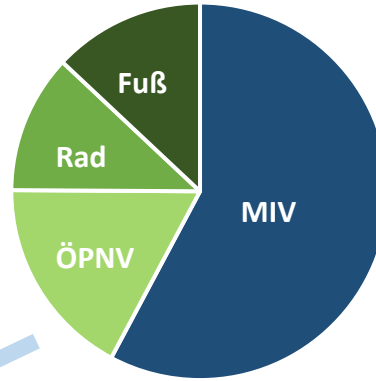
ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT IN LÜNEN



# Zukunftsfähige Mobilität

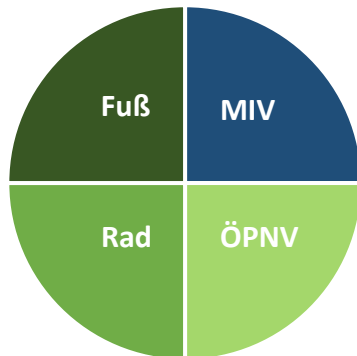


Modal Split Lünen heute

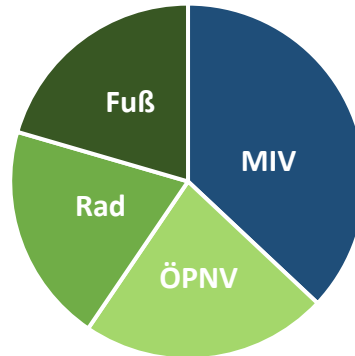


...dazu Bedarf es einem Modal **SHIFT**

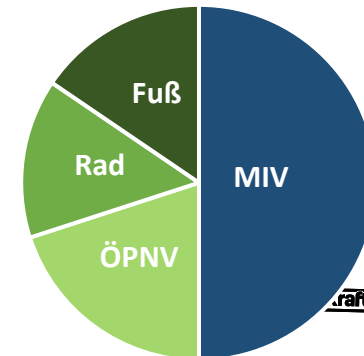
Modal Split Lünen 2035 bei linearer CO<sub>2</sub>-Abnahme



Modal Split Lünen 2035 bei mittlerer CO<sub>2</sub>-Abnahme



Modal Split Lünen 2035 bei konkaver CO<sub>2</sub>-Abnahme



# Leitbild

# Leitbild Mobilität Lünen 2035

Eine klimafreundliche, nachhaltige und ausgewogene Mobilität in Lünen

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

# Strategie / Narrative

21



# Handlungsfelder


# Handlungsfelder

23



# Maßnahmenkonzept - Teil B

(Maßnahmensteckbriefe & Prioritäten)

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

Zu jeder der nachfolgenden Maßnahmen existiert ein ausführlicher Steckbrief.

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



# Lünen – Fußverkehr



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

# Lünen – Radverkehr



## Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Radverkehr

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

# Lünen – ÖPNV & SPNV



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

# Lünen - MIV



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

# Lünen – Logistik & Güter



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

# Lünen – neue Mobilität



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

# Lünen – Mobilitätsmanagement



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

# Lünen – Öffentlichkeitsarbeit



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





# Lünen – Straßenraumgestaltung






## Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Straßenraumgestaltung

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

# Evaluation

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

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

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

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

Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit!

*raumkom*

Max-Planck-Straße 18  
54296 Trier

[www.raumkom.de](http://www.raumkom.de)

