

**BEKANNTMACHUNG**

4 / 2015

GREMIUM

Rat der Stadt Lünen

SITZUNGSTERMIN

Donnerstag, 27.08.2015, 17:00 Uhr

SITZUNGSORT

Rathaus, Willy-Brandt-Platz 1, 44532 Lünen, Sitzungssaal 1, 1. Etage

---

**TAGESORDNUNG**

**ÖFFENTLICHER TEIL**

**I BESCHLUSSANGELEGENHEITEN**

- |   |  |             |
|---|--|-------------|
| 1 | Umbesetzung im Jugendhilfeausschuss  | VL-111/2015 |
| 2 | Feststellung des Jahresergebnisses 2014 des Stadtbetriebes ZGL und Behandlung des Jahresverlustes                      | VL-95/2015  |
| 3 | Entlastung des Betriebsausschusses des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom 01.01.bis 31.12.2014             | VL-96/2015  |
| 4 | Anpassung der Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015<br>Ergänzungsbeschluss zum Haushaltsbeschluss vom 23.04.2015 | VL-106/2015 |
| 5 | Langfristige Liquiditätsbeschaffung  | VL-104/2015 |
| 6 | Änderung des Gesellschaftsvertrages der. rku it GmbH   | VL-93/2015  |
| 7 | Änderung der Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen   | VL-110/2015 |

- |    |   |               |
|----|---|---------------|
| 8  | Elternbeiträge für Kitas während des Streiks 2015                                       | VL-108/2015   |
| 9  | Standortwahl zur Erweiterung eines bedarfsgerechten Kita-Ausbaus                        | VL-109/2015   |
| 10 | Indikatoren für die Auswahl eines Standortes für den Neubau von Flüchtlingsunterkünften | VL-89/2015 1N |
| 11 | Maßnahmenkonzept RAD+ vorbereitender Beschluss Handlungsprogramm                        | VL-103/2015   |

## **II MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG**

## **III ANTRÄGE UND ANFRAGEN**

- |   |   |            |
|---|---|------------|
| 1 | Antrag der FDP-Fraktion vom 07.08.2015 i.S. Bewerbung um ein Gründerzentrum   | AF-83/2015 |
| 2 | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.08.2015 i.S. "kommunale Daseinsvorsorge nicht durch Freihandelsabkommen gefährden" | AF-86/2015 |
| 3 | Fraktionsübergreifender Antrag vom 11.08.2015 i.S. Klageerhebung in Sachen Forensik   | AF-87/2015 |

## **NICHTÖFFENTLICHER TEIL**

## **IV BESCHLUSSANGELEGENHEITEN**

- |   |                         |             |
|---|-------------------------|-------------|
| 1 | Personalangelegenheiten | VL-107/2015 |
| 2 | Vertragsangelegenheiten | VL-112/2015 |

## **V MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG**

**VI ANTRÄGE UND ANFRAGEN**

**VII MÜNDLICHE ANFRAGEN**

Lünen, den 13.08.2015

Hans Wilhelm Stodollick  
Bürgermeister

**NIEDERSCHRIFT**

4 / 2015

GREMIUM

Rat der Stadt Lünen

SITZUNGSTERMIN

Donnerstag, 27.08.2015, 17:00 Uhr bis 21:15 Uhr

SITZUNGSORT

Rathaus, Willy-Brandt-Platz 1, 44532 Lünen,  
Sitzungssaal 1, 1. Etage

---

VORSITZ

Bürgermeister Hans Wilhelm Stodolick

ANWESEND

ABWEICHENDE ANWESENHEIT

Hugo Becker (SPD-Fraktion)

Rüdiger Billeb (SPD-Fraktion)

Brigitte Cziehso (SPD-Fraktion)

Ulrich Eilert (SPD-Fraktion)

Hans-Georg Fohrmeister (SPD-Fraktion)

Hubert Groth (SPD-Fraktion)

Rüdiger Haag (SPD-Fraktion)

Michael Haustein (SPD-Fraktion)

Holger Kahl (SPD-Fraktion)

Christiane Mai (SPD-Fraktion)

Martina Meier (SPD-Fraktion)

Helga Mendrina (SPD-Fraktion)

Rolf Möller (SPD-Fraktion)

Lydia Müller (SPD-Fraktion)

(bis 20:30 Uhr)

Martin Püschel (SPD-Fraktion)

Achim Schwarz (SPD-Fraktion)

Siegfried Störmer (SPD-Fraktion)

(ab 17:20 Uhr)

Uwe Walter (SPD-Fraktion)

Martin Weiberg (SPD-Fraktion)

Daniel Wolski (SPD-Fraktion)

Annette Droege-Middel (CDU-Fraktion)

Arno Feller (CDU-Fraktion)

Jochen Gefromm (CDU-Fraktion)

Dirk Holstein (CDU-Fraktion)

Herbert Jahn (CDU-Fraktion)

Paul Jahnke (CDU-Fraktion)



Andreas Kops (CDU-Fraktion)  
Günter Langkau (CDU-Fraktion)  
Karsten Niehues (CDU-Fraktion)  
Daniel Pöter (CDU-Fraktion)  
Marcel Schulz (CDU-Fraktion)  
Christoph Tölle (CDU-Fraktion)  
Dirk Wolf (CDU-Fraktion)  
Hans-Peter Bludau (GFL-Fraktion)  
Dr. Ulrich Böhmer (GFL-Fraktion)  
Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel (GFL-Fraktion)  
Jürgen Kleine-Frauns (GFL-Fraktion)  
Otto Korte (GFL-Fraktion)  
Wolfgang Manns (GFL-Fraktion)  
Andreas Mildner (GFL-Fraktion)  
Helmut Rosenkranz (GFL-Fraktion)  
Reinhard Zeiger (GFL-Fraktion)  
Ute Brettner (Fraktion Bü90/Die Grünen)  
Eckhard Kneisel (Fraktion Bü90/Die Grünen)  
Thomas Matthée (Fraktion Bü90/Die Grünen)  
Erika Roß (Fraktion Bü90/Die Grünen)  
Catrin Ebbinghaus (FDP-Fraktion)  
Dr. Roland Giller (FDP-Fraktion)  
Ralf Schaefer (Piraten/FreieWählerLünen)  
Gabriele zum Buttel (Piraten/FreieWählerLünen)  
Sandra Dee-Schülken (bis 21:05 Uhr)  
Mustafa Kurt

ENTSCULDIGT ABWESEND

Klaus Lamczick (SPD-Fraktion)  
Detlef Seiler (SPD-Fraktion)  
Gleichstellungsbeauftragte Gabriele Schiek

ANWESEND VON DER VERWALTUNG

Erster Beigeordneter Horst Müller-Baß  
Beigeordneter Matthias Buckesfeld  
Stadtkämmerer Uwe Qüitter  
Stellv. Pressesprecher Frank Knoll  
Städtische Oberverwaltungsärztin Ursula Hilgert, Leitung 0.91

GÄSTE

----

SCHRIFTFÜHRUNG

Stadtammann Christian Pollack

Zu Beginn der Ratssitzung wird in einer kurzen Schweigeminute dem verstorbenen ehemaligen Ratsmitglied Detlef Weinbrenner gedacht.

Anschließend wird Herrn Bürgermeister Stodollick vom Rat ein Geschenk zu seinem Ruhestand überreicht. In Vertretung für den gesamten Rat verabschiedet Ratsherr Dr. Giller Herrn Bürgermeister Stodollick mit einer kurzen Laudatio.

Herr Bürgermeister Stodollick eröffnet die Sitzung des Rates der Stadt Lünen um 17:00 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt und der Rat beschlussfähig ist.

Herr Bürgermeister Stodollick weist darauf hin, dass der Haupt- und Finanzausschuss eine Anregung gem. § 24 GO i.S. Ablehnung der Freihandelsabkommen TTIP, CETA und TISA an den Rat zur weiteren Behandlung verwiesen habe. Herr Bürgermeister Stodollick empfiehlt die Anregung gemeinsam mit dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (TOP III – 2) zu beraten. Gegen dieses Vorgehen erhebt sich kein Widerspruch.

Herr Bürgermeister Stodollick informiert, dass folgende Beratungsunterlagen als Tischvorlage vorliegen:

- die verwiesene Anregung gem. § 24 GO i.S. Ablehnung der Freihandelsabkommen TTIP, CETA und TISA sowie eine rechtliche Einordnung der Verwaltung und ein Verfahrensvorschlag zu weiteren Behandlung des Themas.
- durch die Fachausschüsse geänderte Beschlussvorschläge zu den Vorlagen „Standortwahl zur Erweiterung eines bedarfsgerechten Kita-Ausbaus“ und Unterbringung von Flüchtlingen“.
- der komplette Satzungstext der Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen.

Weitere Änderungen zur Tagesordnung ergeben sich nicht.

## **ÖFFENTLICHER TEIL**

## I BESCHLUSSANGELEGENHEITEN

### 1. VL-111/2015

Umbesetzung im Jugendhilfeausschuss

Der Rat beschließt nachfolgende Umbesetzung im Jugendhilfeausschuss:

Sachkundiger Einwohner

bisher: Herr Gerhard Knüpp

neu: Frau Sabine Herr

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

### 2. VL-95/2015

Feststellung des Jahresergebnisses 2014 des Stadtbetriebes ZGL und Behandlung des Jahresverlustes

1. Der Rat der Stadt Lünen stellt gemäß § 26 Absatz 2 Eigenbetriebsverordnung NW den vorgelegten Lagebericht der Betriebsleitung für das Geschäftsjahr 2014 und den als Anlage beigefügten Jahresabschluss 2014 des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen fest.

2. Der Rat der Stadt Lünen beschließt, den festgestellten **Jahresverlust** 2014 in Höhe von

**211.528,85 €**

auf neue Rechnung vorzutragen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

### 3. VL-96/2015

Entlastung des Betriebsausschusses des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom

01.01.bis 31.12.2014

Der Rat beschließt, nach Beschluss über die Feststellung des Jahresergebnisses 2014 des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen, dem Betriebsausschuss des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2014 gemäß § 4 Satz 1 Buchstabe c Eigenbetriebsverordnung NRW Entlastung zu erteilen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

#### **4. VL-106/2015**

Anpassung der Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015  
Ergänzungsbeschluss zum Haushaltsbeschluss vom 23.04.2015

Herr Stadtkämmerer Quitter erläutert die Anpassung der Haushaltssatzung für das Jahr 2015.

*Anmerkung des Verfassers: Erläuternde Unterlagen sind dem Protokoll als Anlage beigefügt.*

Die Ratsherren Feller und Haustein äußern die Zustimmung der jeweiligen Fraktionen zum vorgelegten Haushaltsentwurf.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel erklärt, dass die GFL-Fraktion dem Entwurf nicht zustimmen werde und spricht sich für die Implementation eines Forderungsmanagements gegenüber Bund und Land aus.

Ratsfrau zum Buttell bedankt sich bei der Verwaltung für die gute Arbeit, erklärt aber, dass die Fraktion Piraten/Freie Wähler gegen die Verwaltungsvorlage stimmen werde.

Ratsherr Kneisel bezeichnet die Haushaltslage und insbesondere die Überschuldung der Stadt als historisches Ereignis und fordert aktiven Widerstand gegen die strukturelle Unterfinanzierung der Kommunen.

Ratsherr Dr. Giller spricht sich dafür aus, zukunftsorientiert zu diskutieren und diesen Haushaltsentwurf als neuen Anfang zu sehen. Des Weiteren erklärt Ratsherr Dr. Giller, dass die FDP-Fraktion dem Haushaltsentwurf zustimmen werde.

Es wird unter Beteiligung der Ratsmitglieder Billeb, Prof. Dr. Hofnagel, Becker, Kneisel über die Verwaltungsvorlage diskutiert.

Ratsherr Jahnke beantragt gem. § 16 der Geschäftsordnung des Rates das Ende der Aussprache.

Gegen den Antrag stimmen die GFL-Fraktion, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und die Ratsmitglieder Kurt und Dee-Schülken. Damit ist der Geschäftsordnungsantrag mehrheitlich beschlossen.

Herr Bürgermeister Stodollick erteilt Ratsherrn Möller, trotz der beendeten Aussprache, das Wort, da Herr Möller durch Aussagen in der vorherigen Diskussion direkt angesprochen und kritisiert wurde.

Ratsherr Möller erläutert seine zustimmende Haltung gegenüber dem vorgelegten Haushaltsentwurf und äußert sich zu den Gründen der nicht auskömmlichen Haushaltslage.

Der Rat beschließt ergänzend zum Haushaltsbeschluss vom 23.04.2015:

die als Anlage 1 beigefügte *Gesamtänderungstabelle Ergebnisplan* einschließlich

- der Änderungstabelle - Erträge
- der Änderungstabelle - Aufwendungen -
- der Änderungstabellen Personalaufwendungen und - auszahlungen

die gemäß § 80 Abs. 4 GO NW als Anlage 2 beigefügte

Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015 mit ihren Anlagen.

Abstimmungsergebnis:	Gegen die Stimmen der GFL-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion Piraten/Freie Wähler und der Ratsmitglieder Kurt und Dee-Schülken mehrheitlich beschlossen.
----------------------	--

**5. VL-104/2015**

Langfristige Liquiditätsbeschaffung

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel lobt die Arbeit des Stadtkämmerers. Allerdings sehe die GFL-Fraktion noch keine Notwendigkeit zur Beschlussfassung. Daher werde sich die GFL-Fraktion enthalten.

Vertreter aller anderen Ratsfraktionen erläutern ihre zustimmende Haltung zu der Verwaltungsvorlage.

Der Rat stimmt der Erweiterung des Schuldenmanagements der Stadt Lünen um die Finanzierungsinstrumente „Schuldscheindarlehen“ und „Kommunalanleihen“ zu.

Abstimmungsergebnis: Bei sechs Enthaltungen aus der GFL-Fraktion und einer Enthaltung aus der CDU-Fraktion einstimmig beschlossen.
--

**6. VL-93/2015**

Änderung des Gesellschaftsvertrages der rku it GmbH

Der Rat stimmt der beabsichtigten Änderung des Gesellschaftsvertrages der rku.it GmbH zu. Der Gesellschaftsvertrag wurde an die gemeinderechtlichen Anforderungen angepasst.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen
---

**7. VL-110/2015**

Änderung der Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen

Herr Bürgermeister Stodollick weist darauf hin, dass der vollständige Satzungsentwurf als Tischvorlage vorliegt.

Ratsherr Matthée erfragt, weshalb im Satzungsentwurf keine Regelung für den Streikfall enthalten sei.

Herr Erster Beigeordneter Müller-Baß erklärt, dass die Satzung in der derzeitigen Fassung beschlossen werden solle. Die Frage einer Regelung des Streikfalls solle im Jugendhilfeausschuss debattiert werden.

Der Rat beschließt,

- die als Anlage beigefügte „Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, für die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“.

- dass die Satzung rückwirkend zum 01.08.2015 in Kraft tritt.

- dass mit Inkrafttreten der neuen Satzung die „Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztagschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kindertagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011“ außer Kraft tritt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

## **8. VL-108/2015**

Elternbeiträge für Kitas während des Streiks 2015

Die Ratsmitglieder Störmer und Feller erklären, dass die SPD- und CDU-Fraktion der Vorlage zustimmen werden.

Der Rat beschließt,

- aufgrund des Streiks der Erzieherinnen und Erzieher in den städtischen Kindertageseinrichtungen - vorbehaltlich des In-Kraft-Tretens der Haushaltssatzung und nach Rücksprache mit der Aufsichtsbehörde - die anteilige Rückerstattung des Monatsbeitrags sowohl für den Elternbeitrag als auch für die Verpflegungskosten des Mittagessens.



Die Finanzierung erfolgt aus den durch die Bestreikung der städtischen Kindertagesstätten eingesparten Personalaufwänden.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

## **9. VL-109/2015**

Standortwahl zur Erweiterung eines bedarfsgerechten Kita-Ausbaus

Ratsherr Feller begrüßt die Verwaltungsvorlage und betont die Wichtigkeit einer präzisen Planung der Gebäude und genutzten Flächen.

Der Rat beschließt,

„Zur Erweiterung eines bedarfsgerechten Kita-Ausbaus wird folgender Grundsatzbeschluss - fristwährend zur Erlangung von Drittmitteln -- unter der Voraussetzung gefasst, dass Drittmittel für den Ausbau zur Betreuung von Kindern zur Verfügung gestellt werden:

1. Am Standort „Alter Kirchweg 45“ wird abhängig vom Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung ein Neubau oder ein Erweiterungsbau für eine 4-gruppige Kita mit 75 Plätzen errichtet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine große Außenfläche zur Verfügung steht, um das besondere pädagogische Konzept weiter fortsetzen zu können.

2. Am Standort „Schulstraße 10“ wird abhängig vom Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung ein Neubau oder ein Erweiterungsbau für eine 4-gruppige Kita mit 75 Plätzen errichtet“.

3. Das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnungen wird in den Wirtschaftsplan ZGL 2016 ff eingestellt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

**10. VL-89/2015 1N**

Indikatoren für die Auswahl eines Standortes für den Neubau von Flüchtlingsunterkünften

Herr Erster Beigeordneter Müller-Baß erläutert die Indikatoren zur Auswahl neuer Standorte von Flüchtlingsunterkünften. Des Weiteren informiert Herr Erster Beigeordneter Müller-Baß, dass die Verwaltung in Anpassung der geänderten Flüchtlingszahlen nun vier neue Unterkünfte vorschläge.

Ratsherr Feller dankt für die bisherige geleistete Arbeit in der Flüchtlingsunterbringung und betont, dass stadtentwicklungspolitische Fragestellungen bei der Auswahl neuer Standorte miteinbezogen werden müssen.

Ratsfrau Mai, dass sich die Unterbringung am ursprünglichen Konzept orientieren müsse und soziale Indikatoren bei der Auswahl neuer Unterkünfte ausschlaggebend seien.

Ratsherr Kneisel erklärt ebenfalls, dass soziale Kriterien die höchste Priorität genießen müssten und kritisiert, dass Anregungen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen nicht eingeplant worden seien.

Der Rat beschließt, die Verwaltung zu beauftragen, mögliche Standorte für vier Übergangwohnheime unter Einbindung der Bürgerschaft vorzuschlagen. Die Auswahl erfolgt unter Zugrundelegung der in der Sachdarstellung genannten Indikatoren.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

**11. VL-103/2015**

Maßnahmenkonzept RAD+  
Beschluss Handlungsprogramm

Herr Bürgermeister Stodollick berichtet, dass im Ausschuss für Stadtentwicklung getrennt über die Beschlussteile a) und b) abgestimmt wurde.

Herr Beigeordneter Buckesfeld erläutert die Inhalte der Verwaltungsvorlage.

Die Ratsmitglieder Haag, Feller und Prof Dr. Hofnagel signalisieren für Ihre Fraktionen eine zustimmende Haltung zu der Vorlage.

Ratsherr Kneisel hält die Konzeption und Zielsetzung für gelungen. Allerdings könne die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dem Maßnahmenkatalog nicht zustimmen, da zu wenig Mittel für den Radverkehr investiert würden. Ratsherr Kneisel beantragt eine getrennte Abstimmung zu den Beschlussteilen a) und b).

Ratsfrau Czieso lobt die gute Arbeit der Verwaltung bei der Erstellung der Vorlage.

Es wird getrennt über die Beschlussteile a) und b) abgestimmt:

a) Der Rat beschließt die generellen Zielsetzungen für das zukünftige Handeln der Stadt Lünen (Kapitel 5.2.1) zu Gunsten einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

b) Der Rat beschließt die Aufstellung eines Handlungsprogramms zur Radverkehrsförderung. Grundlage für das Handlungsprogramm ist die Umsetzungsstrategie (Kapitel 5.4) aus dem Abschlussbericht zum Maßnahmenkonzept RAD+. Dieses bezieht sich auf die Kataloge zu infrastrukturellen (Kapitel 5.2.4) und nicht-investiven Maßnahmen (Kapitel 5.3.4). Das Programm umfasst die infrastrukturellen Maßnahmen der Prioritäten 1 und 2 – soweit in der Baulast der Stadt Lünen liegend – und das Maßnahmenpaket 1 für nicht-investive Maßnahmen. Der Umsetzungszeitraum erstreckt sich auf die folgenden drei Haushaltsjahre.

Abstimmungsergebnis: Gegen die Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mehrheitlich beschlossen.
---

## **II MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG**

## **1 MITTEILUNGEN DES STADTKÄMMERERS**

Herr Stadtkämmerer Quitter informiert, dass

- am 23. und 24. September das nächste Treffen des Aktionsbündnisses „Die Würde unserer Städte“ in Berlin stattfindet

und

- ein Gipfeltreffen zum Thema Finanzierung der Flüchtlingsunterbringung Mitte September durchgeführt wird.

Des Weiteren erklärt Herr Stadtkämmerer Quitter, dass die Einbringung des Haushalts für das Jahr 2016 im Dezember geplant sei. Eine Beschlussfassung solle in der ersten Sitzung im neuen Jahr erfolgen.

## **III ANTRÄGE UND ANFRAGEN**

### **1. AF-83/2015**

Antrag der FDP-Fraktion vom 07.08.2015 i.S. Bewerbung um ein Gründerzentrum

Ratsherr Dr. Giller erläutert den vorliegenden Antrag.

Herr Bürgermeister Stodollick empfiehlt den Antrag an die Verwaltung zu überweisen. Nach ausführlicher Prüfung werde eine Berichterstattung im Haupt- und Finanzausschuss erfolgen.

Die FDP-Fraktion ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

Der Rat beschließt, den Antrag zur weiteren Prüfung an die Verwaltung zu überweisen. Eine Berichterstattung erfolgt im Haupt- und Finanzausschuss.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

**2. AF-86/2015**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.08.2015 i.S.

"Kommunale Daseinsvorsorge nicht durch Freihandelsabkommen gefährden"

Über das Für und Wider der Freihandelsabkommen und die möglichen Auswirkungen auf die deutschen Kommunen und insbesondere der Stadt Lünen wird unter Beteiligung der Ratsmitglieder Kneisel, Bludau, Prof. Dr. Hofnagel, Feller, Dr. Giller, Tölle, Kurt und Herr Bürgermeister Stodollick intensiv diskutiert.

Herr Bürgermeister Stodollick empfiehlt die Thematik zur ausführlichen Abwägung in den Haupt- und Finanzausschuss zu verweisen.

Der Rat beschließt den Antrag sowie die Anregung gem. § 24 GO zur weiteren Beratung und Beschlussfassung an den Haupt- und Finanzausschuss zu überweisen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig beschlossen.
--

**2.1. AF-90/2015**

Anregung gem. § 24 GO vom 11.08.2015 i.S. Ablehnung des Freihandelsabkommen TTIP, CETA und TISA

hier: Begründung des örtlichen Bezuges

*Anmerkung des Verfassers: Die Anregung wurde gemeinsam mit dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen behandelt.*

**3. AF-87/2015**

Fraktionsübergreifender Antrag vom 11.08.2015 i.S. Klageerhebung in Sachen Forensik

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel begründet den vorliegenden Antrag. Nach ausführlicher Prüfung und Beratung sei die GFL-Fraktion zu dem Schluss gekommen, dass sich eine gerichtliche Prüfung des Sachverhalts in jedem Fall lohne.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel beantragt gem. § 15 I g) eine namentliche Abstimmung über den Antrag.

Ratsherr Möller erläutert, dass bereits Klage erhoben worden sei. Ob diese fortgesetzt werde, sollte abgewogen werden, wenn alle Fakten, insbesondere des beauftragten Fachanwalts vorlägen. Für eine Entscheidung sei es in der heutigen Sitzung noch zu früh.

Ratsherr Feller sieht in dem vorliegenden Antrag eine konsequente Fortführung des eingeschlagenen Klagewegs und spricht sich für eine Zustimmung zum vorliegenden Antrag aus.

Ratsherr Kneisel erklärt, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dem Antrag nicht zustimmen werde, da eine Forensische Klinik eine notwendige Einrichtung sei, die der Stadt Lünen auch Vorteile bringe.

Ratsherr Haustein beantragt gem. § 15 I g) eine geheime Abstimmung über den Antrag.

Herr Bürgermeister Stodollick erklärt, dass der Antrag auf geheime Abstimmung gegenüber dem Antrag über namentliche Abstimmung Vorrang genieße. Das notwendige Quorum von einem Fünftel der Ratsmitglieder zur Beantragung einer geheimen Abstimmung sei erfüllt. Herr Bürgermeister Stodollick empfiehlt die Bildung einer Wahl- und Zählkommission aus dem Schriftführer Herrn Pollack und zwei Vertretern des Rates.

Herr Prof. Dr. Hofnagel beantragt, dass auch ein Mitglied der GFL-Fraktion der Wahl- und Zählkommission angehört.

Herr Bürgermeister Stodollick schlägt daher vor, dass drei Mitglieder des Rates gewählt werden.

Auf Vorschlag des Rates werden zu Mitgliedern der Wahl- und Zählkommission gewählt:

Ratsherr Wolski (SPD-Fraktion)

Ratsherr Wolf (CDU-Fraktion)

Ratsher Rosenkranz (GFL-Fraktion)

Herr Pollack (Schriftführer)

Es wird in geheimer Abstimmung über den Antrag entschieden:

Der Rat beauftragt die Stadtverwaltung, nicht nur fristwährend Klage einzureichen, sondern mit dem Ziel den Maßregelvollzugsklinikstandort in Lünen auf dem Gelände der ehemaligen „Zeche Victoria“ zu verhindern, die Klage substantiell bis zu einem Urteil aktiv voranzutreiben. Hierzu bedarf es einer ausreichenden und fundierten Begründung der eingereichten Klage durch die beauftragten Rechtsanwälte.

Abstimmungsergebnis: 28 Ja-Stimmen  
25 Nein-Stimmen

Damit ist der Antrag mehrheitlich beschlossen.

Lünen, den 17.09.2015

Hans Wilhelm Stodollick  
Bürgermeister  
Schriftführer

Christian Pollack

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-111/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Zentrale Aufgaben	04.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Umbesetzung im Jugendhilfeausschuss**

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

keine

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Rat beschließt nachfolgende Umbesetzung im Jugendhilfeausschuss:

Sachkundiger Einwohner

bisher: Herr Gerhard Knüpp

neu: Frau Sabine Herr



Hans Wilhelm Stodollick  
Bürgermeister

#### SACHDARSTELLUNG

Der DRK Kreisverband Lünen e.V. ist anerkannter Träger der freien Jugendhilfe und entsendet in dieser Funktion einen sachkundiger Einwohner in den Jugendhilfeausschuss. Der bisherige Vertreter, Herr Gerhard Knüpp, wird diese Aufgabe aus privaten Gründen zukünftig nicht mehr wahrnehmen, so dass der Verband Frau Sabine Herr für ihn nachbenennt.

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-95/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen	28.07.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Betriebsausschuss Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen	vorberatend	25.08.2015	5/15	1
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Feststellung des Jahresergebnisses 2014 des Stadtbetriebes ZGL und Behandlung des Jahresverlustes**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

siehe Sachverhalt

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Rat der Stadt Lünen stellt gemäß § 26 Absatz 2 Eigenbetriebsverordnung NW den vorgelegten Lagebericht der Betriebsleitung für das Geschäftsjahr 2014 und den als Anlage beigefügten Jahresabschluss 2014 des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen fest.

Der Rat der Stadt Lünen beschließt, den festgestellten **Jahresverlust** 2014 in Höhe von

**211.528,85 €**

auf neue Rechnung vorzutragen.

Frank Kühn  
Stellv. Betriebsleiter

### **Gesetzliche Erfordernisse**

Gemäß § 26 Absatz 1 Eigenbetriebsverordnung NW (EigVO NW) hat die Betriebsleitung den Jahresabschluss, den Lagebericht und ggf. die Erfolgsübersicht aufzustellen und über den Bürgermeister den politischen Gremien zuzuleiten. Nach Beratung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes im zuständigen Betriebsausschuss werden der Jahresabschluss und der von der Betriebsleitung erstellte Lagebericht sowie der Prüfungsbericht des Wirtschaftsprüfers dem Rat der Stadt Lünen zur Feststellung vorgelegt. Gemäß § 26 Absatz 2 EigVO NW liegt es in der Zuständigkeit des Rates, den Jahresabschluss festzustellen und über die Verwendung des Jahresgewinns oder die Behandlung des Jahresverlustes zu entscheiden.

### **Prüfung**

Das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA Herne) in Herne, hat auf Vorschlag des Betriebsausschusses des ZGL die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bonn damit beauftragt, den Jahresabschluss des ZGL zum 31.12.2014 unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichtes für das Wirtschaftsjahr 2014 zu prüfen.

Die Durchführung der Prüfung, deren Umfang und die Berichterstattung richten sich nach § 106 der Gemeindeordnung NRW und der Prüfungsverordnung sowie nach den einschlägigen Prüfungsstandards und Prüfungshinweisen des Instituts der Wirtschaftsprüfer.

Die Prüfung des Jahresabschlusses 2014 wurde im Juli 2015 abgeschlossen. Über Einzelheiten der Prüfungstätigkeit gibt der Bericht der Prüfung des Jahresabschlusses 2014 nähere Auskunft.

### **Fristen**

Nach der Betriebssatzung des ZGL sollen der Jahresabschluss und der Lagebericht innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss des Wirtschaftsjahres aufgestellt und innerhalb eines Jahres vom Rat festgestellt werden.

Diese gesetzlichen Fristen konnten bei dem vorliegenden Jahresabschluss eingehalten werden.

### **Behandlung des Jahresüberschusses**

Der im Jahresabschluss ausgewiesene Verlust soll in Abstimmung mit dem Kämmerer der Stadt Lünen auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Betriebsleitung hat daher vorgeschlagen, den Jahresverlust auf neue Rechnung vorzutragen.

## **Beschlussunterlagen**

Als Anlagen sind für das Wirtschaftsjahr 2014 beigefügt:

- die Bilanz,
- die Gewinn- und Verlustrechnung,
- der Anhang zum Jahresabschluss,
- der Lagebericht und
- der Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfberichte sind nach Bedarf zur Verfügung gestellt worden.

Bericht über die Prüfung des  
Jahresabschlusses und des Lageberichts  
für das Wirtschaftsjahr  
vom 1. Januar 2014 bis zum  
31. Dezember 2014

der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung

Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirt-  
schaftung Lünen (ZGL)  
Lünen





# INHALTSVERZEICHNIS

---

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

I. PRÜFUNGSaufTRAG	1
II. GRUNDSÄTZLICHE FESTSTELLUNGEN	3
Stellungnahme zur Lagebeurteilung der gesetzlichen Vertreter	3
III. GEGENSTAND, ART UND UMFANG DER PRÜFUNG	6
1. Gegenstand der Prüfung	6
2. Art und Umfang der Prüfung	6
IV. FESTSTELLUNGEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR RECHNUNGSLEGUNG	9
1. Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung	9
a) Buchführung und weitere geprüfte Unterlagen	9
b) Jahresabschluss	9
c) Lagebericht	10
2. Gesamtaussage des Jahresabschlusses	10
a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen	10
b) Sachverhaltsgestaltende Maßnahmen	11
c) Feststellungen zur Gesamtaussage im Jahresabschluss	11
3. Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2014	11
V. FESTSTELLUNGEN AUS ERWEITERUNGEN DES PRÜFUNGSaufTRAGS NACH § 53 HGRG	13
VI. WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS	14



# ANLAGEN

---

Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014	<u>Anlage I</u>
Bilanz	Seite 1
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 2
Anhang	Seite 3 - 11
Lagebericht für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014	<u>Anlage II</u> Seite 1 - 15
Feststellungen zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 HGrG	<u>Anlage III</u> Seite 1 - 19
Rechtliche, wirtschaftliche und steuerliche Verhältnisse	<u>Anlage IV</u>
Rechtliche Verhältnisse	Seite 1 - 2
Wirtschaftliche Verhältnisse	Seite 2
Steuerliche Verhältnisse	Seite 3
Analysierende Darstellungen	<u>Anlage V</u>
Kennzahlen mit 5-Jahresübersicht	Seite 1
Ertragslage	Seite 2 - 3
Vermögenslage	Seite 4 - 5
Finanzlage	Seite 6 - 7
Aufgliederung und Erläuterung aller Posten des Jahresabschlusses für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014	<u>Anlage VI</u> Seite 1 - 17
Gegenüberstellung der Ansätze im Wirtschaftsplan 2014 und der Ist-Zahlen des Wirtschaftsjahres 2014	<u>Anlage VII</u>
Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften sowie Sonderbedingungen	<u>Anlage VIII</u> Seite 1 - 3

Wir weisen darauf hin, dass bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben aufgrund kaufmännischer Rundung Differenzen auftreten können.



# ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

---

## Kurzbezeichnung

## vollständige Bezeichnung

BeamtVG	Gesetz über die Versorgung der Beamten und Richter des Bundes
BgA	Betrieb gewerblicher Art
D&O-Versicherung	Organ- und Manager-Haftpflichtversicherung
DRS	Deutscher Standardisierungsrat
EGHGB	Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch
EigVO NRW	Eigenbetriebsverordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
GO NRW	Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (Haushaltsgrundsätzegesetz)
IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer e. V., Düsseldorf
ZGL	Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen, Lünen



# I. PRÜFUNGSaufTRAG

---

Von dem Betriebsausschuss des

Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL), Lünen  
(im Folgenden auch „ZGL“ oder „Stadtbetrieb“ genannt)

wurden wir am 18. Februar 2014 zum Abschlussprüfer für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 gewählt. Daraufhin beauftragte uns die Betriebsleitung des Stadtbetriebs mit Zustimmung der Gemeindeprüfungsanstalt NRW, Herne, durch Vertrag vom 3. März 2014, den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 gemäß § 106 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und der Verordnung über die Durchführung der Jahresabschlussprüfung bei Eigenbetrieben und prüfungspflichtigen Einrichtungen gemäß den §§ 316 ff. HGB zu prüfen. Der Prüfungsauftrag erstreckt sich außerdem auf die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse gemäß § 53 HGrG.

Ergänzend wurden wir beauftragt, in diesen Prüfungsbericht eine betriebswirtschaftliche Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Stadtbetriebs aufzunehmen. Diese Analyse haben wir in Anlage V zu diesem Bericht dargestellt.

Ergänzend wurden wir beauftragt, im Rahmen der Prüfung des Jahresabschlusses weitergehende, gesetzlich nicht geforderte Aufgliederungen und Erläuterungen zu allen Posten des Jahresabschlusses abzugeben. Wir verweisen hierzu auf die Aufgliederungen und Erläuterungen in Anlage VI zu diesem Bericht.

Wir bestätigen gemäß § 321 Abs. 4a HGB, dass wir bei unserer Abschlussprüfung die anwendbaren Vorschriften zur Unabhängigkeit beachtet haben.

Bei dem Stadtbetrieb handelt es sich um eine eigenbetriebsähnliche Einrichtung. Sie wird entsprechend den für Eigenbetriebe geltenden gesetzlichen Vorschriften und den Bestimmungen der Betriebssatzung geführt. Nach § 21 der EigVO NRW finden die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften im Dritten Buch des Handelsgesetzbuchs sinngemäß Anwendung, soweit sich aus der EigVO NRW nichts anderes ergibt.

Wir haben diesen Prüfungsbericht nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V., Düsseldorf, (IDW PH 9.450.1 und PS 450) erstellt.

Für die Durchführung des Prüfungsauftrages und unsere Verantwortlichkeit sind – auch im Verhältnis zu Dritten – die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2002 sowie unsere Sonderbedingungen für die Erhöhung der Haftung im Rahmen der Allgemeinen Auftragsbedingungen vom 1. Januar 2002 maßgebend, die diesem Bericht als Anlage VIII beigefügt sind. Die Erhöhung der Haftung findet keine Anwendung, soweit für eine berufliche Leistung, insbesondere bei einer gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung, eine niedrigere Haftungssumme gesetzlich bestimmt ist. Hier muss es bei der gesetzlichen Haftungsregelung bleiben.



## II. GRUNDSÄTZLICHE FESTSTELLUNGEN

---

### Stellungnahme zur Lagebeurteilung der gesetzlichen Vertreter

Aus dem von der Betriebsleitung des Stadtbetriebs aufgestellten Jahresabschluss und Lagebericht heben wir folgende Angaben hervor, die unseres Erachtens für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Stadtbetriebs von besonderer Bedeutung sind:

### Wirtschaftliche Lage und Geschäftsverlauf

1. Der Jahresfehlbetrag beträgt TEUR 212 und liegt damit um TEUR 361 unter dem Jahresüberschuss von TEUR 149 des Vorjahres. Dies stellt eine Verbesserung um TEUR 38 gegenüber dem geplanten Jahresverlust des Erfolgsplanes 2014 von TEUR 250 dar.
2. Die Umsatzerlöse aus der Hausbewirtschaftung haben sich im Vergleich zu 2013 um ca. TEUR 1.207 verringert.
3. Die Liquidität war für das Wirtschaftsjahr 2014 durchgehend gesichert und die laufenden Verbindlichkeiten konnten zu jeder Zeit beglichen werden.
4. Im Berichtsjahr erfolgte eine Neuaufnahme von Krediten in Höhe von TEUR 10.000. Die Tilgung der Kredite erfolgte planmäßig in Höhe von TEUR 3.403.

Wir als Abschlussprüfer des Stadtbetriebs nehmen zu den einzelnen Angaben wie folgt Stellung:

Zu 1.

Es wird auf die Erläuterungen in Anlage VI, Seite 12 ff. sowie Anlage VII verwiesen.

Zu 2.

Die wesentliche Umsatzposition ist die von der Stadt Lünen als Nutzer von Gebäuden bzw. Räumlichkeiten gezahlte „Aufwandsmiete“ mit TEUR 10.664 in 2014. Es wird auf die Abweichungen vom Planansatz im Wirtschaftsplan 2014 und Ist-Ergebnis 2014 in Anlage VII verwiesen.

Zu 3.

Der Stadtbetrieb ist als eigenbetriebsähnliche Einrichtung rechtlich unselbstständig und daher Teil der Vermögens- und Haftungsmasse der Stadt Lünen. Insofern besteht grundsätzlich keine Insolvenzgefahr. Für die gesicherte Liquidität spricht weiterhin, dass die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen Verbindlichkeiten zum Prüfungszeitpunkt im Wesentlichen ausgeglichen waren und die bestehenden Darlehen im Berichtsjahr planmäßig getilgt wurden.

Zu 4.

Die Neuaufnahme der Kredite erfolgte unter Beachtung der Beschränkungen der Wirtschaftspläne.

#### Zukünftige Entwicklung mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken

1. Das gemäß § 10 Abs. 1 EigVO NRW einzurichtende Risikofrüherkennungssystem ist installiert. Dabei werden alle Risiken dokumentiert und bewertet. Das Thema Risikomanagement ist immer wieder Tagesordnungspunkt in den regelmäßig stattfindenden Betriebskonferenzen.
2. In ihrem Prognosebericht benennt die Betriebsleitung diverse in 2015 geplante bzw. fortzuführende Projekte. Aufgeführt werden hierbei u. a. die Umsetzung von baulichen Maßnahmen in Kindertagesstätten, Ausbau des Risikofrüherkennungssystems sowie Fortführung der Aufgabe von nicht betriebsnotwendigen Gebäuden und Grundstücken.
3. Mit dem Abschluss der Umsetzung der Brandschutzmaßnahmen ist zeitnah zu rechnen. Die Betriebsleitung geht davon aus, dass die ausstehenden Brandschutzmaßnahmen bis Ende 2016 abgeschlossen werden können.
4. Für das Wirtschaftsjahr 2015 wird ein Umsatz von EUR 22,8 Mio. und ein Jahresverlust von TEUR 150 geplant.

Wir als Abschlussprüfer des Stadtbetriebs nehmen zu den einzelnen Angaben wie folgt Stellung:

Zu 1.

Es wird auf die Feststellungen zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 HGrG in Anlage III, Seite 9 ff. verwiesen.

Zu 2. und zu 3.

Es haben sich bei der Prüfung keine Erkenntnisse ergeben, die gegen die aufgeführten Entwicklungen sprechen.

Zu 4.

Die Ergebnisplanung lt. Wirtschaftsplan weist für die Jahre 2015 bis 2017 einen kumulierten Fehlbetrag in Höhe von TEUR 300 aus. Der Plan für das Geschäftsjahr 2018 geht von einem ausgeglichenen Ergebnis aus.

Zur Verbesserung der Ertragslage sollte zwischen der Stadt Lünen und dem ZGL eine Nutzungsvereinbarung mit aufwandsdeckender Miete angestrebt werden.

### Zusammenfassende Beurteilung

Wir als Abschlussprüfer des Stadtbetriebs halten die Darstellung und Beurteilung der Lage sowie der künftigen Entwicklung des Stadtbetriebs mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken im Jahresabschluss und im Lagebericht durch die Betriebsleitung für zutreffend.

### III. GEGENSTAND, ART UND UMFANG DER PRÜFUNG

---

#### 1. Gegenstand der Prüfung

Gegenstand unserer Abschlussprüfung waren die Buchführung und der nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften, den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung aufgestellte Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - und Lagebericht des Stadtbetriebs. Ergänzend wurden wir beauftragt, die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung zu prüfen und die wirtschaftlichen Verhältnisse des Stadtbetriebs nach § 53 HGrG darzustellen.

Die Verantwortung für die Rechnungslegung und die uns gemachten Angaben trägt die Betriebsleitung des Stadtbetriebs. Unsere Aufgabe ist es, diese Unterlagen unter Einbeziehung der Buchführung und die gemachten Angaben im Rahmen unserer pflichtgemäßen Prüfung zu beurteilen.

#### 2. Art und Umfang der Prüfung

Die Prüfung erfolgte nach § 106 GO NRW und der Prüfungsordnung sowie in entsprechender Anwendung der §§ 316 ff. HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V., Düsseldorf, festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden.

Grundlage unseres risikoorientierten Prüfungsvorgehens, das auch internationalen Prüfungsstandards entspricht, ist die Erarbeitung einer Prüfungsstrategie. Die hierzu notwendige Risikobeurteilung basiert auf der Einschätzung der Lage, der Geschäftsrisiken und des Umfeldes sowie des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems des Stadtbetriebs.

Bei unserer Beurteilung des Risikos wesentlicher falscher Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht haben wir sowohl Risiken auf Abschlussebene als auch Risiken auf Aussageebene identifiziert und beurteilt. Darüber hinaus haben wir diese Risiken in Risikogruppen untergliedert, wobei wir bedeutsame Risiken, die einer besonderen Berücksichtigung bei der Prüfung bedürfen, und Risiken, bei denen aussagebezogene Prüfungshandlungen allein zur Gewinnung ausreichender Sicherheit nicht ausreichen, hervorgehoben haben. Die bedeutsamen Risiken beinhalten aufgrund berufsständischer Vorgaben auch das Risiko der Außerkraftsetzung von Kontrollmaßnahmen durch die Betriebsleitung sowie die Umsatzrealisierung.

Auf der Grundlage unserer Risikobeurteilung haben wir die relevanten Prüffelder und Kriterien (Abschlussaussagen) sowie Prüfungsschwerpunkte festgelegt und Prüfprogramme entwickelt. In den Prüfprogrammen wurden Art und Umfang der jeweiligen Prüfungshandlungen festgelegt.

Die Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen umfassten Kontrolltests, aussagebezogene analytische Prüfungshandlungen und Einzelfallprüfungen (sonstige aussagebezogene Prüfungshandlungen).

Als Schwerpunkte unserer Prüfung haben wir festgelegt:

- Prüfung des Prozesses der Jahresabschlusserstellung
- Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der internen Kontrollen im Prozess der Beschaffung
- Berechnung der Aufwandsmiete und Periodenabgrenzung in der Umsatzrealisierung
- Vollständigkeit und Bewertung des Anlagevermögens
- Vollständigkeit und Bewertung der sonstigen Rückstellungen

Bei der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems haben wir zunächst im Rahmen der Aufbauprüfung die angemessene Ausgestaltung und die Implementierung der rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollen beurteilt. Entsprechend der im Rahmen der Prüfungsplanung vorgenommenen Schwerpunktsetzung haben wir in einem zweiten Schritt Kontrolltests ausgewählter interner Kontrollen durchgeführt.

Die Erkenntnisse aus der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems wurden für die Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht sowie für die Auswahl von Art, Umfang und zeitlicher Einteilung der für die einzelnen Prüfungsziele durchzuführenden analytischen Prüfungshandlungen und der Einzelfallprüfungen herangezogen.

Sowohl die Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems durch Kontrolltests als auch die Durchführung von Einzelfallprüfungen erfolgten in Stichproben. Die Bestimmung der Stichproben erfolgte in Abhängigkeit von unseren Erkenntnissen über das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem sowie von Art und Umfang der Geschäftsvorfälle.

Aufgrund der nicht wesentlichen Bedeutung der Vorräte für den Jahresabschluss des Stadtbetriebs haben wir keine Beobachtung der körperlichen Inventur durchgeführt.

Im Rahmen der Einzelfallprüfungen haben wir Saldenbestätigungen bzw. -mitteilungen und Auskünfte Dritter in Stichproben von Kunden, Lieferanten sowie von den für den Stadtbetrieb tätigen Kreditinstituten und der Rechtsabteilung der Stadt Lünen eingeholt.

Im Rahmen unserer Prüfung des Lageberichts haben wir geprüft, ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss und den bei unserer Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht und insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Stadtbetriebs vermittelt. Weiterhin haben wir geprüft, ob die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung des Stadtbetriebs zutreffend dargestellt sind.

Der Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse liegt der Fragenkatalog zur Prüfung nach § 53 HGrG des IDW (PS 720) zugrunde.

Wir haben die Prüfung im März (Zwischenprüfung) und in den Monaten Juni und Juli 2015 bis zum 10. Juli 2015 durchgeführt.

Die Betriebsleitung des Stadtbetriebs erteilte alle von uns erbetenen Aufklärungen und Nachweise und bestätigte uns am 10. Juli 2015 deren Vollständigkeit sowie die Vollständigkeit von Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht in einer schriftlichen Erklärung.

## IV. FESTSTELLUNGEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR RECHNUNGSLEGUNG

---

### 1. Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung

#### a) Buchführung und weitere geprüfte Unterlagen

Die Buchführung entspricht nach unseren Feststellungen den gesetzlichen Vorschriften einschließlich der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung. Die den weiteren geprüften Unterlagen entnommenen Informationen sind in der Buchführung, im Jahresabschluss und im Lagebericht ordnungsgemäß abgebildet.

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem ist nach unserer Feststellung grundsätzlich dazu geeignet, die vollständige und richtige Erfassung, Verarbeitung, Dokumentation und Sicherung des Buchungstoffes zu gewährleisten.

#### b) Jahresabschluss

Der von uns geprüfte Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 ist diesem Bericht als Anlage I beigelegt. Er entspricht nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse den gesetzlichen Vorschriften einschließlich der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung.

Der Jahresabschluss umfasst gemäß § 21 EigVO NRW die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung und den Anhang. Soweit sich aus den Vorschriften der EigVO NRW nichts anderes ergibt, finden auf den Jahresabschluss die Vorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB Anwendung.

Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung wurden ordnungsgemäß aus der Buchführung und den weiteren geprüften Unterlagen abgeleitet. Die Eröffnungsbilanzwerte wurden ordnungsgemäß aus dem Vorjahresabschluss übernommen. Die für eigenbetriebsähnliche Einrichtungen geltenden Ansatz-, Ausweis- und Bewertungsvorschriften sind beachtet worden. Der Anhang enthält die vorgeschriebenen Angaben zu den einzelnen Posten von Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung und gibt die sonstigen Pflichtangaben richtig und vollständig wieder.

c) Lagebericht

Der von uns geprüfte Lagebericht für das Wirtschaftsjahr 2014 ist diesem Bericht als Anlage II beigelegt. Er entspricht den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung des Stadtbetriebs. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss und den bei unserer Prüfung gewonnenen Erkenntnissen und vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Stadtbetriebs. Die wesentlichen Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung sind zutreffend dargestellt und die nach § 289 Abs. 2 HGB gemachten Angaben sind vollständig und zutreffend.

2. Gesamtaussage des Jahresabschlusses

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfordert im Rahmen der gesetzlichen Wahlrechte eine Vielzahl von Bilanzierungs- und Bewertungsentscheidungen seitens der Betriebsleitung des Stadtbetriebs. Im Folgenden gehen wir gemäß § 321 Abs. 2 Satz 4 HGB auf die wesentlichen Bewertungsgrundlagen ein sowie darauf, welchen Einfluss sachverhaltsgestaltende Maßnahmen insgesamt auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind im Anhang (Anlage I) gemäß § 284 HGB beschrieben.

Im Einzelnen heben wir nachfolgend die unseres Erachtens wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden hervor:

Risiken aus Betriebsrenten für die Beschäftigten werden von der Stadt Lünen übernommen, sodass sich für den ZGL keine Bilanzierungspflichten bzw. Angabepflichten im Anhang ergeben.

Für Verpflichtungen aus der möglichen Unterdeckung der Zusatzversorgungskasse wurde in Anwendung des Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB auf einen Ansatz verzichtet. Eine Quantifizierung der möglichen Unterdeckung ist derzeit nicht möglich; der Betrieb gibt daher im Anhang alternativ qualitative Erläuterungen zu Art und Umfang der aus der Zusatzversorgung resultierenden mittelbaren Verpflichtung.

Die Vorräte (Betriebsstoffe) wurden in 2014 auf Grundlage einer Inventur bewertet.



**b) Sachverhaltsgestaltende Maßnahmen**

Die im Folgenden dargestellten sachverhaltsgestaltenden Maßnahmen haben unseres Erachtens wesentliche Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Jahresabschluss:

Die Pensionsrückstellungen und die korrespondierende Ausgleichsforderung nach § 107b BeamtVG sind durch Vereinbarung vom 26. November 2008 von der Stadt Lünen übernommen worden. Die Zuführung zu der Pensionsrückstellung wird von der Stadt an den ZGL weiterberechnet.

**c) Feststellungen zur Gesamtaussage im Jahresabschluss**

Unsere Prüfung hat ergeben, dass der Jahresabschluss insgesamt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Stadtbetriebs vermittelt.

Im Übrigen verweisen wir auf die analysierenden Darstellungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Anlage V sowie auf unsere Ausführungen in Anlage VI (Aufgliederung und Erläuterung aller Posten des Jahresabschlusses).

**3. Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2014**

Am 3. Dezember 2013 hat ZGL den Entwurf zum Wirtschaftsplan 2014 in die Sitzung des Betriebsausschusses eingebracht. Am 18. Februar 2014 wurde dem Betriebsausschuss die 1. Änderung zum Wirtschaftsplan 2014 vorgelegt. In seiner Sitzung am 26. Februar 2014 hat der Rat der Stadt Lünen den Wirtschaftsplan 2014 nach dem Empfehlungsbeschluss des Betriebsausschusses vom 18. Februar 2014 beschlossen.

Im Unterschied zum Erfolgsplan für das Berichtsjahr, in dem ein Jahresfehlbetrag von TEUR 250 ausgewiesen wird, ergibt sich für das Berichtsjahr ein Jahresfehlbetrag von TEUR 212. Die Abweichungen des geplanten Jahresfehlbetrages gemäß dem Erfolgsplan zu den Ist-Zahlen zeigt in zusammengefassten Zahlen die folgende Gegenüberstellung:

	Erfolgsplan 2014 TEUR	Ist 2014 TEUR	Veränderung TEUR
Summe Erträge	23.551	22.785	-766
Summe Aufwendungen	23.801	22.997	-804
Jahresverlust	-250	-212	38

Die Planabweichung ergibt sich als Saldo aus den Über- und Unterschreitungen der Planansätze der einzelnen Aufwands- und Ertragsposten. Nähere Einzelheiten hierzu sind der Zusammenstellung in Anlage VII dieses Berichts zu entnehmen.

Der Gesamtbetrag der Kredite, deren Aufnahme im Wirtschaftsjahr 2014 zur Finanzierung von Ausgaben des Vermögensplans erforderlich ist, wurde auf EUR 14.525.000,00 festgesetzt.

Der Wirtschaftsplan für das Folgejahr sieht wieder einen Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 150 vor. Der Gesamtbetrag der Kreditaufnahmen wurde mit EUR 8.250.500,00 festgesetzt. Der Höchstbetrag der Kassenkredite wurde mit EUR 7.000.000,00 festgesetzt.

## V. FESTSTELLUNGEN AUS ERWEITERUNGEN DES PRÜFUNGSaufTRAGS NACH § 53 HGRG

---

Wir haben bei unserer Prüfung auftragsgemäß die Vorschriften des § 53 HGrG beachtet.

Dementsprechend haben wir auch geprüft, ob die Geschäfte ordnungsgemäß, d. h. mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften, den Satzungsbestimmungen und der Geschäftsordnung für den Betriebsleiter geführt worden sind.

Über die in diesem Bericht dargestellten Feststellungen hinaus hat unsere Prüfung keine Besonderheiten ergeben, die nach unserer Auffassung für die Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der Betriebsleitung von Bedeutung sind.

Die Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat nach unserer Beurteilung keinen Anlass zu wesentlichen Beanstandungen ergeben.

Im Übrigen verweisen wir auf Anlage III zu diesem Bericht, in der wir unsere Feststellungen zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Betriebsleitung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 HGrG dargestellt haben.

## VI. WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

---

Wir haben dem Jahresabschluss und dem Lagebericht des Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL), Lünen, für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 in den diesem Bericht als Anlagen I (Jahresabschluss) und II (Lagebericht) beigefügten Fassungen den am 10. Juli 2015 in Bonn unterzeichneten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk wie folgt erteilt:

### „Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht des Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL), Lünen, für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der Betriebsleitung des Eigenbetriebs. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB und § 106 GO NRW unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Eigenbetriebs sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Betriebsleitung des Eigenbetriebs sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den deutschen handelsrechtlichen und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Lageberichts für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 des Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL), Lünen, haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen erstattet.

Bonn, 10. Juli 2015

BDO AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Feck  
Wirtschaftsprüfer

gez. Veldboer  
Wirtschaftsprüfer



# ANLAGEN

---





Bilanz  
zum  
31. Dezember 2014

A K T I V S E I T E	EUR	EUR	EUR	Vorjahr EUR	P A S S I V S E I T E	EUR	EUR	Vorjahr EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>					<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					<b>I. Stammkapital</b>	51.129,19		51.129,19
Entgeltlich erworbene Software		85.389,65		22.341,13	<b>II. Allgemeine Rücklage</b>	40.633.359,38		40.633.359,38
<b>II. Sachanlagen</b>					<b>III. Gewinnvortrag</b>	722.805,75		574.087,80
1. Grundstücke mit anderen Bauten	141.751.235,14			137.117.881,04	<b>IV. Jahresfehlbetrag/-überschuss</b>	-211.528,85		148.717,95
2. Grundstücke mit Wohnbauten	520.403,92			524.797,73			41.195.765,47	41.407.294,32
3. Bauten auf fremden Grundstücken	2.551.985,98			3.470.984,84	<b>B. Sonderposten für Zuwendungen</b>		17.259.925,30	17.319.012,01
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	1.042.195,12			1.351.808,25	<b>C. Rückstellungen</b>			
5. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.422.821,24			1.482.358,75	Sonstige Rückstellungen		3.671.460,06	4.511.183,01
6. Anlagen im Bau	4.273.158,85			4.601.701,41	<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
		151.561.800,25		148.549.532,02	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	95.617.304,72		89.020.058,92
			151.647.189,90	148.571.873,15	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem			
					Jahr: EUR 3.465.028,91 (Vorjahr 3.417 TEUR)			
<b>B. Umlaufvermögen</b>					2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.936.060,56		4.427.679,05
<b>I. Vorräte</b>					davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem			
Betriebsstoffe		5.424,94		15.852,96	Jahr: EUR 3.906.530,15 (Vorjahr 4.368 TEUR)			
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>					3. Sonstige Verbindlichkeiten	95.989,40	99.649.354,68	1.307.530,37
1. Forderungen aus Vermietung	30.335,44			51.281,01	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem			94.755.268,34
2. Forderungen aus anderen Lieferungen und Leistungen	31.392,34			14.121,63	Jahr: EUR 95.989,40 (Vorjahr 1.308 TEUR)			
3. Forderungen gegen die Gemeinde davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 0,00 (Vorjahr 0 TEUR)	9.424.552,18			7.998.886,21				
4. Sonstige Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 0,00 (Vorjahr 0 TEUR)	247.971,90			30.479,14				
		9.734.251,86		8.094.767,99				
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		21.964,68		1.295.147,56				
			9.761.641,48	9.405.768,51				
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>			367.674,13	15.116,02				
			<u>161.776.505,51</u>	<u>157.992.757,68</u>			<u>161.776.505,51</u>	<u>157.992.757,68</u>



**Gewinn- und Verlustrechnung**  
**für das Wirtschaftsjahr**  
**vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014**

	EUR	EUR	Vorjahr EUR
1. Umsatzerlöse			
a) aus der Hausbewirtschaftung	18.419.974,86		19.627.165,43
b) aus anderen Lieferungen und Leistungen	149.911,22		600.690,91
c) aus der Auflösung des Sonderpostens für Zuwendungen	900.906,42		822.372,45
		19.470.792,50	21.050.228,79
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		0,00	11.660,51
3. Sonstige betriebliche Erträge		3.235.360,88	4.258.673,55
4. Aufwendungen für bezogene Lieferungen und Leistungen			
a) Aufwendungen für die Hausbewirtschaftung	-5.403.498,36		-5.562.970,62
b) Aufwendungen für andere Lieferungen und Leistungen	-2.198.494,95		-2.209.553,50
c) Aufwendungen für Instandhaltung und Modernisierungen	-2.038.608,74		-2.445.562,49
d) Aufwendungen für Brandschutz	-47.354,10		-44.999,48
		-9.687.956,15	-10.263.086,09
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-2.559.132,04		-2.401.252,01
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-905.446,13		-712.988,63
davon für Altersversorgung 374.470,10 EUR (Vorjahr 253.920,58 EUR)		-3.464.578,17	-3.114.240,64
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-4.463.184,16	-4.529.302,33
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-1.885.303,62	-3.852.290,51
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		78.591,26	55.339,78
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-3.473.177,65	-3.448.195,92
<b>10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		-189.455,11	168.787,14
11. Sonstige Steuern		-22.073,74	-20.069,19
<b>12. Jahresfehlbetrag/-überschuss</b>		-211.528,85	148.717,95



Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL),  
Lünen

Anhang  
für das Wirtschaftsjahr 2014

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss für das Wirtschaftsjahr 2014 wurde unter Anwendung der für große Kapitalgesellschaften geltenden allgemeinen Vorschriften, der Ansatz- und Bewertungsvorschriften im Dritten Buch des Handelsgesetzbuches aufgestellt.

Die Bilanz ist gemäß dem Bilanzschema des § 266 Absatz 2 und Absatz 3 HGB erstellt. Betriebsspezifische Anpassungen an die wohnungswirtschaftliche Darstellungsform wurden vorgenommen.

Die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Absatz 2 HGB. Die Posten Umsatzerlöse sowie Materialaufwand wurden in Anlehnung an die wohnungswirtschaftliche Darstellungsform angepasst.

Die Wertansätze in der Eröffnungsbilanz stimmen mit den Wertansätzen in der Schlussbilanz des vorhergehenden Wirtschaftsjahres überein (§ 252 Absatz 1 Nr. 1 HGB).

Angabe zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Zugänge zu den immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen wurden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert.

Die Restbuchwerte wurden plangemäß fortgeführt.

Die Abschreibungen erfolgen nach der voraussichtlichen Nutzungsdauer:

Software	5-8	Jahre	Linear
Grundstücke mit anderen Bauten	10-80	Jahre	Linear
Grundstücke mit Wohnbauten	10-80	Jahre	Linear
Bauten auf fremden Grundstücken	50-80	Jahre	Linear
Maschinen und maschinelle Anlagen	10-20	Jahre	Linear
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4-20	Jahre	Linear

Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn voraussichtlich dauerhafte Wertminderungen vorliegen.

Selbständig nutzbare bewegliche Gegenstände des Anlagevermögens (Geringwertige Wirtschaftsgüter), die der Nutzung unterliegen, werden bei Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 410 € netto im Jahr der Inbetriebnahme vollständig abgeschrieben.

Die Vorräte (Betriebsstoffe) wurden in 2014 zu Anschaffungskosten auf Grundlage einer Inventur bewertet. Das Niederstwertprinzip wurde beachtet.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit ihrem Nennwert angesetzt.

Die Guthaben bei Kreditinstituten wurden zum Nennwert angesetzt. Das Verwahrkonto (internes Kontokorrentkonto bei der Abteilung Finanzdienste) wird innerhalb des Saldos „Forderungen gegen die Gemeinde“ ausgewiesen.

Als aktiver Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, die einen Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Bilanzstichtag darstellen.

Das Stammkapital beträgt laut Betriebssatzung 51,1 T€

Die Allgemeine Rücklage ergibt sich als Differenz der Werte der ausgegliederten Vermögensgegenstände und Schulden sowie des Stammkapitals und ist im Vergleich zur Eröffnungsbilanz und den Vorjahresabschlüssen um die Einstellung der saldierten Ergebnisvorträge der Jahre 1997 bis 2001 sowie den Gewinnanteil des Jahres 2004 erhöht worden; die allgemeine Rücklage wurde um Grundstückskorrekturen in 2005 gemindert.

Die von Dritten empfangenen Zuwendungen aus dem Aufgabenvollzug der Gebäudebewirtschaftung sind öffentliche Fördermittel für ausgeführte investive Maßnahmen. Die Auflösung des Sonderpostens beginnt korrespondierend mit dem Beginn der Abschreibungsvornahme des geförderten Vermögensgegenstandes und wird auf dessen Nutzungsdauer vorgenommen.

Die sonstigen Rückstellungen sind für alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten in Höhe des Erfüllungsbetrages gebildet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist.

Verbindlichkeiten wurden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

#### Erläuterungen zur Bilanz

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist in dem nachfolgenden Anlagennachweis (Seite 9) gemäß dem Formblatt 2 als Anlage zur Eigenbetriebsverordnung dargestellt. Betriebsspezifische Anpassungen an die wohnungswirtschaftliche Darstellungsform wurden vorgenommen.

Bei der erstmaligen Anwendung des § 268 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs über die Darstellung der Entwicklung des Anlagevermögens wurden gem. Artikel 24 EGHGB die Buchwerte der Vermögensgegenstände aus der kamerale Anlagenbuchhaltung als ursprüngliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten übernommen und fortgeführt.

Im Jahr 2014 waren Zugänge bei den Grundstücken in Höhe von TEUR 76 zu verzeichnen.

Zum 31. Dezember 2014 waren 15 Bau-/Umbau- und Großsanierungsmaßnahmen mit insgesamt TEUR 4.273 noch nicht abgeschlossen. Zu den wesentlichen Maßnahmen gehören:

	<u>TEUR</u>
Hauptfeuer- und Rettungswache, Neubau	124
Gymnasium Altlinen, Energetische Sanierung	178
Rettungswache, Neubau	256
Wittekindschule, Komplexsanierung	404
Feuerwache Wethmar, Neubau	426
Käthe-Kollwitz-Gesamtschule Komplexsanierung	<u>2.495</u>
	3.883

In den Forderungen gegen die Gemeinde sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Mio. 2,3 €) und sonstige Forderungen (Mio. 7,1 €) enthalten.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet einen Investitionszuschuss in Höhe von T€360 an einen Sportverein.

Das Eigenkapital ist aufgrund des Jahresfehlbetrages des Wirtschaftsjahres in Höhe von TEUR 212 zurückgegangen und beläuft sich zum 31.12.2014 auf TEUR 41.196.

Die Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen bildet die Stadt Lünen und berechnet die Zuführung an ZGL weiter.

Für Verpflichtungen aus der möglichen Unterdeckung der Zusatzversorgungskasse wurde von dem Wahlrecht gem. Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB Gebrauch gemacht. Eine Quantifizierung ist derzeit nicht möglich. Alternativ werden folgende Angaben gemacht:

- Die Versorgungszusagen sehen Betriebsrenten vor.
- Die Stadt Lünen ist Beteiligter bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL).
- Sitzungsgemäß wird eine monatliche Umlage in Höhe von 6,45 % der umlagepflichtigen Löhne und Gehälter erhoben.
- Die Summe der umlagepflichtigen Löhne und Gehälter belief sich im Wirtschaftsjahr 2014 auf 2.226 T€

Unter den sonstigen Rückstellungen sind folgende Risiken erfasst:

	Stand 1.1.2014 EUR	Inanspruch- nahme EUR	Auflösung EUR	Zuführung EUR	Stand 31.12.2014 EUR
unterlassener Brandschutz	2.137.512,92	0,00	621.400,00	23.677,05	1.539.789,97
unterlassene Instandhaltung und große Instandhaltung	2.181.700,58	226.014,56	293.985,44	275.000,00	1.936.700,58
Noch nicht genommener Urlaub und Überstunden	84.000,00	84.000,00	0,00	87.000,00	87.000,00
Jahresabschluss- und Prüfungskosten	90.000,00	80.788,88	9.211,12	90.000,00	90.000,00
Instandhaltung Feuerwache (i.S. Depenbrock)	17.969,51	0,00	0,00	0,00	17.969,51
	<u>4.511.183,01</u>	<u>390.803,44</u>	<u>924.596,56</u>	<u>475.677,05</u>	<u>3.671.460,06</u>

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten sind wie folgt (Vorjahreszahlen in Klammern):

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit bis zu einem Jahr <u>Euro</u>	Restlaufzeit zwischen einem und fünf Jahren <u>Euro</u>	Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren <u>Euro</u>	Gesamtbetrag Stand 31.12.2014 <u>Euro</u>
gegenüber Kreditinstituten	3.465.028,91 (3.417.318,61)	13.479.583,00 (17.451.490,16)	78.672.692,81 (68.151.250,15)	95.617.304,72 (89.020.058,92)
aus Lieferungen und Leistungen	3.906.530,15 (4.368.289,60)	29.530,41 (59.389,45)	(0,00)	3.936.060,56 (4.427.679,05)
Sonstige Verbindlichkeiten	95.989,40 (1.307.530,37)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)	95.989,40 (1.307.530,37)
	<u>7.467.548,46</u> (9.093.138,58)	<u>13.509.113,41</u> (17.510.879,61)	<u>78.672.692,81</u> (68.151.250,15)	<u>99.649.354,68</u> (94.755.268,34)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind bis auf die branchenüblichen Eigentumsvorbehalte bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nicht besichert.

Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern und im Rahmen der sozialen Sicherheit bestehen wie im Vorjahr nicht.

#### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist gemäß § 275 Abs. 2 HGB mit für die Gebäudebewirtschaftung spezifischen Erweiterungen erstellt.

ZGL berechnet im Wege einer Aufwandsmiete die entstandenen Aufwendungen im Wesentlichen an die Stadt Lünen weiter. Die Umsatzerlöse betragen in 2014 18.420 T€(2013: 19.627 T€).

Im Wirtschaftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von T€860 vorgenommen.

Die periodenfremden Erträge belaufen sich auf T€214.

#### Sonstige Pflichtangaben

##### Betriebsleitung

Der bisherige Betriebsleiter Herr Günther Klencz ist zum 1. November 2014 ausgeschieden. Kommissarisch zum stellvertretenden Betriebsleiter wurde Herr Frank Kühn zum 15.06.2013 bestellt. Ab 1.11.2014 wurden die Aufgaben der Betriebsleitung allein durch Herrn Kühn wahrgenommen.

Gemäß § 24 Absatz 1 Satz 3 EigVO NRW sind über die vom Eigenbetrieb gewährten Leistungen für die Mitglieder des Betriebsausschusses und der Betriebsleitung Angaben zu machen.



Für Besoldung, Zuführung zur Rückstellung für Versorgung und Beihilfen wurden im Wirtschaftsjahr 2014 insgesamt 579.502,19 € gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Betriebsleiters, der diese Tätigkeit im Nebenamt ausübt, betragen in 2014 insgesamt 5.000,00 €. Für den kommissarischen Betriebsleiter waren für Besoldung 57.608,45 €, für die Rückstellung für nicht genommenen Urlaub und Überstunden 1.527,52 € sowie Zuführung zur Rückstellung für Versorgung und Beihilfen 30.175,00 € aufzuwenden, insgesamt 89.310,97 €.

Für den verbeamteten stellvertretenden Betriebsleiter wurden bei der Stadt Lünen ferner Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen in Höhe von insgesamt 313.760 € (Vorjahreswert 283.585 €) gebildet.

Darüber hinaus erhielt die Betriebsleitung Beihilfen nach der Verordnung über Beihilfen in Geburts-, Krankheits-, Pflege- und Todesfällen NRW. Zudem wurde für die dienstlichen Risiken eine Haftpflichtversicherung und eine Eigenschadenversicherung durch die Stadt Lünen abgeschlossen.

### Betriebsausschuss

Insgesamt fanden 7 Sitzungen des Betriebsausschusses in 2014 statt. Aufgrund von Ratswahlen hat sich unterjährig die Besetzung des Betriebsausschusses geändert.

Folgende Mitglieder gehörten in den Sitzungen eins bis vier 2014 dem Betriebsausschuss an:

#### Mitglieder

#### Stellvertretende Mitglieder

##### SPD Fraktion

Herr Martin Püschel (Stellvertretender Vorsitzender);  
Kundencenterleiter  
Herr Udo Ohlies, Rentner  
Herr Uwe Walter; Jobcoach und Dozent

Herr Holger Kahl, Maschinensteiger unter Tage  
Herr Detlef Seiler, Kaufm. Techn. Angestellter

##### CDU Fraktion

Frau Annette Droege-Middel (Vorsitzende);  
Geschäftsführerin  
Herr Karsten Niehues, Rechtsanwalt

Herr Dirk Wolf,  
Selbständiger Versicherungskaufmann  
Herr Herbert Jahn, Rentner

##### Bündnis 90/Die Grünen

Frau Ute Brettner, Hausfrau

Herr Benedikt Wüstefeld, Pflegeberater

##### GFL

Herr Wolfgang Manns, Rentner

Herr Joachim Wilmes, Rentner

##### FDP

Herr Hubert Walnsch, Justizbeschäftigter

Frau Michaela Neuhaus, Regierungsangestellte

Die Linke

Herr Jürgen Plenge, Rentner

Herr Eckhard Mating, Arbeitsvermittler

Fraktionslos

Herr Eckbert Gutkowski, Diplom Ingenieur

Beratende Mitglieder der Fraktionen

Herr Dieter Klecha (UWS), Rentner

Herr Bernd Lüger (UWS)

Migrationsrat

Herr Cemil Cavdar

Herr Yaha Dindarol

Folgende Mitglieder gehörten in den Sitzungen fünf bis sieben 2014 dem Betriebsausschuss an:

MitgliederStellvertretende MitgliederSPD Fraktion

Herr Martin Püschel (Vorsitzender);  
Kundencenterleiter

Herr Rolf Möller, Kriminalbeamter

Herr Hubert Groth, Rentner

Herr Hans-Michael Haustein, Einrichtungsleiter  
Pflegedienst

Herr Martin Weiberg, Industriekaufmann

Herr Holger Kahl, Maschinensteiger unter Tage

CDU Fraktion

Herr Günter Langkau, Rentner (Stellvertretender  
Vorsitzender)

Karsten Niehues, Rechtsanwalt

Frau Annette Droege-Middel, Geschäftsführerin

Herr Andreas Kops, Dipl.-Ingenieur

Herr Arno Feller, Rechtsanwalt

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Ute Brettner, Hausfrau

Frau Renate Schulze-Mattee, Hausfrau

Herr Thomas Schulze-Mattee, Übersetzer und  
Nachhilfelehrer

GFL

Herr Wolfgang Manns, Rentner

Herr Reinhard Zeiger, Rentner

Herr Prof. Dr. Hofnagel, Dozent und Professor

Herr Otto Korte, Rentner

Herr Reiner Mussmann, Rentner

Beratende Mitglieder der Fraktionen

Herr Dr. Roland Giller (FDP), Unternehmensberater

Herr Manfred Grigo (Piraten/FW)

Herr Reiner Dzuba (Piraten/FW), Bank Abteilungsleiter a.D.

Integrationsrat

Frau Özgür Kisrik

Herr Hamit Tatli

Die Mitglieder des Betriebsausschusses des ZGL erhalten Aufwandsentschädigungen für ihre ehrenamtliche Tätigkeit von der Stadt Lünen. ZGL selber zahlt keine gesonderten Vergütungen.

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Wirtschaftsjahres und des Vorjahres beschäftigten Arbeitnehmer:

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Beschäftigte	81	84
Beamte	9	9
Summe	90	93

Die zahlenmäßige Darstellung der Personalaufwendungen ist der Gewinn- und Verlustrechnung zu entnehmen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, die zwischen einem und fünf Jahren fällig werden, belaufen sich auf TEUR 8.383. Die sonstigen Verpflichtungen, die bei mehr als fünf Jahren fällig werden, belaufen sich auf TEUR 16.982.

Angaben über Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen

<b>Unternehmen</b>	<b>Geschäftsbeziehung</b>	<b>Umfang im Jahr 2014</b>
<b>Stadtwerke Lünen</b>	Strom	1.049.917,15 €
	Wasser	76.497,26 €
	Gas	502.551,73 €
	Fernwärme	579.642,18 €
	Nahwärme	131.996,54 €
		<b>2.340.604,86 €</b>
<b>Wirtschaftsbetriebe Lünen</b>	Grünpflege	44.685,59 €
	Winterdienst	12.286,28 €
	Sonstiges	622.991,69 €
<b>Bädergesellschaft Lünen mbh</b>		- €
<b>Stadtbetrieb Abwasserbetrieb Lünen AöR</b>	Sonstiges	323.364,43 €
<b>Stadt Lünen</b>	Verwaltungskostenbeiträge, Versicherung etc.	1.777.842,30 €
	Zinsen	3.473.177,65 €

Des Weiteren werden die Personalkosten und -nebenkosten für die Mitarbeiter der Stadt Lünen, welche bei der ZGL tätig sind, weiterberechnet (3.464.578,17 €). Im Übrigen bestehen mit der Stadt Lünen Beziehungen im Bereich der Grundsteuern und Grundbesitzabgaben im üblichen Umfang.

Abschlussprüferhonorar

Die Prüfungskosten des Abschlussprüfers lagen bei T€40 für die Jahresabschlussprüfung 2014.

Ergebnisverwendung

Die Betriebsleitung schlägt vor, den Jahresverlust in Höhe von 211.528,85 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Lünen, den 29. Juni 2015

Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen  
- Die Betriebsleitung -

Frank Kühn  
Kommissarischer stellvertretender Betriebsleiter

Anlagenspiegel zum 31. Dezember 2014

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Restbuchwerte 31.12.2014	Restbuchwerte 31.12.2013	Kennzahlen	
	Anfangsbestand 1.1.2014	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Endbestand 31.12.2014	Anfangsbestand 1.1.2014	Abschreibungen im Wirtschaftsjahr	Angesammelte Abschreibungen auf Abgänge	Endbestand 31.12.2014			Durchschnittlicher Abschreibungssatz	Durchschnittlicher Restbuchwert
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro			%	%
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>													
Entgeltlich erworbene Software	59.874,53	76.290,90	0,00	0,00	136.165,43	37.533,40	13.242,38	0,00	50.775,78	85.389,65	22.341,13	9,73	62,71
<b>II. Sachanlagen</b>													
1. Grundstücke mit anderen Bauten	202.316.410,68	4.961.578,74	3.634.590,13	3.287.908,10	206.931.307,39	65.198.529,64	3.148.819,78	3.167.277,17	65.180.072,25	141.751.235,14	137.117.881,04	1,52	68,50
2. Grundstücke mit Wohnbauten	1.470.310,60	10.150,42	0,00	0,00	1.480.461,02	945.512,87	14.544,23	0,00	960.057,10	520.403,92	524.797,73	0,98	35,15
3. Bauten auf fremden Grundstücken	6.460.387,22	0,00	0,51	0,00	6.460.386,71	2.989.402,38	918.998,35	0,00	3.908.400,73	2.551.985,98	3.470.984,84	14,23	39,50
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	2.533.953,62	0,00	228.057,15	0,00	2.305.896,47	1.182.145,37	152.919,23	71.363,25	1.263.701,35	1.042.195,12	1.351.808,25	6,63	45,20
5. Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.717.533,61	119.168,06	144.592,50	84.490,00	2.776.599,17	1.235.174,86	214.660,19	96.057,12	1.353.777,93	1.422.821,24	1.482.358,75	7,73	51,24
6. Anlagen im Bau	4.601.701,41	3.043.855,54	0,00	-3.372.398,10	4.273.158,85	0,00	0,00	0,00	0,00	4.273.158,85	4.601.701,41	0,00	100,00
	220.100.297,14	8.134.752,76	4.007.240,29	0,00	224.227.809,61	71.550.765,12	4.449.941,78	3.334.697,54	72.666.009,36	151.561.800,25	148.549.532,02	1,98	67,59
Summe Anlagevermögen	220.160.171,67	8.211.043,66	4.007.240,29	0,00	224.363.975,04	71.588.298,52	4.463.184,16	3.334.697,54	72.716.785,14	151.647.189,90	148.571.873,15	1,99	67,59



## **Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen, Lünen**

### **Lagebericht für das Wirtschaftsjahr 2014**

#### **1. Grundlagen des Unternehmens**

#### **2. Wirtschaftsbericht**

##### **2.1 Überblick**

##### **2.2 Ertragslage**

##### **2.3 Finanzlage**

##### **2.4 Vermögenslage**

##### **2.5 Gesamtaussage zur Lage des Unternehmens**

#### **3. Nachtragsbericht**

#### **4. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht**

#### **5. Risikoberichterstattung in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten**

#### **1. Grundlagen des Unternehmens**

Der Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL) ist eine eigenbetriebsähnliche Einrichtung der Stadt Lünen (Sondervermögen i. S. d. § 97 GO NRW) mit eigener Finanzwirtschaft und handelsrechtlicher Rechnungslegung.

Er wird gemäß §§ 107 Abs. 2 und 114 GO NRW entsprechend den Vorschriften über Eigenbetriebe und der vom Rat der Stadt Lünen verabschiedeten Betriebssatzung, in der Fassung der 3. Änderung vom 25.02.2011, geführt. Für den ZGL zuständige Organe sind der Rat der Stadt Lünen, der Betriebsausschuss, der Bürgermeister und die Betriebsleitung.

Nach Beratung durch den Betriebsausschuss am 11.06.2013 hat der Rat der Stadt Lünen am 13.06.2013 den Ersten Beigeordneten Herrn Günter Klencz nebenamtlich zum Betriebsleiter berufen. Ebenfalls mit Wirkung zum 15.06.2013 wurde Herr Frank Kühn, Leiter der kaufmännischen Abteilung, kommissarisch als stellvertretender Betriebsleiter und Leiter des Rechnungswesens gemäß § 13 EigVO NRW eingesetzt. Mit Wirkung zum 01.11.2014 schied Herr Günter Klencz aus dem Dienst der Stadt Lünen aus; gleichzeitig endete die nebenamtliche Wahrnehmung der Aufgabe als Betriebsleiter.

Aufbauorganisatorisch ist der ZGL – wie im *facility management* üblich – in drei Abteilungen aufgliedert, und zwar in das infrastrukturelle, kaufmännische und technische Gebäudemanagement.

2014 fanden 7 Sitzungen des Betriebsausschusses statt.

Gegenstand und Zweck des Stadtbetriebes ZGL (§ 1 der Betriebssatzung ZGL) ist die bedarfsgerechte Bereitstellung und effiziente Bewirtschaftung von Räumen, Gebäuden und zugehörigen Grundstücken als wirtschaftliche Einheiten unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Die Aufgaben des Gebäudemanagements wurden im Berichtsjahr gemäß den in § 1 Abs. 2 der Betriebsatzung aufgeführten Bereichen durchgeführt.

In diesem Zusammenhang fallen regelmäßig folgende Aufgaben an:

- die Substanzerhaltung,
- die Bewirtschaftung und die Unterhaltung nach Vereinbarungen/Kontrakten mit Nutzern,
- die effiziente Raumnutzung aus gesamtstädtischer Sicht (Flächenmanagement),
- die Ausführung von Serviceleistungen (z. B. Hausmeister- und Reinigungsleistungen),
- die Anmietung und Vermietung von Räumen, Gebäuden,
- die Durchführung von Neu- und Ersatzinvestitionen,
- der Umbau im Gebäudebestand aufgrund von Einzelaufträgen der städtischen Nutzer.

Der Stadtbetrieb ZGL bietet den Nutzern/Kunden vornehmlich gebäudebezogene Leistungen an.

Des Weiteren obliegt ZGL die Bauunterhaltung für Liegenschaften aus Stiftungsvermögen.

Mit Beschluss vom 25.03.2010 hat der Rat der Stadt Lünen rückwirkend zum 01.01.2010 die „Errichtung eines Betriebes gewerblicher Art für die Sportstätten (BgA)“ beschlossen und diesem steuerrechtlichen Konstrukt „alle bisher dauerhaft dem Hoheitsvermögen zugeordneten Sporthallen und Sportplätze“ zugeordnet. Ca. 24.000 m<sup>2</sup> Mietflächen des ZGL-Sondervermögens sind mithin dem BgA Sportstätten zugeordnet. Die steuerrechtliche Verwaltung des BgA liegt bei der Abteilung Finanzwirtschaft der Stadtverwaltung Lünen, das Aufgabenspektrum des ZGL in Hinblick auf die Sportstätten bleibt jedoch unverändert. Aus steuerlichen Gründen wurden Zähl- bzw. Messeinrichtungen installiert, um den auf die Sportstätten entfallenden Energieverbrauch periodengerecht und verbrauchsabhängig zuordnen zu können.

Die „Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement“ (KGSt) erstellt Gutachten und Berichte zu Optimierungsmöglichkeiten in der Führung, Steuerung und Organisation der Kommunalverwaltung und stellt insofern eine Forschungs- und Entwicklungseinrichtung aller kommunalen Verwaltungen in Deutschland dar. ZGL ist Ende 2013 zwei Vergleichsringen der KGSt für Kommunen vergleichbarer Größenordnung beigetreten: dem Vergleichsring Gebäudewirtschaft (GK 3 – 4), der die Kosten kommunaler Gebäude mit dem Ziel vergleicht, Optimierungspotential herauszuarbeiten und den eigenen Standort zu ermitteln, sowie dem Vergleichsring „Personalbedarf Gebäudemanagement“, der versucht, unterschiedliche Organisationsstrukturen in Kommunen in Hinblick auf die Personalbemessung vergleichbar zu machen, um der Betriebsleitung eine fachliche Grundlage für die sich aus Artikel 34 GG und § 839 BGB resultierenden Verpflichtungen zu geben. Die Ergebnisse aus beiden Vergleichsringen werden im ersten Halbjahr 2015 erwartet.

## **2. Wirtschaftsbericht**

### **2.1 Überblick**

#### Immobilienmarkt

Investoren und auch private Bauinteressenten fragten im Berichtszeitraum wieder verstärkt Baugrundstücke, Eigenheime und Renditeobjekte nach. Das niedrige Zinsniveau belebt weiterhin die Nachfrage am Immobilienmarkt.

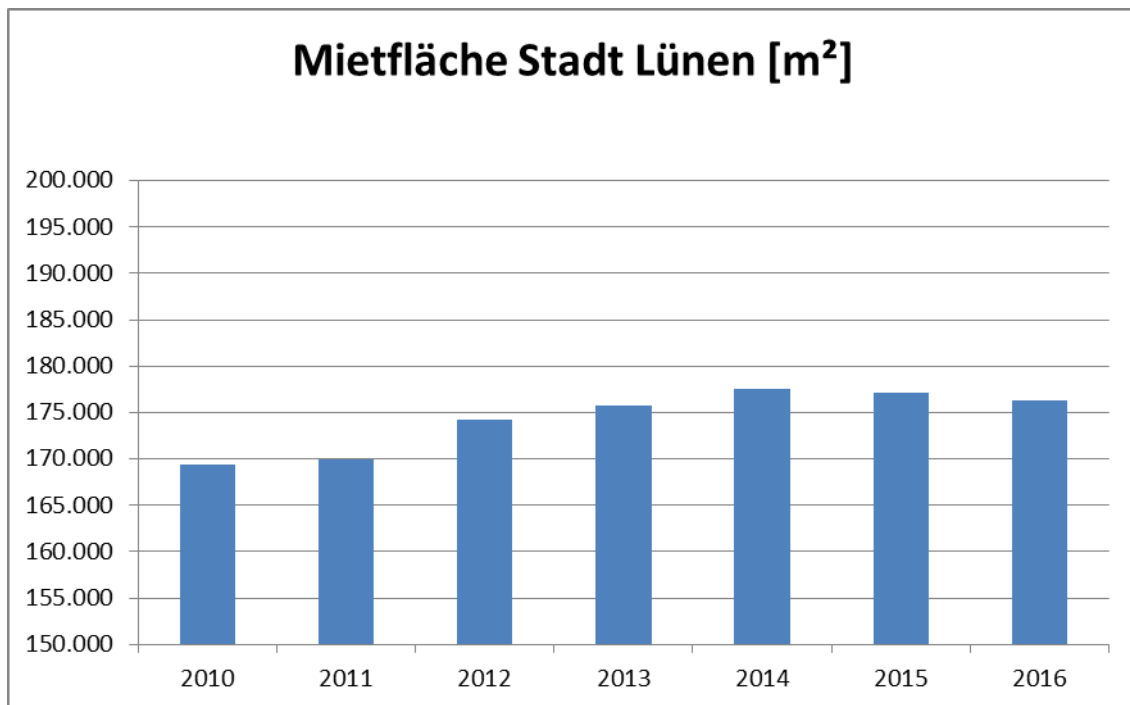
Die Bodenrichtwerte in Lünen haben sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Das Preisniveau am Lünener Immobilienmarkt zeichnet sich insgesamt im Berichtszeitraum durch Stabilität aus. Die Zukunftsaussichten für Lünen und das östliche Ruhrgebiet werden von den Marktteilnehmern weiterhin positiv eingeschätzt.



Da die dem Sondervermögen des ZGL zuzurechnenden vermarktbaren Gebäude/ Flächen in der Regel aufgrund der vorausgegangenen öffentlichen Nutzung mit verschiedenen Restriktionen behaftet sind, ist die Vermarktung dieser Besitzungen trotz der oben genannten positiven Rahmenbedingungen in der Regel nur mit Preisabschlägen zu realisieren.

Auf Grundlage eines Ratsbeschlusses in 2012 werden alle Grundstücksgeschäfte konzernweit von der WZL GmbH abgewickelt, so dass ZGL in 2014 nur noch Altfälle abgewickelt hat. Ziel des Konzerns Stadt Lünen ist es, ein Portfoliomanagement aufzubauen und ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen.

Vom Gesetzgeber geforderte zusätzliche Flächen für die „U3“-Betreuung in Kindertageseinrichtungen führen neben weiteren Neubaumaßnahmen zu zusätzlichen Mietflächen. Gebäudeabgänge in geringem Umfang stehen dieser Entwicklung gegenüber, so dass sich insgesamt im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung der bewirtschafteten Flächen ergibt.



Ziel ist es, weiterhin den Auslastungsgrad von Räumen in öffentlichen Gebäuden zu erhöhen. Die Nutzung von Schulräumen durch Volkshochschule und Musikschule sind erste Schritte zur Erhöhung dieses Auslastungsgrades. ZGL wird im Rahmen von baulichen Maßnahmen verstärkt versorgungstechnische Trennungen vornehmen, um bedarfsorientiert und umweltbewusst Räumlichkeiten zur Verfügung stellen zu können.

Angesichts der eingeschränkten Marktfähigkeit der Bewirtschaftungsobjekte des ZGL (zum größten Teil Sonderbauten) und vor dem Hintergrund der Einflüsse der demografischen Entwicklung ist die Lebenszyklusbetrachtung bei neuen Bauprojekten (Neu- und Erweiterungsbau, Umbau) von besonderer Bedeutung.

Im Vorwort zum Wirtschaftsplan 2014 hat die Betriebsleitung dargestellt, welche städtischen Immobilien bis 2015 voraussichtlich nicht mehr von der Stadt Lünen benötigt werden und somit zur Vermarktung bzw. zum Abriss anstehen könnten. Gegen Ende des Jahres 2014 zeichnete sich ein zusätzlicher Flächenbedarf der Stadt Lünen im Zusammenhang mit der Unterbringung von Flüchtlingen ab. In einem ersten Schritt hat ZGL kurzfristig ca. 1.000 m<sup>2</sup> Wohnraum vorübergehend zur Verfügung gestellt. Inwieweit sich die Unterbringungsfrage auf die weitere Verwendung von disponiblen städtischen Immobilien auswirken wird, bleibt abzuwarten.

Wie sich die Umsetzung von Maßnahmen zur Inklusion auf die städtischen Gebäude auswirken werden, lässt sich derzeit nur schwer fassen. Es gilt, die aktuellen Entwicklungen zu beobachten und intelligente Strategien für die Steigerung der Inklusionsfähigkeit zu entwickeln.

## **2.2 Ertragslage**

Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 19.471 T€ (Vorjahr: 21.050 T€ Prognose Lagebericht 2013 = 20.883 T€). Die Umsatzerlöse aus der Hausbewirtschaftung haben sich damit im Vergleich zu 2013 um ca. 1.207 T€ verringert und liegen ca. 1.355 T€ unter Wirtschaftsplanansatz. Dies entspricht einer Reduzierung von ca. 7 %. Dieser resultiert im Wesentlichen aus der Verringerung der von der Stadt zu zahlenden Grundmieten.

Der Personalaufwand betrug 3.465 T€ und lag damit ca. 233 T€ über dem Wirtschaftsplanansatz (3.232 T€). Wesentlicher Grund für diese Planabweichung sind die tarifbedingten Erhöhungen der Besoldungen und der Entgelte der Tarifbeschäftigten.

Die wesentliche Umsatzposition ist die von der Stadt Lünen als Nutzer von Gebäuden/Räumlichkeiten gezahlte „Aufwandsmiete“ für die Unterbringung der städtischen Fachbereiche und Dienststellen. Im Erfolgsplan 2014 waren 10.825 T€ als Grundmieten aus Betriebszweck angesetzt, der städtische Haushalt wurde mit 9.929 T€ belastet (minus 896 T€). Ferner hat ZGL gegenüber dem Erfolgsplan 2014 im Saldo 124 T€ mehr Grundmieten wegen Nutzungsänderung/-aufgabe der Stadt in Rechnung gestellt, da Gebäudeaufgaben nicht oder zeitlich verschoben erfolgten.

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch im Berichtsjahr angesichts der Haushaltslage der Stadt Lünen auf die Erhebung einer betriebswirtschaftlichen Kostenmiete verzichtet (kalkulatorische Zinsen / Bauunterhaltung mindestens 1,2 % vom Wiederbeschaffungswert). Bei der Mietkalkulation wird somit der geplante Aufwand (voraussichtliche Zinszahlungen bzw. Aufwendungen für die Bauunterhaltung) zu Grunde gelegt. Man spricht von einer so genannten „haushaltsneutralen Aufwandsmiete“.

Bei erkennbaren Wirtschaftsplanabweichungen erfolgt regelmäßig eine Überprüfung der Grundmieten über eine Nachkalkulation. Für 2014 ist diese Nachkalkulation im Zusammenhang mit den Jahresabschlussarbeiten erfolgt und erfolgswirksam zum 31.12.2014 erfasst worden.

Die Belastung des städtischen Haushaltes durch Grundmieten und Betriebskosten (BK) stellt sich in 2014 insgesamt wie folgt dar:

	Abrechnungssumme	Planzahl 2014	Differenz
Grundmiete aus Betriebszweck	9.929.468,00 €	10.825.000,00 €	- 895.532,00 €
Grundmiete der Stadt wegen Nutzungsänderung/-aufgabe	734.232,00 €	610.000,00 €	124.232,00 €
HMR (incl. Sonderleistungen)	3.879.419,00 €	3.959.383,00 €	- 79.964,00 €
Energie	2.436.940,00 €	2.868.840,00 €	- 431.900,00 €
Grün/Abgabe/Papier/Wartung	1.143.017,00 €	1.169.802,00 €	- 26.785,00 €
Summe:	18.123.076,00 €	19.433.025,00 €	- 1.309.949,00 €

Die Betriebsleitung hat sich seit der Berufung in 2013 intensiv um eine Reduzierung der Energiekosten – und damit grundsätzlich auch des Primärenergiebedarfs – durch unterschiedliche Strategien bemüht. Die Betriebskostenabrechnung 2014 zeigt deutlich das Ergebnis dieser Bemühungen.

Seit 2008 wird in Absprache mit der Stadt Lünen eine Reihe von Gebäuden, (z. B. Lükaz, Heinz-Hilpert-Theater) abweichend von der gebäudegruppenbezogenen Kalkulation der Aufwandsmieten, einzeln über den Betriebsabrechnungsbogen abgerechnet, um eine verursachungsgerechte Zuordnung der Aufwendungen auch für die Entgeltkalkulation durch die Organisationseinheiten zu ermöglichen. Gleiches gilt für die Mitte 2012 in Betrieb genommene Feuer- und Rettungswache an der Kupferstraße, um gegenüber dem Kostenträger eine präzise Zuordnung der Kosten für den Rettungsdienst vornehmen zu können. Auch die öffentlichen Toilettenanlagen werden Aufwand bezogen je Standort abgerechnet, wobei hier der Nutzer unter Einbeziehung von ZGL den Umfang der baulichen Unterhaltung determiniert.

In 2014 wurden in Abstimmung mit dem Kämmerer der Stadt Lünen die Leistungen des Hausmeister- und Reinigungsdienstes nach mehreren Jahren erstmals wieder über kalkulierte Stundensätze verursachungsgerecht abgerechnet. In diesem Zusammenhang werden auch die Sonderleistungen, die vom städtischen Nutzer beauftragt wurden, separat abgerechnet; diese beliefen sich in 2014 auf insgesamt ca. 236 T€ Gegenüber der bisher praktizierten pauschalen Abrechnung über die Mietflächen erhoffen sich die städtische Finanzwirtschaft und ZGL bessere Steuerungsmöglichkeiten und eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit.

Die Gemeinden erhalten als pauschale Zuweisung zur Unterstützung kommunaler Aufwendungen Fördermittel (Bildungs-, Sport-, Feuerschutzpauschale). Soweit die zweckgebundenen Fördermittel der ZGL zufließen, wurden diese anteilig bei der von ZGL erstellten Mietkalkulation für die von der Stadt genutzten Räumlichkeiten berücksichtigt. In 2014 konnten ca. 2 Mio. € an Zuweisungen vereinnahmt werden.

Das Betriebsergebnis hat sich von 3.562 T€ auf 3.205 T€ verändert.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 190 T€ (Vorjahr: 169 T€).

Der Jahresfehlbetrag beträgt 212 T€ (Vorjahresüberschuss: 149 T€) und stellt damit eine Ergebnisverbesserung um ca. 38 T€ gegenüber dem geplanten Jahresverlust des Erfolgsplanes 2014 von 250 T€ dar. Im Lagebericht 2013 wurde für 2014 ein Jahresverlust von 250 T€ prognostiziert.

Die Betriebsleitung schlägt vor, den Verlust in Höhe von 212 T€ auf neue Rechnung vorzutragen.

#### **b) Aufträge – Service- und Sonderleistungen**

Sonderleistungen im Hausmeister- und Reinigungsbereich wurden ab 2014 über kalkulierte Stundensätze verursachungsgerecht abgerechnet.

Im Bereich der übrigen Serviceleistungen (Ingenieurleistungen, bauliche Maßnahmen, die der Nutzer direkt über den städtischen Haushalt zu finanzieren hat, Gebäudeabrisse im Auftrag der Geschäftsstelle des Umlegungsausschusses) liegen die Umsätze ca. 450 T€ unter Vorjahresniveau, jedoch ca. 35 T€ über dem Ansatz des Erfolgsplanes 2013.

Im Auftrag der Abteilung Finanzwirtschaft wurde die Betreuung von Kindertageseinrichtungen, die an Träger vertraglich überlassen wurden, übernommen. Neben der Wahrnehmung von nicht delegierbaren Eigentümeraufgaben wurden Aufgaben im Rahmen der baulichen Unterhaltung, der Schadensabwicklung und der Betriebskostenabrechnung gegen Kostenerstattung übernommen.

#### **c.) Betriebskosten**

Mit ca. 3,6 Mio. Euro stellen die von den Kunden (Nutzern/Mietern) zu tragenden Betriebskosten (ohne Leistungen des Hausmeister- und Reinigungsdienstes) eine wesentliche Aufwandsposition dar. Neben dem jeweiligen energetischen Zustand der einzelnen Gebäude werden diese Kosten stark durch die energiepolitischen Rahmenbedingungen (Energiepreise) sowie durch das Nutzerverhalten beeinflusst.

Kostensteigerungen konnten bei den verbrauchsabhängigen Nebenkosten in 2014 durch die Verbesserung der Gebäudesubstanz, Gebäudeaufgabe und vertragliche Anpassungen vermieden werden (2011 = 2,617 Mio. € 2012 = 2,849 Mio. € 2013 = 2,750 Mio. € 2014 = 2,418 Mio. €).

Die Leistungen des Hausmeister- und Reinigungsdienstes liegen mit einer Abrechnungssumme von 3,64 Mio. € um ca. 200 T€ unter dem Ergebnis des Vorjahres. Ursächlich hierfür war insbesondere der verstärkte Einsatz von Fremddienstleistungen.

#### **d.) Personalkosten**

ZGL stellt jährlich einen eigenen Stellenplan für die Beschäftigten auf (die Beamtenstellen werden nachrichtlich aufgeführt); das Personal bleibt jedoch in das Personalrecht der Stadt eingebunden. Gleichwohl obliegen der Betriebsleitung im Rahmen der Betriebssatzung die Entscheidungen über Einstellungen bzw. Höhergruppierungen und Kündigungen bis Entgeltgruppe 9 TVöD.

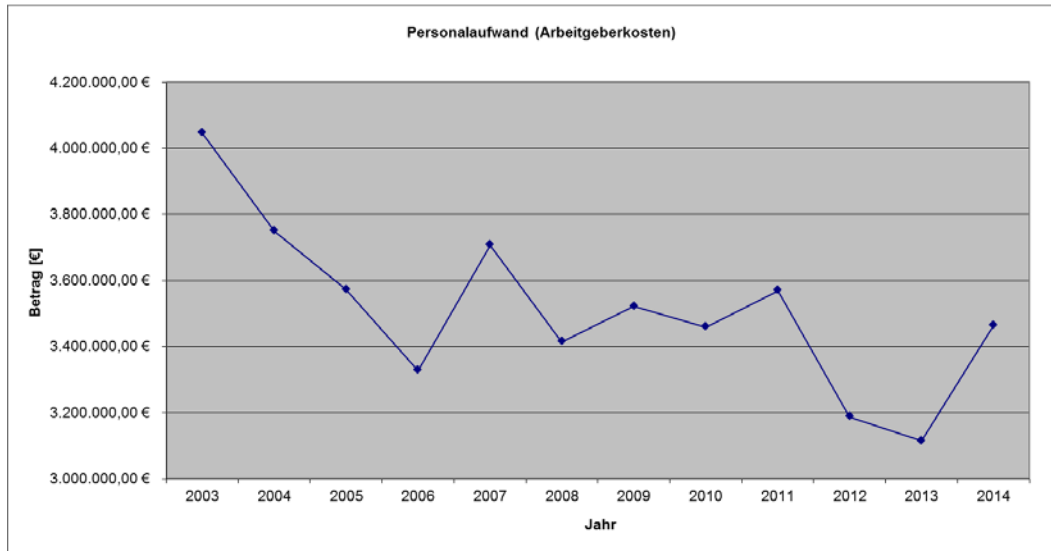
ZGL beschäftigte in 2014 durchschnittlich 90 Mitarbeiter/innen (Vorjahr: 93 Mitarbeiter/innen), die sich wie folgt aufteilen:

- 81 Tarifbeschäftigte
- 9 Beamtinnen/Beamte

Die Vergütung der Mitarbeiter/innen des Stadtbetriebes erfolgt nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Für die Beamten des Stadtbetriebes findet das Besoldungsrecht des Landes NW Anwendung.

In 2013 hat ZGL einen weiteren Auszubildenden für den Beruf „Kaufmann für Immobilienwirtschaft“ eingestellt, so dass aktuell zwei Ausbildungsplätze besetzt sind. Die Ausbildung erfolgt über Bedarf.

Die Entwicklung des Personalaufwandes stellt sich im Zeitverlauf wie folgt dar:



### 2.3 Finanzlage

Die liquiden Mittel betragen zum Bilanzstichtag 6.137.705,66 €. Sie setzen sich aus dem Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 22 T€ und Guthaben auf einem Verwahrkonto bei der Stadt Lünen in Höhe von 6.116 T€ zusammen. Die Liquidität war für das Wirtschaftsjahr 2014 durchgehend gesichert; die laufenden Verbindlichkeiten konnten zu jeder Zeit beglichen werden.

	2014 TEUR	Vorjahr TEUR
Jahresergebnis	-212	149
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	4.463	4.529
Auflösung Sonderposten für Zuwendungen	-900	-822
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Sonstigen Rückstellungen	-840	-2.203
Gewinne (-)/Verluste (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens (Saldo)	203	418
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und anderer Aktiva	-555	119
Veränderung des Saldos gegenüber der Gemeinde/ anderen Eigenbetrieben (ohne Verwahrkonto)	877	-1.878
Abnahme (-)/Zunahme (+) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-1.704	-3.721
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ( a )</b>	<b>1.332</b>	<b>-3.409</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	470	0
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-8.211	-12.116
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit ( b )</b>	<b>-7.741</b>	<b>-12.116</b>
Auszahlungen aus der Tilgung von Bankkrediten	-3.403	-3.279
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankkrediten	10.000	13.000
Einzahlungen für Sonderposten für Zuwendungen	842	5.956
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ( c )</b>	<b>7.439</b>	<b>15.677</b>
<b>Veränderung liquider Mittel ( Summe a - c )</b>	<b>1.030</b>	<b>152</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	5.108	4.956
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>6.138</b>	<b>5.108</b>

Der ZGL ist als eigenbetriebsähnliche Einrichtung rechtlich unselbstständig und daher Teil der Vermögens- und Haftungsmasse der Stadt Lünen. Insofern besteht grundsätzlich kein Insolvenzrisiko.

Im Berichtszeitraum waren folgende wesentliche Abgänge im Anlagevermögen zu verzeichnen:

- Zum Karrenbusch 6 (Turnhalle mit Grundstück), Restbuchwert
- Querstraße 2 (Turnhalle mit Grundstück), Restbuchwert

Das Anlagevermögen hat sich im Berichtszeitraum um ca. 3,1 Mio. € erhöht. An dieser Stelle werden nur ausgewählte große Maßnahmen genannt:

- Geschwister-Scholl-Gesamtschule, ehemalige Realschule, Sanierung
- Kindertageseinrichtung Viktoriastraße 10, Neubau
- Kindertageseinrichtung Steinstraße 86, Anbau/Umbau
- mehrere Maßnahmen zur Erneuerung der Abwasserbeseitigung

Begonnene, aber noch nicht abgeschlossene Gebäudeinvestitionen weist der ZGL in seiner Bilanz als „Anlagen im Bau“ aus. Mit 4,3 Mio. € werden diese unter den Sachanlagen ausgewiesen. Davon entfallen ca. 2,5 Mio. € auf die Sanierung der Käthe-Kollwitz-Gesamtschule und 500 T€ auf den Neubau der Feuerwache in Wethmar.

Der Stadtbetrieb ZGL hat im Berichtsjahr Kredite in Höhe von 3.403 T€ planmäßig getilgt und neue Kredite in Höhe von 10 Mio. € aufgenommen. Die Kreditaufnahme erfolgte nach Ausschreibung durch die Abteilung Finanzwirtschaft der Stadt Lünen unter Berücksichtigung der Aspekte „Zinssicherung“ und „Zinsrisikoverteilung“.

Der durchschnittliche Zinssatz aller derzeitigen Kredite beträgt effektiv ca. 3,9 % (Vorjahr: 4,35 %).

In den nächsten fünf Jahren laufen Darlehensverträge mit einem Volumen von ca. 4,5 Mio. € aus. Die städtische Abteilung Finanzwirtschaft sieht in den nächsten fünf Jahren nur ein niedriges Risiko von Zinssteigerungen, so dass auch angesichts der Gesamtverschuldung von ca. 96 Mio. € mit einer mittelfristig stabilen Zinsbelastung aus den bisher aufgenommenen Darlehen des ZGL zu rechnen ist.

Die Abteilung Finanzwirtschaft steuert über die Dauer der Zinsbindung der einzelnen Darlehen das Zinsrisiko für den ZGL.

## **2.4 Vermögenslage**

Das Anlagevermögen (nach Verrechnung der Abschreibungen) hat sich um ca. 3,1 Mio. € von 148,6 Mio. € auf 151,7 Mio. € erhöht.

Insgesamt wurden in 2014 in das Anlagevermögen ca. 8,2 Mio. € investiert. Die nicht in 2014 fertig gestellten Anlagen im Wert von 4,3 Mio. € wurden als Anlagen im Bau auf das Folgejahr vorgetragen.

Das Eigenkapital einschließlich Sonderposten hat sich von 58.726 T€ auf 58.456 T€ reduziert. Die Eigenkapitalquote ist von 37,17 % auf 36,13 % gesunken.

## **2.5 Gesamtaussagen zur Lage des Unternehmens**

### **a) Abteilungsübergreifende Themen**

#### Wirtschaftsplan

Der zum 26.11.2013 aufgestellte Wirtschaftsplanentwurf für das Jahr 2014 wurde im Betriebsausschuss in der Sitzung am 03.12.2013 eingebracht. Am 18.02.2014 wurde dem Betriebsausschuss die 1. Änderungsliste zum Wirtschaftsplan 2014 vorgelegt. In seiner Sitzung am 26.02.2014 hat der Rat der Stadt Lünen den Wirtschaftsplan 2014 nach dem Empfehlungsbeschluss des Betriebsausschusses vom 18.02.2014 in Form der 1. Änderungsliste beschlossen.

## Innerbetriebliche Organisation/Aufgaben

Die in 2012 begonnene Umstellung der Betriebskostenabrechnung von einer Excel-Lösung auf die bereits bei ZGL eingesetzte FM-Software „Spartacus“ wurde in 2014 fortgesetzt. Da im Zusammenhang mit der Betriebskostenabrechnung Verbrauchserfassungen erforderlich sind, soll dieses Programm auch zu Datenerhebung für das Energiecontrolling genutzt werden. In der Praxis stellt sich die Umstellung auf eine verursachungsgerechte Abrechnung im Detail als schwierig und zeitaufwendig heraus. Derzeit ist davon auszugehen, dass eine Betriebskostenabrechnung mit dieser Software nicht möglich ist. ZGL hat daher in 2014 mit einer Umstellung der Software begonnen, die zum 01.01.2016 betriebsbereit sein soll.

### **b) Abteilung Hausmeister-/Reinigungsdienste und Vertragswesen (7.30)**

#### Hausmeisterdienst

Die Erfahrungen der letzten Jahre in der Zusammenarbeit mit Anbietern von Hausmeisterdienstleistungen aus der freien Wirtschaft wurden systematisch in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Qualität ausgewertet. Daraus resultiert eine neue Konzeption für den Hausmeisterdienst, die mit der Personalverwaltung und dem Personalrat abgestimmt wurde, die im Berichtsjahr fortgeführt wurde.

Fremddienstleistungen werden im Hausmeisterdienst auch zukünftig insbesondere bei Vertretungen in Übergangszeiten und Krankheitsfällen eine Rolle spielen.

#### Reinigungsdienst

Das Ausscheiden von städtischen Reinigungskräften führte weiterhin zu einer Ausweitung der Fremddienstleistungen. ZGL verzeichnet eine verstärkt kritische Haltung der Nutzer, die auf eine Einhaltung der vereinbarten Reinigungsstandards drängen.

Mit dem verstärkten Einsatz von Fremddienstleistungen im Reinigungsbereich geht ein steigender Steuerungsaufwand einher. Das steigende Volumen bei der Auftragsvergabe an Reinigungsunternehmen und die geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen (z. B. Tariftrueugesetz) führen ferner zu einem sich ausweitenden Verwaltungsaufwand bei der Vergabe dieser Leistungen.



## Flächenmanagement

Im Flächenmanagement sind für 2014 insbesondere folgende Maßnahmen zu nennen:

- Im Rahmen von organisatorischen Veränderungen waren Umzüge in den Verwaltungsgebäuden zu planen und durchzuführen.
- Zur Unterbringung von Flüchtlingen waren kurzfristig Flächen bereitzustellen. Ferner wurde die Fachabteilung bei der Erarbeitung mittelfristiger Unterbringungskonzepte unterstützt.
- Die Aufgabe von drei Sporthallen war organisatorisch zu begleiten. Schulen und Vereine nutzen während der Bauzeit Ausweichhallen.

### c) **Kaufmännische Abteilung (7.31)**

Folgende Aufgaben hat die kaufmännische Abteilung in 2014 wahrgenommen:

- Aufstellung und Vorlage des Jahresabschlusses 2013,
- Aufstellung der Miet- und Nebenkostenabrechnung für 2014,
- Erstellung des Betriebsabrechnungsbogens 2013,
- Einführung von Strukturen für eine EDV-gestützte Betriebskostenabrechnung und Verbrauchserfassungen
- Unterstützung des städtischen Investitionscontrollings
- Erstellung des Wirtschaftsplanes 2015
- Kalkulation von Preisen für den Hausmeister- und Reinigungsdienst und Aufbau von Abrechnungsstrukturen
- Durchführung von Nachkalkulationen
- Optimierung von Energielieferverträgen

**d) Technische Abteilung (7.32)**

Die technische Abteilung war im Berichtszeitraum im Wesentlichen mit folgenden Aufgaben befasst:

- Planung von Neu- und Erweiterungsbauvorhaben,
- Planung und Durchführung von Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen,
- Beauftragung / Erstellung von Brandschutzkonzepten,
- Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen auf Grundlage erstellter Brandschutzkonzepte und vorliegender Ergebnisse/Auflagen wiederkehrender Prüfungen der Bauordnung,
- Abwicklung von Baumaßnahmen im Rahmen der Bauunterhaltung,
- Durchführung baulicher und haustechnischer Maßnahmen zwecks Verbesserung der Energieeffizienz

**e) Umweltschutz**Kontaminationen

Im Falle von Regelabweichungen in Bezug auf die Nutzungseigenschaften und -qualitäten durch bauliche Mängel in und an Gebäuden (z. B. Raumluft) werden seitens ZGL umgehend Messungen oder weiterreichende Untersuchungen eingeleitet. Soweit erforderlich erfolgen möglichst zeitnah Sanierungsmaßnahmen in enger Abstimmung mit externen Gutachtern und Nutzern.

Bereits in der Planungsphase hat ZGL beim Neubau der Turnhalle an der Weißenburger Straße ein Fachingenieurbüro mit der Begleitung des Projektes in Hinblick auf eine schadstoffarme Bauweise beauftragt. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen nach Abschluss der Baumaßnahme genutzt werden, um eine interne Richtlinie zu entwickeln.

## Verringerung des CO<sub>2</sub>- Ausstoßes / Energieminderungsprogramm / Verbesserung des Nutzerverhaltens

Vor dem Hintergrund steigender Energiekosten, aber auch aufgrund der Belastung des Klimas mit CO<sub>2</sub> hat sich die Stadt Lünen bzw. der Stadtbetrieb ZGL das Ziel gesetzt, eine Strategie zu Energie einsparenden Maßnahmen bzw. zum Einsatz regenerativer Energien zu erarbeiten, zu prüfen und umzusetzen.

Das Anfang 2008 von ZGL erarbeitete Energieminderungsprogramm wurde auch in 2014 weiterhin systematisch abgearbeitet.

Ein erster Energiebericht für die Jahre 2005 bis 2011 konnte von ZGL in 2012 vorgelegt werden. In 2013 wurde intensiv daran gearbeitet, die vorhandenen Zähl- und Messeinrichtungen zu erfassen und in der vorhandenen facility-management-Software abzubilden, um den Energieverbrauch verursachungsgerecht zuzuordnen und abrechnen zu können. Ergebnis dieser Bemühungen ist der Energiebericht 2013, der 2014 vorgestellt wurde.

Auf die Darstellung der Ergebnisse des Berichtes wird an dieser Stelle verzichtet. ZGL wird in den nächsten Jahren regelmäßig Energieberichte vorlegen. Derzeit werden Strukturen entwickelt, die ein aussagekräftiges Software-gestütztes Energiecontrolling ermöglichen sollen.

### **3. Nachtragsbericht**

Die neue Hauptfeuer- und Rettungswache Lünen wurde im Rahmen eines reduzierten life-cycle-ppp realisiert und Mitte 2012 in Betrieb genommen. Im März 2013 sind Schlussrechnungen für die Maßnahme eingegangen, die jedoch weiterhin strittig sind. In Hinblick auf Mängelbeseitigungen hat es deutlich Fortschritte gegeben, so dass die Betriebsleitung davon ausgeht, dass Mitte 2015 die Baumaßnahme schlussgerechnet werden kann.

Durch Personalfuktuation ist es Anfang 2014 zu personellen Engpässen in der kaufmännischen Abteilung gekommen, die eine Anpassung der Geschäftsabläufe an die aktuelle Personalsituation erforderlich machten. Von der Stadt Lünen bereitgestelltes Personal gilt es im Rahmen von Qualifizierungen in die Betriebsabläufe zu integrieren.

Ebenfalls zu einer personell schwierigen Situation ist es Ende 2014 in der technischen Abteilung gekommen. Diese Situation hat sich Anfang 2015 weiter verschlechtert. Mit einer Entspannung ist frühestens im 2. Halbjahr 2015 zu rechnen.

#### **4. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht**

Für das Wirtschaftsjahr 2015 wird mit Umsatzerlösen von ca. 22.794 T€ und einem Jahresverlust von 150 T€ gerechnet.

Das Investitionsvolumen in 2014 wird ca. 10 Mio. € betragen.

Nachfolgende Entwicklungen werden vorausschauend kurz abgebildet:

- Bauliche Maßnahmen für Kindertageseinrichtungen,
- weiterer Ausbau des Risikofrüherkennungssystems (gem. EigVO NRW),
- Fortführung der Aufgabe von nicht betriebsnotwendigen Gebäuden und Grundstücken,
- Ermittlung von Betreiberverantwortungen und Ausschreibung von weiteren Leistungen im Bereich von Kontrolle, Inspektion und Wartung,
- Umsetzung von Optimierungen beim Energiebezug,
- Untersuchung von Fragestellungen zum Thema Inklusion in Zusammenarbeit mit der Fachverwaltung,
- Unterstützung bei Fragen der Unterbringung von Flüchtlingen,
- Unterstützung des Kreises Unna bei der Umsetzung des neuen Förderschulkonzeptes

##### Brandschutzmaßnahmen

Die Bauordnungsbehörde führte im Berichtsjahr regelmäßig wiederkehrende Prüfungen im Bereich der städtischen Schulgebäude und Versammlungsstätten durch. Neben der direkten Beseitigung der mit besonderen Gefahren behafteten Mängel, bedarf es bei noch nicht in jüngerer Vergangenheit sanierten Gebäuden der Erstellung umfassender Brandschutzkonzepte. Vor anschließender Durchführung der daraus resultierenden Maßnahmen ist eine detaillierte Planung auf Grundlage der Brandschutzkonzepte durch zu beteiligende Architekten und haustechnische Fachingenieure zu erbringen.

Aufgrund der Komplexität der Maßnahmen sind, bei Durchführung der Arbeiten im laufenden Betrieb, in der Regel mehrere Jahre erforderlich, um die Maßnahmen überwiegend in Ferienzeiträumen umsetzen zu können.

Die Betriebsleitung geht davon aus, dass die ausstehenden Brandschutzmaßnahmen bis Ende 2016 abgeschlossen werden können.

##### Sanierungen/Modernisierungen

Groß- und Komplexsanierungen an Gebäuden werden auf der Grundlage von jahresbezogenen Sanierungsprogrammen durchgeführt.

##### Risikofrüherkennung

Gem. § 10 Abs. 1 EigVO NRW haben Eigenbetriebe ab dem 01.01.2007 ein Risikofrüherkennungssystem einzurichten.

Durch ein an Größe und Komplexität des Betriebes angepasstes Überwachungssystem sollen die dauernde technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gewährleistet und negative Entwicklungen rechtzeitig erkannt werden. Dass der Betrieb nicht insolvenzgefährdet sein kann, spielt dabei jedoch keine wesentliche Rolle.

Eine Dokumentation und Bewertung aller Risiken des ZGL liegt vor. Das Risikomanagement ist Gegenstand der regelmäßig stattfindenden Betriebskonferenz.

Weiterhin wurde im Rahmen der Risiko-Kommunikation eine Systematik für die Erstellung von Risikoreporten erstellt. Die Reporte sollen mittels Indikatorenkennzahlen und deren Zuordnung zu Ampelphasen bzw. verbalen Aussagen zu den jeweiligen Risiken in regelmäßigen Abständen über das Risiko bzw. die Umsetzung der dem Risiko zugeordneten Maßnahmen berichten.

Es zeichnet sich ab, dass es eine ständige Anpassung neuer bzw. entfallender Risiken bzw. deren Bewertung und Beschreibung an neue Erkenntnisse geben muss. Die Erfahrungen der ersten Jahre des Echtbetriebes sollen genutzt werden, das entwickelte System weiter zu optimieren.

Zentrales Thema im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems ist die Betreiberverantwortung. ZGL hat alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denen in diesem Zusammenhang Verantwortungen zukommen, in mehreren aufeinander aufbauenden Seminaren und Workshops geschult; neue Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter werden zeitnah ebenfalls geschult.

In 2014 wurde damit fortgefahren, Strukturen in der FM-Software „Spartacus“ aufzubauen, die ein EDV-gestütztes Risikomanagement ermöglichen. Angesichts der Komplexität und der großen Datenmenge wird die Datenerfassung bis zur vollständigen Erfassung noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Ein technischer Mitarbeiter, der im Rahmen des Stellenplanes 2013 zum 01.10.2013 befristet eingestellt wurde, hat sich schwerpunktmäßig mit dem Aufbau von Strukturen für die Ausschreibung von Wartungsverträgen für technische Anlagen im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Betreiberverantwortung beschäftigt. Angesichts der Vielzahl von sicherheitstechnischen Einrichtungen und deren „Halbwertszeit“ ergibt sich aus Sicht der Betriebsleitung hier eine Herausforderung, die dauerhaft bewältigt werden muss. Aufgrund des Weggangs des Mitarbeiters Ende 2014 ist die Stelle derzeit vakant.

## **5. Risikoberichterstattung in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten**

Finanzinstrumente i. e. S. werden von ZGL als eigenbetriebsähnliche Einrichtung nicht verwendet.

Der Stadtbetrieb ZGL verfügt über ein internes Verrechnungskonto, das bei der Abteilung Finanzwirtschaft geführt wird. Gemäß § 11 EigVO NRW werden auf diesem Verrechnungskonto vorübergehend nicht benötigte Geldmittel zur Liquiditätsplanung der Gemeinde angelegt, Kassenkredite des Eigenbetriebes und größere bzw. regelmäßige Zahlungen zwischen der Stadt und dem Eigenbetrieb abgewickelt. Für das Verrechnungskonto wurde eine Zinsvereinbarung zwischen der Abteilung Finanzwirtschaft der Stadt und ZGL geschlossen.

Lünen, 29. Juni 2015

Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen  
- Die Betriebsleitung -

Frank Kühn  
Kommissarischer stellvertretender Betriebsleiter



Feststellungen zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der  
Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 HGrG

Fragenkreis 1: Tätigkeit von Überwachungsorganen und Geschäftsleitung sowie individualisierte Offenlegung der Organbezüge

- a) Gibt es Geschäftsordnungen für die Organe und einen Geschäftsverteilungsplan für die Geschäftsleitung sowie ggf. für die Konzernleitung? Gibt es darüber hinaus schriftliche Weisungen des Überwachungsorgans zur Organisation für die Geschäfts- sowie ggf. für die Konzernleitung (Geschäftsanweisung)? Entsprechen diese Regelungen den Bedürfnissen des Unternehmens bzw. des Konzerns?

Organe des Eigenbetriebs sind die Betriebsleitung, der Betriebsausschuss, der Rat und der Bürgermeister der Stadt Lünen.

Der Stadtbetrieb wird von der Betriebsleitung selbstständig geleitet. Der Betriebsleitung obliegen insbesondere die laufende Betriebsführung sowie die Festlegung organisatorischer Abläufe. Sie ist für die wirtschaftliche Führung des Eigenbetriebs verantwortlich.

Der Betrieb hat eine Betriebsleitung, die durch den Rat der Stadt Lünen bestellt wird. Betriebsleiter war bis zu seinem Ausscheiden zum 1. November 2014 aus dem Dienst der Stadt Lünen der Erste Beigeordnete Herr Günter Klencz, kommissarischer stellvertretender Betriebsleiter ist der Leiter der kaufmännischen Abteilung Herr Frank Kühn. Seit dem 1. November 2014 wird die Aufgabe der Betriebsleitung allein von Herrn Frank Kühn wahrgenommen.

Die Stelle des Betriebsleiters wurde Ende 2014 öffentlich ausgeschrieben. Das Personalauswahlverfahren dauerte zum Zeitpunkt der Prüfung an.

Die Geschäftsverteilung innerhalb der Betriebsleitung hat der Bürgermeister gemäß § 2 Absatz 4 EigVO NRW mit Zustimmung des Betriebsausschusses durch Dienstanweisung geregelt.

Die Betriebsleitung vollzieht die Beschlüsse des Rates und des Betriebsausschusses in Angelegenheiten des Stadtbetriebs.

Schriftliche Weisungen des Überwachungsorgans zur Organisation für die Geschäftsleitung existieren nicht. In § 4 der Betriebssatzung sind Angelegenheiten aufgezeigt, über die der Betriebsausschuss zu entscheiden hat.

Der Rat bildet für den Stadtbetrieb einen Betriebsausschuss. Die Zusammensetzung des Betriebsausschusses ist in der Betriebssatzung geregelt. Dem Betriebsausschuss sollen keine Mitglieder angehören, für die Ausschließungsgründe nach § 23 GO vorliegen. Die Mitglieder des Betriebsausschusses sind im Einzelnen im Anhang genannt.

Der Betriebsausschuss bereitet die Beschlüsse des Rats vor; in Fällen äußerster Dringlichkeit kann der Bürgermeister mit der Vorsitzenden des Betriebsausschusses entscheiden. Über alle wichtigen Angelegenheiten ist er von dem Bürgermeister und der Betriebsleitung zu unterrichten. In § 4 der Betriebssatzung sind Angelegenheiten aufgeführt, über die der Betriebsausschuss zu entscheiden hat.

Gemäß § 12 Abs. 3 der Betriebssatzung bedürfen ferner Mehrausgaben für Einzelvorhaben des Vermögensplans, die EUR 150.000,00 netto überschreiten, der Zustimmung des Betriebsausschusses.

Der Rat der Stadt Lünen entscheidet gemäß § 5 der Betriebssatzung in allen Angelegenheiten, die ihm durch die Gemeindeverordnung NRW, die Eigenbetriebsverordnung NRW oder die Hauptsatzung der Stadt vorbehalten sind.

Der Bürgermeister kann von der Betriebsleitung Auskunft verlangen und im Interesse der Einheitlichkeit der Verwaltung Weisungen erteilen; er ist in allen wichtigen Angelegenheiten zu unterrichten. Bei Meinungsverschiedenheiten ist der Betriebsausschuss zu informieren. Wird keine Übereinstimmung zwischen dem Betriebsausschuss und dem Bürgermeister erzielt, so ist die Entscheidung des Haupt- und Finanzausschusses herbeizuführen.

Die Betriebsleitung hat dem Stadtkämmerer den Entwurf des Wirtschaftsplanes und des Jahresabschlusses, die Vierteljahresübersichten, die Ergebnisse der Betriebsstatistik und die Selbstkostenrechnungen zuzuleiten sowie alle sonstigen finanzwirtschaftlichen Auskünfte zu erteilen.

Investitionsplanungen erfolgen im Wirtschaftsplan. Ausschreibungen und Vergaben erledigt der Betrieb im Rahmen der Vorgaben der Wirtschaftspläne. Die Betriebsleitung bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und des Wirtschaftsplanes sowie Beschlüsse zur Investitions- und Finanzplanung vor.

Nach unserer Einschätzung ist die Verteilung der Aufgaben im Betrieb sachgerecht. Die Einbindung des Überwachungsorgans in die Entscheidungsprozesse der Betriebsleitung entspricht einer effizienten und flexiblen Betriebsführung.

b) Wie viele Sitzungen der Organe und ihrer Ausschüsse haben stattgefunden und wurden Niederschriften hierüber erstellt?

Der Betriebsausschuss trat im Berichtsjahr zu sieben Sitzungen zusammen. Entsprechende Niederschriften wurden erstellt.



c) In welchen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1 Satz 5 AktG sind die einzelnen Mitglieder der Geschäftsleitung tätig?

Der Betriebsleiter Erster Beigeordneter Günter Klencz war in folgenden Kontrollgremien tätig:

- Aufsichtsrat Stadthafen Lünen GmbH
- Beirat Stadtwerke Lünen Grundstücksgesellschaft (SLG GmbH & Co. KG)
- Aufsichtsrat Umweltwerkstatt gGmbH
- Aufsichtsrat Wohnungsbaugenossenschaft Lünen
- Aufsichtsrat Krankenhaus St. Rochus GmbH
- Kuratorium Stiftung St. Marienhospital

Der stellvertretende Betriebsleiter Frank Kühn ist in keinem derartigen Kontrollgremium tätig.

d) Wird die Vergütung der Organmitglieder (Geschäftsleitung, Überwachungsorgan) individualisiert im Anhang des Jahresabschlusses/Konzernabschlusses aufgeteilt nach Fixum, erfolgsbezogenen Komponenten und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung ausgewiesen? Falls nein, wie wird dies begründet?

Die Vergütungen der Mitglieder des Betriebsausschusses und der Betriebsleitung wurden im Anhang angegeben.

Fragenkreis 2:           Aufbau- und ablauforganisatorische Grundlagen

a) Gibt es einen den Bedürfnissen des Unternehmens entsprechenden Organisationsplan, aus dem Organisationsaufbau, Arbeitsbereiche und Zuständigkeiten/Weisungsbefugnisse ersichtlich sind? Erfolgt dessen regelmäßige Überprüfung?

Die Geschäftsordnung für die Organe ist durch Betriebssatzung und Zuständigkeitsordnung des Rates und der Ausschüsse geregelt.

Der Betrieb verfügt über einen schriftlichen Organisationsplan, aus dem Aufbau und die einzelnen Abteilungen und Arbeitsbereiche hervorgehen. Zuständigkeiten und Arbeitsbereiche sind in Dienstabweisungen, Stellenbeschreibungen sowie in der Unterschriftenregelung festgelegt. Soweit wir geprüft haben, wird nach den Anweisungen verfahren. Die Dienstabweisungen werden bei Bedarf überarbeitet. Organisationsplan und Arbeitsbereiche der einzelnen Abteilungen wurden nach Neubesetzung der Betriebsleitung neu geregelt. Der gegenwärtige Stand entspricht den Bedürfnissen des Betriebes.

Die Betriebsleitung bespricht mit den leitenden Mitarbeitern des Betriebes in der regelmäßig stattfindenden Betriebskonferenz die auftretenden Probleme; die Besprechung wird protokolliert. Von den hieran beteiligten leitenden Mitarbeitern werden die notwendigen Informationen an die nachgeordnete Ebene weitergegeben. Bei Bedarf finden außerordentliche Betriebskonferenzen zu Sonderthemen statt.

Bei der gegebenen Größe des Unternehmens ist ein kurzfristiger Informationsaustausch gewährleistet.

Das kaufmännische, das infrastrukturelle und das technische Gebäudemanagement sind separaten Abteilungen zugeordnet worden. Das Betriebscontrolling ist in der kaufmännischen Abteilung angesiedelt.

b) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass nicht nach dem Organisationsplan verfahren wird?

Nach unseren Feststellungen werden die Regelungen eingehalten.

c) Hat die Geschäftsleitung Vorkehrungen zur Korruptionsprävention ergriffen und dokumentiert?

Die Stadt Lünen hat eine Dienstanweisung zur Bekämpfung und Vermeidung von Korruption und Manipulation erlassen, die auch für den ZGL gilt. Diese Dienstanweisung basiert auf dem Rund-erlass des Innenministeriums vom 12. April 1999.

Aufgrund der engen Einbindung der Geschäftsleitung in das operative Geschäft und der Überschaubarkeit des Geschäftsbetriebes wird auch so der Korruption vorgebeugt. Vorkehrungen zur Korruptionsprävention sind durch organisatorische Maßnahmen in der Ablauforganisation, insbesondere durch Funktionstrennung und strikte Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips, sowie durch Zeichnungsbefugnis getroffen worden. Dies wird unter anderem dadurch sichergestellt, dass neue Mitarbeiter den Empfang der Dienstanweisung über die Anwendung des Korruptionsbekämpfungsgesetzes bestätigen.

d) Gibt es geeignete Richtlinien bzw. Arbeitsanweisungen für wesentliche Entscheidungsprozesse (insbesondere Auftragsvergabe und Auftragsabwicklung, Personalwesen, Kreditaufnahme und -gewährung)? Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass diese nicht eingehalten werden?

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir keine Verstöße gegen die festgelegten Regelungen festgestellt.

Es gibt weitere Richtlinien der Stadt Lünen im Bereich des Personalwesens und der Stellenbesetzung, des Vergabewesens VOL, VOB und VOF sowie Dienstanweisungen und die Betriebsatzung.

Entscheidungsrelevante Informationen werden den Entscheidungsträgern zeitnah und in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt.

e) Besteht eine ordnungsmäßige Dokumentation von Verträgen (z. B. Grundstücksverwaltung, EDV)?

Die Dokumentation der Verträge ist ordnungsgemäß. Verträge werden weitgehend zeitnah digital archiviert und stehen so im Bedarfsfall unmittelbar zur Verfügung. Parallel werden die wesentlichen Vertragsinhalte in der eingesetzten FM-Software hinterlegt, um einen jederzeitigen Zugriff im operativen Geschäft zu gewährleisten.

2014 hat die Stadt Lünen ein digitales zentrales Vertragsmanagement eingeführt, in das auch ZGL eingebunden ist. Insofern werden alle von ZGL geschlossenen Verträge in diesem System ebenfalls archiviert.

### Fragenkreis 3: Planungswesen, Rechnungswesen, Informationssystem und Controlling

a) Entspricht das Planungswesen auch im Hinblick auf Planungshorizont und Fortschreibung der Daten sowie auf sachliche und zeitliche Zusammenhänge von Projekten den Bedürfnissen des Unternehmens?

Der nach § 12 der Betriebsatzung aufzustellende Wirtschaftsplan entspricht im Hinblick auf den Planungshorizont den Bedürfnissen des Betriebes. Er wird i. d. R. zum Ende des Vorjahres für das nachfolgende Planungsjahr erstellt. Er besteht aus dem Erfolgsplan, dem Vermögensplan und der Stellenübersicht. Die ebenfalls vorgenommene fünfjährige Ergebnis- und Finanzplanung besteht aus einer Übersicht über die Entwicklung der Erträge und Aufwendungen des Erfolgsplans sowie der Auszahlungen und Deckungsmittel des Vermögensplans nach Jahren gegliedert.

b) Werden Planabweichungen systematisch untersucht?

Im Rahmen der IT-technischen Möglichkeiten wird die Planeinhaltung zeitnah geprüft und auftretende Planabweichungen werden zielgerichtet untersucht. Im Berichtsjahr wurde die Budgetverwaltung im Zusammenhang mit dem Auftragswesens in der Software „Spartacus“ des Herstellers N & P geführt.

- c) Entspricht das Rechnungswesen einschließlich der Kostenrechnung der Größe und den besonderen Anforderungen des Unternehmens?

Das Rechnungswesen entspricht der Größe und den besonderen Anforderungen an einen Immobilienbetrieb.

Der Betrieb verfügt über eine Kostenträger-, Kostenarten- und Kostenstellenrechnung, die den Anforderungen an einen Betrieb der Immobilienwirtschaft entsprechen.

Die Ergebnisse des Betriebsabrechnungsbogens dienen der Nachkalkulation und sind Basis für die Planungen im Rahmen der Erstellung von Wirtschaftsplänen. Die Daten der Kostenrechnung sind Basis für die Erarbeitung von Optimierungskonzepten.

- d) Besteht ein funktionierendes Finanzmanagement, welches u. a. eine laufende Liquiditätskontrolle und eine Kreditüberwachung gewährleistet?

ZGL verfügt über ein Girokonto bei der Sparkasse und über ein betriebsinternes Kontokorrentkonto bei der Abteilung Finanzdienste der Stadtverwaltung Lünen. Das Girokonto soll aufgrund der Liquiditätsplanung des ZGL finanziell so ausgestattet sein, dass eine Begleichung der ausstehenden Verpflichtungen sichergestellt ist. Vorübergehend nicht benötigte Mittel verbleiben auf dem Verwahrkonto und können von der Abteilung Finanzdienste zur Liquiditätshilfe in Anspruch genommen werden.

Um Zinsverluste zu vermeiden, werden grundsätzlich alle größeren Finanztransaktionen zwischen dem ZGL und der Stadt Lünen über das Verwahrkonto abgewickelt. Über das Verwahrkonto erfolgt auch die Aufnahme von Kassenkrediten.

Den Abruf der zur Liquiditätserhaltung benötigten Mittel regelt der Stadtbetrieb ZGL in eigener Zuständigkeit in Absprache mit der Abteilung Finanzdienste.

Darlehensaufnahmen erfolgen in enger Abstimmung mit der Abteilung Finanzwirtschaft im Auftrag des ZGL durch die Stadt Lünen. Die Darlehensverwaltung und die Umschuldung von Darlehen werden zentral von der Abteilung Finanzwirtschaft durchgeführt. Die Schuldendienstleistungen stellt der ZGL monatlich der Abteilung Finanzdienste zur Verfügung.

- e) Gehört zu dem Finanzmanagement auch ein zentrales Cash-Management und haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die hierfür geltenden Regelungen nicht eingehalten worden sind?

Ein zentrales Cash-Management im Sinne eines Cash-Pools existiert aufgrund der eingliedrigten Organisationsstruktur nicht.

- f) Ist sichergestellt, dass Entgelte vollständig und zeitnah in Rechnung gestellt werden? Ist durch das bestehende Mahnwesen gewährleistet, dass ausstehende Forderungen zeitnah und effektiv eingezogen werden?

Im Rahmen unserer Prüfung sind uns keine Fälle bekannt geworden, in denen die Entgelte nicht zeitnah in Rechnung gestellt und eingezogen worden sind. Abschlagszahlungen werden insbesondere für die Grundmieten aus Betriebszweck, die Mietnebenkosten und die Betreuungstätigkeiten eingefordert.

- g) Entspricht das Controlling den Anforderungen des Unternehmens/Konzerns und umfasst es alle wesentlichen Unternehmens-/Konzernbereiche?

Das Controlling umfasst grundsätzlich alle Bereiche der ZGL. Es gilt das Controlling stets an aktuelle Entwicklungen anzupassen. Das operative Controlling wurde ab Februar 2014 von einer Beamtin des gehobenen Dienstes wahrgenommen, die aus dem Personalpool der Stadt zum ZGL abgeordnet wurde und sich derzeit in diese Aufgabe einarbeitet.

Das Risikomanagement wurde weitergeführt, ein work-flow-Programm (digitale Rechnungsbearbeitung) ist seit 2011 vorhanden, eine facility-management-Software wird eingesetzt, einzelne Module des Programms werden sukzessive strukturiert und in Betrieb genommen.

- h) Ermöglichen das Rechnungs- und Berichtswesen eine Steuerung und/oder Überwachung der Tochterunternehmen und der Unternehmen, an denen eine wesentliche Beteiligung besteht?

Entfällt, da keine Beteiligungen und Tochterunternehmen bestehen.

#### Fragenkreis 4: Risikofrüherkennungssystem

- a) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung nach Art und Umfang Frühwarnsignale definiert und Maßnahmen ergriffen, mit deren Hilfe bestandsgefährdende Risiken rechtzeitig erkannt werden können?

ZGL hat das eingeführte Risikofrüherkennungssystem (§ 10 Abs. 1 EigVO NRW) im Berichtsjahr weiter fortgeführt.

Auf Basis der in 2008 entwickelten Grundlagen für die Risikofrüherkennung und der ersten praktischen Erfahrungen in 2008/2009 wurden die Risikoidentifikation und die Risikobewertung überarbeitet. Arbeitsgrundlage hierfür war die internetbasierte Lösung der Firma Weka „Risikomanagement nach ISO 31000“. Im Rahmen der Risikobewertung wurden auch Risiken als „Merkposten“ erfasst, die nach Auffassung der Betriebskonferenz zumindest beobachtet werden sollen.

Im weiteren Zeitverlauf wurden innerhalb der Betriebskonferenz Risiken, Maßnahmen und die praktische Durchführung der Erstellung von Reporten diskutiert. Dabei wurde festgestellt, dass Risiken modifiziert werden müssen bzw. entfallen können oder aber nicht nur einer, sondern allen Abteilungen zuzuordnen sind. Außerdem wurde festgestellt, dass zu bestehenden Risiken bereits Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. existieren oder aber noch umfangreiche bzw. zeitaufwändige Maßnahmen durchzuführen sind.

Die Risiken werden regelmäßig in der Betriebskonferenz diskutiert, die Ergebnisse werden protokolliert. Ggf. resultierende Arbeitsaufträge werden den zuständigen Abteilungen im Einzelfall zugewiesen.

Die Risikofrüherkennung wird von der kaufmännischen Abteilung wahrgenommen.

Zentrale Fragestellung in der Risikofrüherkennung des ZGL ist die adäquate Wahrnehmung der Betreiberverantwortung. Durch Schulungen und Workshops wurden die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des ZGL auf die mit der Wahrnehmung der Betreiberverantwortung einhergehenden Aufgaben vorbereitet. In 2012 wurde damit begonnen die EDV-technischen Rahmenbedingungen zu schaffen, um auch eine rechtssichere Dokumentation der wahrgenommenen Betreiberverantwortung sicherzustellen (Software „Spartacus“ der Firma N & P).

Zum 1. Oktober 2013 wurde eine neu geschaffene Stelle in der technischen Abteilung eingerichtet, die sich schwerpunktmäßig mit dem organisatorischen Aufbau der Betreiberverantwortung beschäftigt. Die Stelle ist seit Dezember 2014 nach Weggang des Stelleninhabers nicht besetzt; nach derzeitigen Erkenntnissen soll die Neubesetzung im Sommer 2015 erfolgen.

b) Reichen diese Maßnahmen aus und sind sie geeignet, ihren Zweck zu erfüllen? Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Maßnahmen nicht durchgeführt werden?

Die im Rahmen des entwickelten Risikofrüherkennungssystems zu ergreifenden Maßnahmen erscheinen grundsätzlich geeignet, ihren Zweck zu erfüllen. Es gibt Maßnahmen, die bereits systematisch aufgearbeitet wurden. Maßnahmen, die aufgrund ihrer Aufwändigkeit einen längeren Zeitraum beanspruchen und deshalb noch nicht umgesetzt bzw. begonnen wurden, sind systematisch erfasst. Das Problembewusstsein ist vorhanden und noch nicht begonnene Maßnahmen werden schrittweise in Angriff genommen und umgesetzt.

c) Sind diese Maßnahmen ausreichend dokumentiert?

Die Dokumentation ist ausreichend.

- d) Werden die Frühwarnsignale und Maßnahmen kontinuierlich und systematisch mit dem aktuellen Geschäftsumfeld sowie mit den Geschäftsprozessen und Funktionen abgestimmt und angepasst?

Risiken und Maßnahmen wurden bisher im Rahmen der Betriebskonferenz diskutiert und angepasst oder zwischen Abeitungsleitung und Betriebsleitung beraten.

Eine Kontinuität und Systematik erfolgt über die Protokolle der Betriebskonferenz und Anlagen zu diesen Protokollen.

Fragenkreis 5:            Finanzinstrumente, andere Termingeschäfte, Optionen und Derivate

- a) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung den Geschäftsumfang zum Einsatz von Finanzinstrumenten sowie von anderen Termingeschäften, Optionen und Derivaten schriftlich festgelegt?

Dazu gehört:

- Welche Produkte/Instrumente dürfen eingesetzt werden?
- Mit welchen Partnern dürfen die Produkte/Instrumente bis zu welchen Beträgen eingesetzt werden?
- Wie werden die Bewertungseinheiten definiert und dokumentiert und in welchem Umfang dürfen offene Posten entstehen?
- Sind die Hedge-Strategien beschrieben, z.B. ob bestimmte Strategien ausschließlich zulässig sind bzw. bestimmte Strategien nicht durchgeführt werden dürfen (z. B. antizipatives Hedging)?

n.a.

- b) Werden Derivate zu anderen Zwecken eingesetzt als zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Risikobegrenzung?

n.a.

c) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung ein dem Geschäftsumfang entsprechendes Instrumentarium zur Verfügung gestellt insbesondere in Bezug auf

- Erfassung der Geschäfte
- Beurteilung der Geschäfte zum Zweck der Risikoanalyse
- Bewertung der Geschäfte zum Zweck der Rechnungslegung
- Kontrolle der Geschäfte?

n.a.

d) Gibt es eine Erfolgskontrolle für nicht der Risikoabsicherung (Hedging) dienende Derivatgeschäfte und werden Konsequenzen aufgrund der Risikoentwicklung gezogen?

n.a.

e) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung angemessene Arbeitsanweisungen erlassen?

n.a.

f) Ist die unterjährige Unterrichtung der Geschäfts-/Konzernleitung im Hinblick auf die offenen Positionen, die Risikolage und die ggf. zu bildenden Vorsorgen geregelt?

n.a.

Fragenkreis 6: Interne Revision

a) Gibt es eine den Bedürfnissen des Unternehmens/Konzerns entsprechende Interne Revision/Konzernrevision? Besteht diese als eigenständige Stelle oder wird diese Funktion durch eine andere Stelle (ggf. welche) wahrgenommen?

Der Stadtbetrieb ZGL verfügt über keine eigenständige Stelle für eine interne Revision.

Revisionsaufgaben können jedoch durch die städtische Rechnungsprüfung wahrgenommen werden.



- b) Wie ist die Anbindung der Internen Revision/Konzernrevision im Unternehmen/Konzern?  
Besteht bei ihrer Tätigkeit die Gefahr von Interessenkonflikten?

Da eine eigene Revisionsabteilung beim ZGL nicht besteht, werden Revisionsaufgaben durch die Rechnungsprüfung der Stadt Lünen wahrgenommen. Aufgrund der Unabhängigkeit der Rechnungsprüfung von dem ZGL besteht nicht die Gefahr eines Interessenskonfliktes.

- c) Welches waren die wesentlichen Tätigkeitsschwerpunkte der Internen Revision/Konzernrevision im Geschäftsjahr? Wurde auch geprüft, ob wesentlich miteinander unvereinbare Funktionen (z. B. Trennung von Anweisung und Vollzug) organisatorisch getrennt sind? Wann hat die Interne Revision das letzte Mal über Korruptionsprävention berichtet? Liegen hierüber schriftliche Revisionsberichte vor?

Im Berichtsjahr sind keine Untersuchungen von der Rechnungsprüfung vorgenommen worden.

Die städtische Rechnungsprüfung ist jedoch kontinuierlich in alle Vergabevorgänge eingebunden.

- d) Hat die Interne Revision ihre Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer abgestimmt?

Die Frage ist nicht anwendbar, da Prüfungen nicht durchgeführt worden sind.

- e) Hat die Interne Revision/Konzernrevision bemerkenswerte Mängel aufgedeckt und um welche handelt es sich?

Die Frage ist nicht anwendbar, da Prüfungen nicht durchgeführt worden sind.

- f) Welche Konsequenzen werden aus den Feststellungen und Empfehlungen der Internen Revision/Konzernrevision gezogen und wie kontrolliert die Interne Revision/Konzernrevision die Umsetzung ihrer Empfehlungen?

Die Frage ist nicht anwendbar, da Prüfungen nicht durchgeführt worden sind.

Fragenkreis 7:           Übereinstimmung der Rechtsgeschäfte und Maßnahmen mit Gesetz, Satzung, Geschäftsordnung, Geschäftsanweisung und bindenden Beschlüssen des Überwachungsorgans

a) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die vorherige Zustimmung des Überwachungsorgans zu zustimmungspflichtigen Rechtsgeschäften und Maßnahmen nicht eingeholt worden ist?

Die Geschäfte und Maßnahmen, die der vorherigen Zustimmung des Betriebsausschusses bedürfen, sind in § 4 der Betriebssatzung aufgelistet. Soweit es für uns anhand der Protokolle des Betriebsausschusses erkennbar war, ist für die Rechtsgeschäfte und Maßnahmen die vorherige Zustimmung eingeholt worden.

b) Wurde vor der Kreditgewährung an Mitglieder der Geschäftsleitung oder des Überwachungsorgans die Zustimmung des Überwachungsorgans eingeholt?

Da keine solchen Kredite gewährt worden sind, ist diese Frage nicht anwendbar.

c) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass anstelle zustimmungsbedürftiger Maßnahmen ähnliche, aber nicht als zustimmungsbedürftig behandelte Maßnahmen vorgenommen worden sind (z. B. Zerlegung in Teilmaßnahmen)?

Nach unserem Prüfungsergebnis ist eine Zerlegung zustimmungsbedürftiger Maßnahmen in Teilmaßnahmen nicht festgestellt worden.

d) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Geschäfte und Maßnahmen nicht mit Gesetz, Satzung, Geschäftsordnung, Geschäftsanweisung und bindenden Beschlüssen des Überwachungsorgans übereinstimmen?

Entgegen § 15 der Betriebssatzung des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL) wurde der Jahresabschluss nicht innerhalb der ersten drei Monate nach Ende des Wirtschaftsjahres 2014 von der Betriebsleitung aufgestellt und über den Bürgermeister dem Betriebsausschuss vorgelegt.

Bei unserer Prüfung haben wir keine weiteren Anhaltspunkte dafür gefunden, dass die Geschäfte nicht im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen der Satzung gestanden oder notwendige Einwilligungen und Genehmigungen gefehlt haben sowie anderweitige Beschlüsse des Betriebsausschusses verletzt worden sind.

## Fragenkreis 8: Durchführung von Investitionen

- a) Werden Investitionen (in Sachanlagen, Beteiligungen, sonstige Finanzanlagen, immaterielle Anlagewerte und Vorräte) angemessen geplant und vor Realisierung auf Rentabilität/Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und Risiken geprüft?

Baumaßnahmen und Beschaffungen werden grundsätzlich auf Grundlage des Vermögens- und Finanzplans hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Finanzierung geplant.

- b) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Unterlagen/Erhebungen zur Preisermittlung nicht ausreichend waren, um ein Urteil über die Angemessenheit des Preises zu ermöglichen (z. B. bei Erwerb bzw. Veräußerung von Grundstücken oder Beteiligungen)?

Hierfür haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

- c) Werden Durchführung, Budgetierung und Veränderungen von Investitionen laufend überwacht und Abweichungen untersucht?

Vom ZGL wird ein Plan-/Istvergleich durchgeführt. Im Rahmen der quartalsweise zu erstellenden Zwischenberichte stellt die Betriebsleitung Daten zu den laufenden Investitionen auch dem Betriebsausschuss zur Verfügung.

Außerdem führt der Stadtbetrieb Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei größeren Projekten durch, bei denen sich Investitionsalternativen ergeben. Im Rahmen der Berechnung untersucht der Stadtbetrieb zum einen die Auswirkung auf den Haushalt der Stadt Lünen und zum anderen die Auswirkung auf den Stadtbetrieb selbst. Der Barwert der betrachteten Investitionsalternativen stellt nach der Berechnung das Entscheidungskriterium dar.

- d) Haben sich bei abgeschlossenen Investitionen wesentliche Überschreitungen ergeben? Wenn ja, in welcher Höhe und aus welchen Gründen?

Derartige Überschreitungen haben sich nicht ergeben.

- e) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass Leasing- oder vergleichbare Verträge nach Ausschöpfung der Kreditlinien abgeschlossen wurden?

Hierfür haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

**Fragenkreis 9: Vergaberegelungen**

- a) Haben sich Anhaltspunkte für eindeutige Verstöße gegen Vergaberegelungen (z. B. VOB, VOL, VOF, EU-Regelungen) ergeben?

Uns sind keine Verstöße bekannt geworden.

Die Einhaltung der Vergaberegelungen wird ständig von der städtischen Rechnungsprüfung überwacht.

- b) Werden für Geschäfte, die nicht den Vergaberegelungen unterliegen, Konkurrenzangebote (z. B. auch für Kapitalaufnahmen und Geldanlagen) eingeholt?

Vom Einkauf werden die Vorgaben des öffentlichen Vergaberechts und der Dienstanweisung Vergabe der Stadt Lünen in der Fassung vom 15. Februar 2013 beachtet.

Für zentrale Dienstleistungen der Stadt Lünen ist der ZGL an einen Kontrahierungszwang gebunden und ist verpflichtet, diverse Leistungen von der Stadt Lünen abzunehmen.

**Fragenkreis 10: Berichterstattung an das Überwachungsorgan**

- a) Wird dem Überwachungsorgan regelmäßig Bericht erstattet?

Dem Betriebsausschuss werden der Jahresabschluss mit Erläuterungen und Aufgliederungen zu wesentlichen Posten des Abschlusses der abgelaufenen Rechnungsperiode vorgelegt. Die Betriebsleitung erstattet dem Betriebsausschuss in dessen Sitzungen regelmäßig Bericht über die Geschäftsentwicklung, insbesondere über getroffene und beabsichtigte Maßnahmen im Bereich der Immobilienbewirtschaftung und den Stand größerer Baumaßnahmen. Daneben werden bei Bedarf zu wesentlichen Vorgängen neben mündlichen auch schriftliche Berichte abgegeben.

Unterjährig wird der Betriebsausschuss durch die quartalsweise zu erstellenden Zwischenberichte über alle relevanten Entwicklungen informiert. ZGL ist in das städtische Beteiligungsmanagement eingebunden, dass seit 2014 quartalsweise dem Haupt- und Finanzausschuss berichtet.

- b) Vermitteln die Berichte einen zutreffenden Einblick in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens/Konzerns und in die wichtigsten Unternehmens-/Konzernbereiche?

Nach unserer Einschätzung der Betriebsausschussprotokolle haben die Berichte zum Zeitpunkt der Berichterstattung einen zutreffenden Eindruck von der wirtschaftlichen Lage des ZGL vermittelt.

- c) Wurde das Überwachungsorgan über wesentliche Vorgänge angemessen und zeitnah unterrichtet? Liegen insbesondere ungewöhnliche, risikoreiche oder nicht ordnungsgemäß abgewickelte Geschäftsvorfälle sowie erkennbare Fehldispositionen oder wesentliche Unterlassungen vor und wurde hierüber berichtet?

Nach unseren Feststellungen aufgrund der Durchsicht der Protokolle der Betriebsausschusssitzungen ist der Betriebsausschuss über wesentliche Vorgänge zeitnah und ausführlich von der Betriebsleitung unterrichtet worden.

Bei unserer Prüfung haben wir keine Anhaltspunkte für ungewöhnliche, risikoreiche oder nicht ordnungsgemäß abgewickelte Geschäftsvorfälle sowie erkennbare Fehldispositionen und wesentliche Unterlassungen festgestellt.

- d) Zu welchen Themen hat die Geschäfts-/Konzernleitung dem Überwachungsorgan auf dessen besonderen Wunsch berichtet (§ 90 Abs. 3 AktG)?

Derartige Berichte sind vom Betriebsausschuss im Berichtsjahr nicht gefordert worden.

- e) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Berichterstattung (z. B. nach § 90 AktG oder unternehmensinternen Vorschriften) nicht in allen Fällen ausreichend war?

Derartige Anhaltspunkte haben wir nicht festgestellt.

- f) Gibt es eine D&O-Versicherung? Wurde ein angemessener Selbstbehalt vereinbart? Wurden Inhalt und Konditionen der D&O-Versicherung mit dem Überwachungsorgan erörtert?

Eine D&O-Versicherung besteht nicht. Es gibt allerdings eine Eigenschadenversicherung für die Betriebsleitung und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über die Stadt Lünen.

- g) Sofern Interessenkonflikte der Mitglieder der Geschäftsleitung oder des Überwachungsorgans gemeldet wurden, ist dies unverzüglich dem Überwachungsorgan offen gelegt worden?

Interessenkonflikte sind nicht gemeldet worden.

## Fragenkreis 11: Ungewöhnliche Bilanzposten und stille Reserven

### a) Besteht in wesentlichem Umfang offenkundig nicht betriebsnotwendiges Vermögen?

Im Rahmen unserer Prüfung konnten wir nicht feststellen, dass vom Betrieb in wesentlichem Umfang nicht betriebsnotwendiges Vermögen gehalten wird.

Im Berichtszeitraum wurde vom "Konzern" Stadt Lünen der An- und Verkauf von Immobilien organisatorisch neu geregelt. Die Vermarktung von Sondervermögen des ZGL wird von einer städtischen Tochtergesellschaft strategisch und operativ vorgenommen. Disponible Objekte wurden von ZGL an diese Gesellschaft zum Verkauf übergeben. Verkäufe hat es in 2014 nicht gegeben.

### b) Sind Bestände auffallend hoch oder niedrig?

Nein, entsprechende Anhaltspunkte haben sich nicht ergeben.

### c) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Vermögenslage durch im Vergleich zu den bilanziellen Werten erheblich höhere oder niedrigere Verkehrswerte der Vermögensgegenstände wesentlich beeinflusst wird?

Eine abschließende Beurteilung hinsichtlich vorhandener stiller Reserven ist nicht möglich, da hierzu – insbesondere im Bereich des Grundvermögens – umfangreiche Analysen notwendig wären.

## Fragenkreis 12: Finanzierung

### a) Wie setzt sich die Kapitalstruktur nach internen und externen Finanzierungsquellen zusammen? Wie sollen die am Abschlussstichtag bestehenden wesentlichen Investitionsverpflichtungen finanziert werden?

Der Betrieb verfügt über eine noch ausreichende Eigenkapitalquote. Soweit wesentliche Investitionsverpflichtungen nicht aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit finanziert werden können, werden langfristige Fremdmittel in Anspruch genommen.

Darlehensaufnahmen erfolgen in enger Abstimmung durch die Abteilung Finanzwirtschaft der Stadt Lünen. Die Darlehensverwaltung und die Umschuldung von Darlehen werden zentral von der Abteilung Finanzwirtschaft durchgeführt.

Die Gemeindeprüfungsanstalt Herne hat im abschließenden Vermerk zum Jahresabschluss 2009 darauf hingewiesen, dass angesichts der erheblichen fremdfinanzierten Investitionen auf eine ausreichende Eigenkapitalausstattung des ZGL zu achten ist. Die Eigenkapitalquote ist im Berichtsjahr leicht gesunken.

- b) Wie ist die Finanzlage des Konzerns zu beurteilen, insbesondere hinsichtlich der Kreditaufnahmen wesentlicher Konzerngesellschaften?

Der ZGL ist als eigenbetriebsähnliche Einrichtung rechtlich unselbstständig und daher Teil der Vermögens- und Haftungsmasse der Stadt Lünen.

- c) In welchem Umfang hat das Unternehmen Finanz-/Fördermittel einschließlich Garantien der öffentlichen Hand erhalten? Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die damit verbundenen Verpflichtungen und Auflagen des Mittelgebers nicht beachtet wurden?

Der Stadtbetrieb hat Anteile der kommunalen Feuerschutzpauschale und der Bildungspuschale erhalten. Es haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die mit den Fördermitteln verbundenen Verpflichtungen und Auflagen nicht beachtet worden sind.

#### Fragenkreis 13: Eigenkapitalausstattung und Gewinnverwendung

- a) Bestehen Finanzierungsprobleme aufgrund einer evtl. zu niedrigen Eigenkapitalausstattung?

Vor dem Hintergrund der öffentlichen Nutzung der Gebäude wird eine angemessene Eigenkapitalausstattung erreicht. Finanzierungsprobleme ergeben sich nicht, da der ZGL als eigenbetriebsähnliche Einrichtung rechtlich unselbstständig und daher Teil der Vermögens- und Haftungsmasse der Stadt Lünen ist. Insofern besteht grundsätzlich keine Insolvenzgefahr.

- b) Ist der Gewinnverwendungsvorschlag (Ausschüttungspolitik, Rücklagenbildung) mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens vereinbar?

Im Berichtsjahr wird ein Jahresfehlbetrag ausgewiesen, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

#### Fragenkreis 14: Rentabilität/Wirtschaftlichkeit

- a) Wie setzt sich das Betriebsergebnis des Unternehmens/Konzerns nach Segmenten/Konzernunternehmen zusammen?

Es besteht nur ein Geschäftsbereich.

b) Ist das Jahresergebnis entscheidend von einmaligen Vorgängen geprägt?

Das Jahresergebnis ist durch eine außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 860 geprägt, denen allerdings Erstattungen durch die Stadt in Höhe von TEUR 734 gegenüberstehen. Der Erfolgsplan 2014 weist im Übrigen einen politisch beschlossenen Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 250 aus.

c) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass wesentliche Kredit- oder andere Leistungsbeziehungen zwischen Konzerngesellschaften bzw. mit den Gesellschaftern eindeutig zu unangemessenen Konditionen vorgenommen werden?

Leistungsbeziehungen zur Stadt sowie zu anderen städtischen Gesellschaften werden nicht zu eindeutig unangemessenen Konditionen vorgenommen. Die Wirtschaftsplanung für ZGL sieht für die Jahre bis 2017 folgende Defizite vor: 2015: TEUR -150; 2016: TEUR -100, 2017: TEUR -50. Die geplanten Unterdeckungen sollen vordringlich durch managementbedingte Maßnahmen vermieden werden. Sofern dieses nicht gelingt, sind die Unterdeckungen durch einen Gewinnvortrag in Höhe von TEUR 511 nach Verrechnung des Jahresfehlbetrages 2014 gedeckt.

d) Wurde die Konzessionsabgabe steuer- und preisrechtlich erwirtschaftet?

Konzessionsabgaben fallen nicht an.

Fragenkreis 15: Verlustbringende Geschäfte und ihre Ursachen

a) Gab es verlustbringende Geschäfte, die für die Vermögens- und Ertragslage von Bedeutung waren, und was waren die Ursachen der Verluste?

Das Ergebnis des Wirtschaftsjahres 2014 weist einen Jahresfehlbetrag von TEUR 212 aus. Der Verlust entspricht annähernd dem bewusst geplanten Verlust und konnte nicht vollständig durch managementbedingte Maßnahmen verhindert werden.

b) Wurden Maßnahmen zeitnah ergriffen, um die Verluste zu begrenzen, und um welche Maßnahmen handelt es sich?

Es ist im Berichtszeitraum nicht gelungen, den geplanten Verlust wesentlich zu unterschreiten. Die Belastung des städtischen Haushaltes durch Mieten und Betriebskosten ist jedoch gegenüber dem Wirtschaftsplan um ca. EUR 1,4 Mio. geringer ausgefallen.



Fragenkreis 16: Ursachen des Jahresfehlbetrags und Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragslage

a) Was sind die Ursachen des Jahresfehlbetrags?

Der Jahresverlust in Höhe von TEUR 212 ist planmäßig entstanden und noch durch Gewinnvorträge gedeckt. Der Gewinnvortrag zum 31. Dezember 2014 beträgt TEUR 723.

b) Welche Maßnahmen wurden eingeleitet bzw. sind beabsichtigt, um die Ertragslage des Unternehmens zu verbessern?

Der Jahresverlust liegt in Höhe des geplanten Verlustes. In 2014 konnte jedoch eine deutliche Entlastung des städtischen Haushaltes erreicht werden. Der Wirtschaftsplan weist für die Jahre 2015 bis 2017 einen kumulierten Fehlbetrag in Höhe von TEUR 300 aus, der noch durch den Gewinnvortrag abgedeckt ist. Der Plan für das Wirtschaftsjahr 2018 geht von einem ausgeglichenen Ergebnis aus.



## Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL), Lünen

---

### Rechtliche, wirtschaftliche und steuerliche Verhältnisse

#### Rechtliche Verhältnisse

Name:	Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL)
Rechtsform:	Mit Beschluss des Rates der Stadt Lünen vom 13. März 1997 wurden mit Wirkung zum 1. Januar 1997 aus der Haushaltswirtschaft der Stadt Lünen verschiedene Haushaltsstellen ausgesondert und gemäß § 107 GO NRW entsprechend den Vorschriften über Eigenbetriebe geführt. Der ZGL wird als Sondervermögen gemäß § 97 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 3 GO NRW geführt.
Sitz:	Lünen
Anschrift:	Willy-Brandt-Platz 5, 44532 Lünen
Gründung und Satzung:	Die Satzung ist zuletzt durch den Beschluss des Rates der Stadt Lünen vom 22. März 2012 geändert worden. Sie trat mit dem 27. März 2012 in Kraft.
Gegenstand des Unternehmens:	Der Zweck des Betriebes ist die bedarfsgerechte Versorgung der Organisationseinheiten und Dienstleistungsbereiche der Stadt Lünen mit Gebäuden, Räumen und den dazugehörigen Grundstücken (wirtschaftliche Einheit) unter organisatorischen und betriebswirtschaftlichen Aspekten. Hierzu zählen insbesondere die Bereiche: An- und Vermietung, Unterhaltung und Instandsetzung, Reinigung und Hausmeisterdienste, Energieversorgung, Neu- und Ersatzinvestition.
Eintragung in das Handelsregister:	Keine Eintragung
Wirtschaftsjahr:	Kalenderjahr
Stammkapital:	EUR 51.129,19 (DM 100.000,00)
Betriebsleitung und Vertretung:	Der bisherige Betriebsleiter Herr Günter Klencz ist zum 1. November 2014 ausgeschieden. Die Stelle des Betriebsleiters ist zum nächstmöglichen Zeitpunkt ausgeschrieben. Herr Kühn wurde mit Wirkung vom 15. Juni 2013 zum kommissarischen stellvertretenden Betriebsleiter berufen und nimmt bis zur Besetzung der Betriebsleiterstelle die Aufgaben der Betriebsleitung wahr.

## Organe

Die Betriebsleitung vertritt die Stadt Lünen in den Angelegenheiten des Stadtbetriebs Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen, die ihrer eigenen Entscheidung oder der Entscheidung des Betriebsausschusses unterliegen. In den übrigen Angelegenheiten vertritt der Bürgermeister der Stadt Lünen den ZGL.

Der ZGL wird von der Betriebsleitung selbstständig geleitet, soweit nicht durch Gemeindeordnung, Eigenbetriebsverordnung oder die Betriebsatzung etwas anderes bestimmt ist. Die Betriebsleitung vollzieht die Beschlüsse des Rates der Stadt, des Betriebsausschusses und die Entscheidungen des Bürgermeisters in Angelegenheiten des ZGL. Der Betriebsleitung obliegt insbesondere die laufende Betriebsführung.

Der Betriebsausschuss entscheidet in den Angelegenheiten, die ihm durch die Gemeinde- und Eigenbetriebsverordnung, durch den Rat der Stadt sowie durch die Satzung übertragen worden sind.

Der Rat der Stadt entscheidet in allen Angelegenheiten, die ihm durch die Gemeindeordnung und die Eigenbetriebsverordnung vorbehalten sind.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 wurde in der Ratssitzung vom 30. Oktober 2014 festgestellt und gleichzeitig beschlossen, den Jahresüberschuss von EUR 148.717,95 auf neue Rechnung vorzutragen.

## Wirtschaftliche Verhältnisse

Der ZGL übt seine Tätigkeit in angemieteten Räumen im Technischen Rathaus der Stadt Lünen aus (Willy-Brandt-Platz 5). Ein entsprechender Mietvertrag liegt vor. Soweit ZGL die Räumlichkeiten nicht selbst nutzt, werden diese an diverse Fachbereiche der Stadt Lünen untervermietet.

Der Eigenbetrieb beschäftigte im Durchschnitt des Wirtschaftsjahres folgende Mitarbeiter:

	2014 Anzahl	Vorjahr Anzahl
Beschäftigte	81	84
Beamte	9	9
	90	93

## Steuerliche Verhältnisse

Der Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen handelt als eigenbetriebsähnliche Einrichtung bei der Vermögensverwaltung hoheitlich. Die Tätigkeit ist somit grundsätzlich nicht steuerpflichtig. Dies gilt nicht, soweit ein Betrieb gewerblicher Art (BgA) vorliegt.

Der Rat der Stadt Lünen beschloss mit Wirkung zum 1. Januar 2010 die Errichtung eines BgA für Sportstätten. Die Tätigkeit im Rahmen des BgA unterliegt der Körperschaft-, Gewerbe- und Umsatzsteuer.



Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL), Lünen

Analysierende Darstellungen

Kennzahlen mit 5-Jahresübersicht

Im Fünfjahresvergleich lassen sich ausgewählte Eckdaten und Kennzahlen wie folgt darstellen:

Wirtschaftsjahr		2014	2013	2012	2011	2010
Umsatz	TEUR	19.471	21.050	19.066	18.035	17.194
Materialaufwandsquote	%	49,8	48,8	54,3	59,3	63,5
Mitarbeiter	Anzahl	90	93	99	108	113
Personalaufwand pro Kopf	TEUR	-38	-33	-32	-33	-31
Zinsergebnis	TEUR	-3.395	-3.393	-3.239	-3.025	-2.594
Jahresergebnis	TEUR	-212	149	99	14	-475
Bilanzstichtag		31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Bilanzsumme	TEUR	161.776	157.993	148.914	138.787	129.516
Anlagevermögen	TEUR	151.647	148.572	141.403	128.357	116.334
Umlaufvermögen inkl. RAP	TEUR	10.129	9.421	7.511	10.430	13.182
Eigenkapital (inkl. 50 % Sonderposten)	TEUR	49.825	50.066	47.351	47.254	45.105
Eigenkapitalquote	%	30,8	31,7	31,8	34,1	34,8
Rückstellungen	TEUR	3.671	4.511	6.714	6.632	6.566
Verbindlichkeiten (inkl. 50 % Sonderposten)	TEUR	108.279	103.415	94.849	84.891	77.845
Verschuldungsgrad	%	69,2	68,3	68,2	65,9	65,2
Anlagendeckungsgrad	%	32,9	33,7	33,5	36,8	38,8
Wirtschaftsjahr		2014	2013	2012	2011	2010
Mittelzufluss/-abfluss aus						
Geschäftstätigkeit	TEUR	1.332	-3.409	10.774	2.734	2.846
Investitionstätigkeit	TEUR	-7.741	-12.116	-16.181	-14.693	-10.614
Finanzierungstätigkeit	TEUR	7.439	15.677	7.700	9.099	13.153
Finanzmittelfonds am Jahresende	TEUR	6.138	5.108	4.956	2.663	5.523

## Ertragslage

Aus den Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung (Anlage I, Seite 2) haben wir die folgende wirtschaftliche Erfolgsrechnung entwickelt:

	2014		Vorjahr		Ergebnis- veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Umsatzerlöse	19.471	86,1	21.050	83,3	-1.579	-7,5
Aktivierete Eigenleistung	0	0,0	12	0,0	-12	-100,0
Sonstige betriebliche Erträge	3.132	13,9	4.208	16,7	-1.076	-25,6
	22.603	100,0	25.270	100,0	-2.667	-10,6
Aufwendungen für bezogene Lieferungen und Leistungen	-9.688	-42,9	-10.263	-40,6	575	5,6
Rohertrag	12.915	57,1	15.007	59,4	-2.092	-13,9
Personalaufwand	-3.465	-15,3	-3.114	-12,3	-351	-11,3
Abschreibungen	-3.603	-15,9	-3.397	-13,4	-206	-6,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.625	-7,2	-3.633	-14,4	2.008	55,3
Betriebliche Steuern	-22	-0,1	-20	-0,1	-2	-10,0
Betriebsaufwendungen (insgesamt)	-8.715	-38,5	-10.164	-40,2	1.449	14,3
Betriebsergebnis	4.200	18,6	4.843	19,2	-643	-13,3
Neutrales Ergebnis	-1.017	-4,5	-1.301	-5,1	284	21,8
Zinsergebnis	-3.395	-15,0	-3.393	-13,4	-2	-0,1
Jahresverlust/-gewinn	-212	-0,9	149	0,7	-361	>100,0

Die Umsatzerlöse sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.579 bzw. 7,5 % zurückgegangen. Dies resultiert im Wesentlichen aus im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 554 geringeren Mieten aufgrund von Nutzungsänderung/-aufgabe sowie Wegfall der von Sportpauschale in Höhe von TEUR 100. Da die Hausbewirtschaftungskosten im Vergleich zum Vorjahr zurückgingen, sind die mit diesen in Zusammenhang stehenden Erträge ebenso zurückgegangen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.076 zurück. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Brandschutzrückstellungen zurückzuführen.

Die Aufwendungen für bezogene Lieferungen und Leistungen verminderten sich um TEUR 575 bzw. 5,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen um TEUR 2.008 bzw. 55,3 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem im Vorjahr dargestellten Rückgang der Mietforderungen in Höhe von TEUR 2.222 infolge der geänderten Vereinbarung über die Brandschutzmaßnahmen mit der Stadt Lünen.



Das neutrale Ergebnis sank um TEUR 284. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Außerplanmäßigen Abschreibungen, die aufgrund der Anpassung der Restnutzungsdauern vorgenommen wurden.

#### Neutrales Ergebnis

	2014 TEUR	Vorjahr TEUR
Gewinne aus Anlagenabgängen	69	0
Verluste aus Anlagenabgängen	-260	-220
Versicherungserstattungen	34	51
Außerplanmäßige Abschreibungen	-860	-1.132
	-1.017	-1.301

## Vermögenslage

Nachfolgend erläutern wir den Vermögens- und Kapitalaufbau bei dem Stadtbetrieb Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen (ZGL) am 31. Dezember 2014 anhand der nach Liquiditätsgesichtspunkten zusammengefassten Bilanzzahlen. Innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag fällige Teilbeträge der Forderungen und Verbindlichkeiten werden dabei als kurzfristig behandelt, alle anderen – soweit nicht besonders vermerkt – als mittel- und langfristige.

	31.12.2014		Vorjahr		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
<b>Vermögen</b>						
Immaterielle Vermögensgegenstände	85	0,0	22	0,0	63	>100,0
Sachanlagen	151.562	93,7	148.550	94,0	3.012	2,0
Mittel- und langfristig gebundenes Vermögen	151.647	93,7	148.572	94,0	3.075	2,1
Vorräte	5	0,1	16	0,1	-11	-68,8
Forderungen aus Vermietung	30	0,0	51	0,0	-21	-41,2
Forderungen aus anderen Lieferungen und Leistungen	31	0,0	14	0,0	17	>100,0
Forderungen gegen die Gemeinde	9.425	5,8	7.999	5,1	1.426	17,8
Sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten	616	0,4	46	0,0	570	>100,0
Flüssige Mittel	22	0,0	1.295	0,8	-1.273	-98,3
Kurzfristig gebundenes Vermögen	10.129	6,3	9.421	6,0	708	7,5
Vermögen insgesamt	161.776	100,0	157.993	100,0	3.783	2,4
<b>Kapital</b>						
Eigenkapital	51	0,0	51	0,0	0	0,0
Rücklagen	40.633	25,1	40.633	25,7	0	0,0
Ergebnis/Gewinnvortrag	511	0,3	723	0,5	-212	-29,3
Sonderposten für Zuwendungen (50 %)	8.630	5,4	8.659	5,5	-29	-0,3
Eigenkapital (aufbereitet)	49.825	30,8	50.066	31,7	-241	-0,5
Sonderposten für Zuwendungen (50 %)	8.630	5,3	8.659	5,5	-29	-0,3
Sonstige Rückstellungen	1.540	1,0	2.138	1,3	-598	-28,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	92.152	56,9	85.603	54,2	6.549	7,7
Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten	30	0,0	60	0,0	-30	-50,0
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	102.352	63,2	96.460	61,0	5.892	6,1
Sonstige Rückstellungen	2.132	1,3	2.374	1,5	-242	-10,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.465	2,2	3.417	2,2	48	1,4
Übrige kurzfristige Posten	4.002	2,5	5.676	3,6	-1.674	-29,5
Kurzfristiges Fremdkapital	9.599	6,0	11.467	7,3	-1.868	-16,3
Kapital insgesamt	161.776	100,0	157.993	100,0	3.783	2,4

Die Bilanzsumme nahm im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 3.783 bzw. 2,4 % zu.

Die Finanzierungsstruktur des Vermögens durch das Kapital hat sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des Verlustes leicht verschlechtert.

Das Eigenkapital mit 30,8 % und das Mittel- und langfristige Fremdkapital mit 63,2 % bilden zusammen einen Anteil von 94,0 % am Gesamtkapital und finanzieren somit das langfristige Vermögen, das mit einem Anteil von 93,7 % am Gesamtvermögen beteiligt ist. Im Vorjahr fand eine Zufinanzierung des langfristigen Vermögens durch das kurzfristige Fremdkapital statt.

Das langfristige Vermögen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 3.075 bzw. 2,1 %. Im Wirtschaftsjahr wurden Investitionen in das Anlagevermögen in Höhe von TEUR 8.211 getätigt. Demgegenüber standen Abgänge von TEUR 673 und Abschreibungen in Höhe von TEUR 4.463, die zu einem Endbestand des Anlagevermögens von TEUR 151.647 geführt haben.

Das langfristige und mittelfristige Kapital stieg im Berichtsjahr um TEUR 5.651. Im Wesentlichen ist die Erhöhung auf den Aufbau der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurden neue Darlehen in Höhe von TEUR 10.000 aufgenommen. Die Tilgung der Bankschulden belief sich im Berichtsjahr auf TEUR 3.403. Der Rückgang der mittel- und langfristigen sonstigen Rückstellungen betrifft mit TEUR 621 eine Auflösung der Rückstellungen für Brandschutzmaßnahmen.

Das kurzfristige Fremdkapital ging dabei um TEUR 1.868 auf TEUR 9.599 bzw. 6,0 % zurück. Die Verminderung ist hauptsächlich auf den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von TEUR 462 als auch den Rückgang der Verbindlichkeiten aus noch nicht in Anspruch genommenen Ertragszuschüssen von TEUR 1.215 zurückzuführen. Die Inanspruchnahme der Fördermittel, die die im Berichtsjahr abgeschlossenen Anlagen im Bau finanziert haben, beläuft sich auf TEUR 671.

Das kurzfristige Vermögen stieg im Berichtsjahr um TEUR 708 auf TEUR 10.129 bzw. 6,3 %. Dabei ist der Finanzmittelfonds um TEUR 1.030 gestiegen. Davon entfallen TEUR 2.303 auf einen Anstieg der Verwahrgelder bei der Gemeinde, dem ein Rückgang der flüssigen Mittel von TEUR 1.273 gegenübersteht. Die übrigen Forderungen gegen die Gemeinde gingen um TEUR 877 zurück. Die übrigen Forderungen gegen die Gemeinde betreffen vereinbarungsgemäß mittel- und langfristige Ansprüche aus Weiterbelastungen. Der Anstieg der übrigen Posten in Höhe von insgesamt TEUR 555 resultiert mit TEUR 360 aus einem Investitionszuschuss an einen Sportverein sowie mit TEUR 195 aus diversen Sondereffekten – bezogen auf die stichtagsnahe Betrachtung.

## Finanzlage

Zur Darstellung von Herkunft und Verwendung der Finanzmittel sowie zur Offenlegung der Entwicklung der finanziellen Lage während des abgelaufenen Wirtschaftsjahres haben wir die Kapitalflussrechnung herangezogen. Die nachstehende Kapitalflussrechnung ist eine komprimierte Fassung des DRS 2 und zeigt Mittelzufluss und -abfluss nach Art der Tätigkeit (Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit). Positive Beträge (+) bedeuten Mittelzufluss, negative Beträge (-) stehen für Mittelabfluss.

	2014 TEUR	Vorjahr TEUR
Jahresergebnis	-212	149
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	4.463	4.529
Auflösung Sonderposten für Zuwendungen	-900	-822
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Sonstigen Rückstellungen	-840	-2.203
Gewinne (-)/Verluste (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens (Saldo)	203	418
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und anderer Aktiva	-555	119
Veränderung des Saldos gegenüber der Gemeinde/ anderen Eigenbetrieben (ohne Verwahrkonto)	877	-1.878
Abnahme (-)/Zunahme (+) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-1.704	-3.721
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ( a )	1.332	-3.409
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	470	0
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-8.211	-12.116
Cashflow aus der Investitionstätigkeit ( b )	-7.741	-12.116
Auszahlungen aus der Tilgung von Bankkrediten	-3.403	-3.279
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankkrediten	10.000	13.000
Einzahlungen für Sonderposten für Zuwendungen	842	5.956
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ( c )	7.439	15.677
Veränderung liquider Mittel ( Summe a - c )	1.030	152
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	5.108	4.956
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	6.138	5.108

	31.12.2014 TEUR	Vorjahr TEUR
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds am Ende der Periode		
- Guthaben bei Kreditinstituten	22	1.295
- Guthaben Verwahrkonto (Forderungen gegen die Gemeinde)	6.116	3.813
	6.138	5.108

Der Finanzmittelfonds des ZGL hat sich zum Abschlussstichtag um TEUR 1.030 erhöht.

Das um nichtzahlungswirksame Erträge und Aufwendungen als auch um die Veränderung der Forderungen und Verbindlichkeiten korrigierte Jahresergebnis führte zu einem Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von TEUR 1.332. Im Wirtschaftsjahr 2014 wurden Investitionen in das Anlagevermögen in Höhe von TEUR 8.211 getätigt. Die Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens haben nicht gereicht, um das Investitionsvolumen decken zu können. Somit ergab sich aus der Investitionstätigkeit ein Finanzierungsbedarf von TEUR 7.741. Die Finanzierungstätigkeit des Wirtschaftsjahres 2014 hat insgesamt Mittel in Höhe von TEUR 7.439 gebracht. Gesamt ergab sich am Ende des Wirtschaftsjahres ein Mittelüberhang von TEUR 1.030, der den Finanzmittelfonds auf TEUR 6.138 erhöht hat.



Aufgliederung und Erläuterung aller Posten  
des Jahresabschlusses für das Wirtschaftsjahr  
vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014

Erläuterungen zur Bilanz

Den Erläuterungen liegt die als Anlage I, Seite 1, beigefügte Bilanz zugrunde.

Die Vorjahreszahlen sind zu Vergleichszwecken genannt.

AKTIVA

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN	151.647.189,90	148.571.873,15

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Anlagevermögens ist aus dem Anlagenspiegel (Anlage I, Seite 11) ersichtlich.

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
Entgeltlich erworbene Software	85.389,65	22.341,13

II. Sachanlagen

1. Grundstücke mit anderen Bauten

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
Grund und Boden	27.102.119,78	27.152.176,38
Gebäude	111.098.338,46	107.062.561,33
Außenanlagen	3.550.776,90	2.903.143,33
	141.751.235,14	137.117.881,04

Der Posten betrifft im Wesentlichen Grundstücke mit Schulgebäuden inkl. deren Außenanlagen.

Entwicklung:

	EUR
Stand 1.1.2014	137.117.881,04
Zugang	4.961.578,74
Abgang	-467.312,96
Umbuchung aus Anlagen im Bau	3.287.908,10
Abschreibung	
- außerplanmäßige Abschreibung	0,00
- planmäßige Abschreibung	-3.148.819,78
Stand 31.12.2014	141.751.235,14

Außerplanmäßige Abschreibungen sind in 2014 nicht angefallen.

Die Zugänge und Umbuchungen aus den Anlagen im Bau umfassen die folgenden im Berichtsjahr fertig gestellten Baumaßnahmen:

	EUR
<b>Gebäude</b>	
<b>Komplexsanierungen</b>	
GSG, Denkmalschutz und Großinstandsetzung Nachaktivierung	232.855,02
Hilpert Theater, BS und Sanierungsmaßnahmen Nachaktivierung	119.102,13
Gymnasium Altlünen, 3 BA Energetische Sanierung Gebäudehülle Nachaktivierung	24.122,71
Turnhalle Mathias-Claudius-Str. Sanierung	11.365,22
Friedhof Lünen-Süd	23.827,08
Heinrich-Bußmann-Schule	158.732,12
Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Umbau des Hörsaals	49.130,14
Käthe-Kollwitz-Gesamtschule, Café	15.205,67
GSG, ehemalige Realschule, energetische Sanierung	3.580.535,35
	4.214.875,44
<b>Anbauten/Neubauten/Umsetzungen</b>	
Soziokulturelles Zentrum Gahmen Nachaktivierung	82.942,58
Neubau Sportanlage Schwansbell Nachaktivierung	72.272,22
Kindergarten Steinstraße 86	487.983,07
GS Lünen Süd Neubau Nachaktivierung	107.453,06
Kindergarten Schachtweg U3 Nachaktivierung	74.080,64
Kindergarten Viktoriastraße	2.127.036,01
Kindergarten Steinstraße U3 Nachaktivierung	74.618,52
Kindergarten Mühlenbachstraße U3 Nachaktivierung	51.613,60
	3.077.999,70
Übertrag:	7.292.875,14



	EUR
Übertrag	7.292.875,14
<b>Außenanlagen</b>	
GSG ökologische Abwasserbeseitigung	322.885,10
Realschule Altlünen, ökologische Abwasserbeseitigung	20.039,58
Gymnasium Altlünen, ökologische Abwasserbeseitigung	318.702,63
Matthias-Claudius-Schule	15.597,20
Heinrich-Bußmann-Schule	6.201,57
Neue Feuerwache Grünanlagen	28.973,91
Kindergarten Schachtweg, Außenanlage Nachaktivierung	3.199,31
Kindergarten Steinstraße U3, Außenanlage Nachaktivierung	43.778,93
Kindergarten Mühlenbachstraße U3, Außenanlage Nachaktivierung	39.239,74
	798.617,97
<b>Grund und Boden</b>	
diverse Grundstückstausche mit der Stadt Lünen	38.044,33
diverse Grunderwerbsteuer	38.406,00
Grundstück Hauptfeuer- und Rettungswache	55.081,92
Ausbaubeitrag Kurt-Schumacher-Str. 20	26.461,48
	157.993,73
Stand 31.12.2014	8.249.486,84

## 2. Grundstücke mit Wohnbauten

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
Gebäude	247.836,75	260.978,67
Grund und Boden	244.501,46	244.501,46
Außenanlagen	28.065,71	19.317,60
	520.403,92	524.797,73

## Entwicklung:

	EUR
Stand 1.1.2014	524.797,73
+ Zugang	10.150,42
Abschreibung	
- planmäßige Abschreibung	-14.544,23
Stand 31.12.2014	520.403,92

### 3. Bauten auf fremden Grundstücken

31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
2.551.985,98	3.470.984,84

Der Posten beinhaltet ausschließlich den auf einem Erbbaurechtsgrundstück errichteten Hanse-saal an der Kurt-Schumacher-Straße. Eine Erbbauzinszahlung ist vertraglich nicht festgelegt wor-den. Die Veränderung des Postens beruht auf einer Anpassung der Restnutzungsdauer, die auf-grund der Ausübung eines vertraglichen Rechtes erforderlich wurde, sowie auf der angepassten planmäßigen Abschreibung des Gebäudes. Die außerplanmäßige Abschreibung betrug im Wirt-schaftsjahr TEUR 857.

### 4. Maschinen und maschinelle Anlagen

	EUR
Stand 1.1.2014	1.351.808,25
Abgang	-156.693,90
Abschreibung	
- planmäßige Abschreibung	-152.919,23
Stand 31.12.2014	1.042.195,12

Der Posten betrifft als Betriebsvorrichtungen aktivierte Wärmelieferungs- und Wärmevertei-lungsanlagen. Bei den Abgängen handelt es sich um BHKW-Anlagen an der Geschwister-Scholl-Gesamtschule und Ludwig-Uhland-Realschule sowie um eine Heizungsanlage der Turnhalle Schule am Freibad.

### 5. Betriebs- und Geschäftsausstattung

	EUR
Stand 1.1.2014	1.482.358,75
Zugang	119.168,06
Abgang	-48.535,38
Umbuchung aus Anlagen im Bau	84.490,00
Abschreibung	-214.660,19
Stand 31.12.2014	1.422.821,24

## 6. Anlagen im Bau

	EUR	EUR
Stand 1.1.2014		4.601.701,41
Zugang		3.043.855,54
Umbuchung		
- in Grundstücke mit anderen Bauten	-3.287.908,10	
- in Betriebs- und Geschäftsausstattung	-84.490,00	-3.372.398,10
Stand 31.12.2014		4.273.158,85

Der Ausweis zum Bilanzstichtag beinhaltet die begonnenen, aber zum 31. Dezember 2014 noch nicht abgeschlossenen Gebäudeinvestitionen. Im Wesentlichen handelt es sich hier um Komplexsanierungen der Käthe-Kollwitz-Gesamtschule.

Die Umbuchung betrifft Maßnahmen aus dem Bestand zum 31. Dezember 2013, die im Wirtschaftsjahr 2014 abgeschlossen werden konnten.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
B. Umlaufvermögen	9.761.641,48	9.405.768,51

## I. Vorräte

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
Betriebsstoffe	5.424,94	15.852,96

Die Vorräte (Betriebsstoffe) wurden in 2014 zu Anschaffungskosten auf Grundlage einer Inventur bewertet. Das Niederstwertprinzip wurde beachtet.

## II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Der Ausweis betrifft Mietforderungen, Forderungen aus der Betriebskostenabrechnung für Vorjahre sowie Betriebskostenvorauszahlungen für Anmietungen.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
1. Forderungen aus Vermietung	30.335,44	51.281,01

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
2. Forderungen aus anderen Lieferungen und Leistungen	31.392,34	14.121,63

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
3. Forderungen gegen die Gemeinde	9.424.552,18	7.998.886,21
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0,00	0,00

Guthaben Verwahrkonto	6.115.740,98	3.812.760,81
Forderungen Vor-/Umsatzsteuer	953.197,56	740.433,89
Forderungen Vermietung	2.827.842,08	4.303.837,98
Sonstige Forderungen	1.905.898,22	1.064.970,53
Kred. Stadt	77,25	21.635,74
	11.802.756,09	9.943.638,95
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2.077.153,44	-1.560.999,36
Kreditorische Debitoren	-301.050,47	-383.753,38
	-2.378.203,91	-1.944.752,74
	9.424.552,18	7.998.886,21

Der Ausweis betrifft die Forderungen und anrechenbaren Verbindlichkeiten gegen die Stadt Lünen.

Der ZGL hat vorübergehend nicht benötigte Geldmittel auf einem Verwahrkonto bei der Stadt Lünen angelegt.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
4. Sonstige Vermögensgegenstände	247.971,90	30.479,14
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0,00	0,00

debitorische Kreditoren	244.124,18	26.729,14
Handvorschuss	3.750,00	3.750,00
Forderungen aus Vorauszahlungen an Dritte	97,72	0,00
	247.971,90	30.479,14

Die debitorischen Kreditoren betreffen im Wesentlichen Überzahlungen für die im Wirtschaftsjahr erhaltenen Lieferungen von Fernwärme, Wasser, Gas und Strom.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	21.964,68	1.295.147,56

Der Ausweis betrifft das Guthaben auf dem Girokonto des ZGL bei der Sparkasse Lünen.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
C. Rechnungsabgrenzungsposten	367.674,13	15.116,02

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet einen Investitionszuschuss in Höhe von TEUR 360 an einen Sportverein.

PASSIVA

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
A. EIGENKAPITAL	41.195.765,47	41.407.294,32

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
I. Stammkapital	51.129,19	51.129,19

Das Stammkapital ist durch die Betriebssatzung auf EUR 51.129,19 (DM 100.000,00) festgesetzt und durch die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Schulden aus dem Haushalt der Stadt Lünen erbracht worden.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
II. Allgemeine Rücklage	40.633.359,38	40.633.359,38

Die allgemeine Rücklage hat sich in Höhe von EUR 36.584.770,71 im Rahmen der Aufstellung der Eröffnungsbilanz als Differenz der Werte der ausgegliederten Vermögensgegenstände und Schulden sowie des Stammkapitals ergeben.

Zwischenzeitlich sind der allgemeinen Rücklage die Jahresergebnisse bis 2001 sowie ein Teilbetrag des Jahresergebnisses 2004 zugeführt worden; die allgemeine Rücklage ist im Jahre 2005 um Grundstückskorrekturen gemindert worden. Ab dem Wirtschaftsjahr 2006 ist die allgemeine Rücklage unverändert geblieben.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
III. Gewinnvortrag	722.805,75	574.087,80

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
IV. Jahresfehlbetrag/-überschuss	-211.528,85	148.717,95

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
B. SONDERPOSTEN FÜR ZUWENDUNGEN	17.259.925,30	17.319.012,01

	EUR
Stand 1.1.2014	17.319.012,01
Zugang	841.819,71
Abgang	-1,02
Auflösung	-900.905,40
Stand 31.12.2014	17.259.925,30

Im Rahmen der Ausgründung sind die von Dritten empfangenen Zuwendungen für den zugeordneten Grundbesitz aus dem Aufgabenvollzug der Gebäudebewirtschaftung passivisch ausgewiesen worden. Die Auflösung der Zuwendungen korrespondiert mit der Abschreibung der geförderten Vermögensgegenstände.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
C. RÜCKSTELLUNGEN	3.671.460,06	4.511.183,01

### Sonstige Rückstellungen

	Stand 1.1.2014 EUR	Inanspruch- nahme EUR	Auflösung EUR	Zuführung EUR	Stand 31.12.2014 EUR
unterlassener Brandschutz	2.137.512,92	0,00	621.400,00	23.677,05	1.539.789,97
unterlassene Instandhaltung und große Instandhaltung	2.181.700,58	226.014,56	293.985,44	275.000,00	1.936.700,58
Noch nicht genommener Urlaub und Überstunden	84.000,00	84.000,00	0,00	87.000,00	87.000,00
Jahresabschluss- und Prüfungskosten	90.000,00	80.788,88	9.211,12	90.000,00	90.000,00
Instandhaltung Feuerwache (i. S. Depenbrock)	17.969,51	0,00	0,00	0,00	17.969,51
	4.511.183,01	390.803,44	924.596,56	475.677,05	3.671.460,06

Die Rückstellung für unterlassenen Brandschutz betrifft Leistungen, für die zum Bilanzstichtag bereits entsprechende Konzepte erarbeitet worden sind, die zeitnah umgesetzt werden. Die Rückstellung für unterlassenen Brandschutz konnte teilweise aufgelöst werden. Die Sachverhalte, die in 2005 zu einer korrespondierenden Mietforderung gegen die Stadt Lünen geführt haben, sind ebenso entfallen. Die Mietforderung wurde in gleicher Höhe ausgebucht.

Bei der ursprünglichen Rückstellung für unterlassene Instandhaltung und große Instandhaltung handelt es sich um Maßnahmen, die erst im Folgejahr umgesetzt werden. Entsprechend Art. 67 Abs. 3 Satz 2 EGHGB wurde diese Rückstellung beibehalten. Die Zuführung betrifft Maßnahmen, die innerhalb von drei Monaten durchgeführt wurden.

Für die Prüfung des Jahresabschlusses des Wirtschaftsjahres ist neben der Rückstellung für die Jahresabschlussprüfung eine Rückstellung für die Erstellung des Jahresabschlusses durch ZGL gebildet worden.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
D. VERBINDLICHKEITEN	99.649.354,68	94.755.268,34

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	95.617.304,72	89.020.058,92
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	3.465.028,91	3.417.318,61

	EUR
Stand 1.1.2014	89.020.058,92
planmäßige Tilgungen	-3.402.754,20
Neuaufnahme	10.000.000,00
Stand 31.12.2014	95.617.304,72

Im Rahmen der Ausgliederung des ZGL aus dem Haushalt der Stadt Lünen hat ZGL bestimmte Darlehensverpflichtungen übernommen. Bestehende Darlehensverträge sind in diesem Zusammenhang anteilig auf den ZGL übertragen worden. Insgesamt sind 24 verschiedene Darlehen bzw. anteilige Darlehen übergegangen. ZGL ist gemeinsam mit der städtischen Finanzwirtschaft bestrebt, diese Situation zu bereinigen, um eine bessere Steuerbarkeit im Kreditmanagement zu erreichen.



In 2014 hat die Abteilung Finanzwirtschaft der Stadt Lünen für ZGL neue Darlehen in Höhe von EUR 10.000.000,00 aufgenommen.

Die Tilgung der Darlehen ist planmäßig erfolgt.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.936.060,56	4.427.679,05
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	3.906.530,15	4.368.289,60

Die Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Rechnungen aus Investitionen sowie aus Bauunterhaltungen. Es sind mittelfristige Sicherheitseinbehalte in Höhe von EUR 29.530,41 enthalten.

	31.12.2014 EUR	Vorjahr EUR
3. Sonstige Verbindlichkeiten	95.989,40	1.307.530,37
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	95.989,40	1.307.530,37

Erhaltene Ertragszuschüsse	83.030,70	1.297.680,48
Kreditorische Debitoren	11.401,71	8.064,88
Übrige	1.556,99	1.785,01
	95.989,40	1.307.530,37

Die erhaltenen Ertragszuschüsse betreffen ausschließlich eine pauschale Zuwendung für die Instandhaltung und Unterstützung der Feuerwache.

Die kreditorischen Debitoren umfassen im Wesentlichen überzahlte Mieten bzw. Nebenkosten des Wirtschaftsjahres 2014, die erst in 2015 erstattet worden sind.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Den Erläuterungen liegt die als Anlage I, Seite 2, beigefügte Gewinn- und Verlustrechnung zugrunde.

Die Vorjahreszahlen sind zu Vergleichszwecken genannt.

### 1. Umsatzerlöse

#### a) aus der Hausbewirtschaftung

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Grundmiete aus Betriebszweck	10.663.699,98	11.711.306,94
Umlagen für die Hausbewirtschaftung	3.579.957,52	3.758.597,83
Umlage für Hausreinigung und Hausmeisterleistungen	3.879.418,87	3.866.050,70
Mieten von Dritten	256.210,95	253.747,48
Erstattung sonstige Entsorgung	27.304,13	25.595,08
Miete Hausmeisterwohnungen	11.999,40	11.023,40
Pächterlöse	1.384,01	844,00
	18.419.974,86	19.627.165,43

Die Umsatzerlöse aus der Hausbewirtschaftung ergeben sich im Wesentlichen aus den mit den verschiedenen Abteilungen der Stadt Lünen abgeschlossenen Nutzungsverträgen. Neben den Grundmieten sind in den Nutzungsverträgen auch die Umlagen geregelt. Miete und Umlagen sind durch eine Jahresrechnung an die Stadt Lünen abgerechnet worden. Sowohl Abrechnungen für Hausmeister- und Reinigungsdienst als auch für Grundmieten und Nebenkosten erfolgten im Dezember 2014.

Die Grundmieten aus Betriebszweck umfassten im Vorjahr Grundmieten wegen Nutzungsänderung/-aufgabe in Höhe von EUR 1.288.353,04; diese sind im Berichtsjahr mit EUR 734.232,43 erfasst und wurden mit der Stadt Lünen gesondert abgerechnet. Im Berichtsjahr ist ebenso Miete/Sportpauschale in Höhe von EUR 100.000 entfallen. Ohne Berücksichtigung der Grundmieten wegen Nutzungsänderung/-aufgabe und der Sportpauschale lag das Abrechnungsergebnis der Grundmieten aus Betriebszweck ca. TEUR 393 unter dem Vorjahresniveau.

	2014 EUR	Vorjahr EUR
b) aus anderen Lieferungen und Leistungen	149.911,22	600.690,91

Der Ausweis betrifft im Wesentlichen die an die Nutzer weiterberechneten Aufwendungen für Leistungen Dritter.

	2014 EUR	Vorjahr EUR
c) aus der Auflösung des Sonderpostens für Zuwendungen	900.906,42	822.372,45

Hinweis auf „Sonderposten für Zuwendungen“.

	2014 EUR	Vorjahr EUR
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	0,00	11.660,51

### 3. Sonstige betriebliche Erträge

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Landeszuweisung Schulen	1.978.954,30	1.771.208,25
Veräußerungsgewinne	68.576,02	0,00
Auflösung von Rückstellungen	924.596,56	2.363.674,14
Versicherungsentschädigungen	7.178,40	50.890,32
Erträge aus früheren Jahren	214.117,67	10.125,74
Entschädigungen DSK	27.000,00	0,00
Aufwendungszuschüsse	0,00	34.000,00
Ertrag Sachzuwendung	0,00	14.197,77
Sonstige	14.937,93	14.577,32
	3.235.360,88	4.258.673,54

Zu den Auflösungen von Rückstellungen siehe auch C. Rückstellungen.

Die Erträge aus früheren Jahren betreffen im Wesentlichen Erstattungen der nicht abzugsfähigen Vorsteuer der Jahre 2011 und 2012.

#### 4. Aufwendungen für bezogene Lieferungen und Leistungen

##### a) Aufwendungen für die Hausbewirtschaftung

	2014 EUR	Vorjahr EUR
verbrauchsabhängige Nebenkosten	2.424.239,38	3.032.754,47
Fremdreinigung	1.265.070,01	1.199.633,45
verbrauchsunabhängige Nebenkosten	1.128.891,04	713.657,15
Schäden	236.497,20	178.683,79
Hausmeisterfremddienstleistung	250.805,26	376.173,99
Sonstige Reinigungsmittel und Sanitärartikel	85.096,58	59.677,89
Übrige	12.898,89	2.389,88
	5.403.498,36	5.562.970,62

Die steigenden Fremdreinigungskosten korrespondieren mit der sukzessiven Umstellung des Reinigungsdienstes auf Fremdreinigungen und geringeren Personalaufwendungen in diesem Bereich.

##### b) Aufwendungen für andere Lieferungen und Leistungen

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Mieten für angemietete Objekte	2.065.032,04	2.069.949,22
Containermieten	104.845,51	118.630,94
Mieten für Anlagen	28.617,40	20.973,34
	2.198.494,95	2.209.553,50

	2014 EUR	Vorjahr EUR
c) Aufwendungen für Instandhaltung und Modernisierungen	2.038.608,74	2.445.562,49

Die Aufwendungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungsaufwendungen die Zuführung zur Rückstellung für unterlassene Instandhaltungen (3 Monate).

	2014 EUR	Vorjahr EUR
d) Aufwendungen für Brandschutz	47.354,10	44.999,48

## 5. Personalaufwand

### a) Löhne und Gehälter

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Entgelt tariflich Beschäftigte	2.210.483,57	1.999.475,64
Besoldung Beamte	348.648,47	401.776,37
	2.559.132,04	2.401.252,01

Ausgewiesen wird der Personalaufwand, der von der Stadt Lünen aufgewendet, verauslagt und an den ZGL weiterberechnet worden ist. Enthalten sind die Aufwendungen für alle Mitarbeiter, die dem ZGL direkt zugeordnet werden.

	2014 EUR	Vorjahr EUR
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	905.446,13	712.988,63
davon für Altersversorgung	374.470,10	253.920,58

Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung	456.851,05	393.515,00
Versorgungskasse des Bundes und der Länder	182.836,10	169.994,58
Erstattung Zuführung Pensionsrückstellung an die Stadt Lünen	191.634,00	83.926,00
Rückstellung Beihilfeverpflichtungen	39.219,72	24.629,00
Laufende Beihilfen	0,00	21.918,95
Rückstellung für Leistungsentgelt	34.905,26	19.005,10
	905.446,13	712.988,63

## 6. Abschreibungen

- auf immaterielle Vermögensgegenstände  
des Anlagevermögens und Sachanlagen

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Planmäßige Abschreibungen	3.602.733,23	3.397.261,92
Außerplanmäßige Abschreibungen	860.450,93	1.132.040,41
	4.463.184,16	4.529.302,33

Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren im Wesentlichen aus einer Anpassung der Restnutzungsdauer, die aufgrund der Ausübung eines vertraglichen Rechtes erforderlich war.

## 7. Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2014 EUR	Vorjahr EUR
Verwaltungskostenbeiträge	734.163,68	676.180,42
Weiterberechnete Aufwendungen	508.088,27	413.064,37
Miete und Nebenkosten	94.060,22	95.400,02
Aufwendungen für Datenverarbeitung	33.251,02	37.464,87
Prüfungs- und Beratungskosten, Jahresabschluss	81.879,81	45.946,93
Versicherungen	40.403,12	40.796,58
Erstattungen an städtische Dienststellen	18.000,00	18.000,00
Dienstreisen, Fahrtkosten	12.091,60	12.598,42
Werkstattbedarf Hausmeisterdienst	13.429,90	6.629,20
Telefon, Fax	4.886,52	5.634,94
Verluste aus Abgängen des Sachanlagevermögens	259.915,70	219.762,25
Auflösung Brandschutzrückstellung aus 2006	0,00	2.222.487,08
Übrige	85.133,78	58.325,43
	1.885.303,62	3.852.290,51

Die Verwaltungskostenbeiträge betreffen Kosten, die der ZGL für die zentralen Dienstleistungen der Stadt Lünen zu zahlen hat; sie sind gegenüber dem Vorjahr um ca. 9 % angestiegen.

Die weiterberechneten Aufwendungen betreffen die Leistungen Dritter, die durch den ZGL an die Nutzer weiterbelastet worden sind. Die Erträge aus den Weiterberechnungen sind in den Umsatzerlösen aus anderen Lieferungen und Leistungen enthalten.

	2014 EUR	Vorjahr EUR
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	78.591,26	55.339,78

	2014 EUR	Vorjahr EUR
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.473.177,65	3.448.195,92

Der Ausweis betrifft Zinsen für Bankdarlehen.

	2014 EUR	Vorjahr EUR
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-189.455,11	168.787,14

	2014 EUR	Vorjahr EUR
11. Sonstige Steuern	22.073,74	20.069,19

	2014 EUR	Vorjahr EUR
12. Jahresfehlbetrag/-überschuss	-211.528,85	148.717,95

Die Betriebsleitung schlägt vor, den Jahresverlust in Höhe von EUR 211.528,85 auf neue Rechnung vorzutragen.





Gegenüberstellung der Ansätze im Wirtschaftsplan 2014  
und der Ist-Zahlen des Wirtschaftsjahres 2014

Für das Wirtschaftsjahr 2014 hat die Betriebsleitung einen Wirtschaftsplan, bestehend aus Erfolgsplan, Vermögensplan, Stellenübersicht sowie Ergebnis- und Finanzplanung aufgestellt. Die Jahresabschlussprüfung erstreckt sich nicht auf die Prüfung des Wirtschaftsplans. Der Erfolgsplan weist für den Berichtszeitraum einen Jahresfehlbetrag von EUR 250.000,00 aus.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Jahresfehlbetrag von EUR 211.528,85 ab. Die nachfolgende Gegenüberstellung ermöglicht einen detaillierten Einblick in die Entwicklung und zeigt die Abweichungen auf.

	Erfolgsplan EUR	Gewinn- und Verlustrechnung EUR	Abweichung EUR
Umsatzerlöse	20.836.000,00	19.470.792,50	-1.365.207,50
Andere aktivierte Eigenleistungen	10.000,00	0,00	-10.000,00
Sonstige betriebliche Erträge	2.700.000,00	3.235.360,88	535.360,88
Betriebsleistung	23.546.000,00	22.706.153,38	-839.846,62
Aufwendungen für bezogene Lieferungen und Leistungen	11.191.000,00	9.687.956,15	-1.503.043,85
Personalaufwand	3.232.000,00	3.464.578,17	232.578,17
Abschreibungen	3.445.000,00	4.463.184,16	1.018.184,16
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.978.000,00	1.885.303,62	-92.696,38
Betriebliche Steuern	25.000,00	22.073,74	-2.926,26
Betriebsergebnis	3.675.000,00	3.183.057,54	-491.942,46
Zinserträge	5.000,00	78.591,26	73.591,26
Zinsaufwendungen	3.930.000,00	3.473.177,65	-456.822,35
Finanzergebnis	-3.925.000,00	-3.394.586,39	530.413,61
Jahresverlust/-gewinn	-250.000,00	-211.528,85	38.471,15



# Allgemeine Auftragsbedingungen

## für

### Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2002

#### 1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für die Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Beratungen und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Werden im Einzelfall ausnahmsweise vertragliche Beziehungen auch zwischen dem Wirtschaftsprüfer und anderen Personen als dem Auftraggeber begründet, so gelten auch gegenüber solchen Dritten die Bestimmungen der nachstehenden Nr. 9.

#### 2. Umfang und Ausführung des Auftrages

(1) Gegenstand des Auftrages ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrages sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Der Auftrag erstreckt sich, soweit er nicht darauf gerichtet ist, nicht auf die Prüfung der Frage, ob die Vorschriften des Steuerrechts oder Sondervorschriften, wie z.B. die Vorschriften des Preis-, Wettbewerbsbeschränkungs- und Bewirtschaftungsrechts beachtet sind; das gleiche gilt für die Feststellung, ob Subventionen, Zulagen oder sonstige Vergünstigungen in Anspruch genommen werden können. Die Ausführung eines Auftrages umfaßt nur dann Prüfungshandlungen, die gezielt auf die Aufdeckung von Buchfälschungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten gerichtet sind, wenn sich bei der Durchführung von Prüfungen dazu ein Anlaß ergibt oder dies ausdrücklich schriftlich vereinbart ist.

(4) Ändert sich die Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

#### 3. Aufklärungspflicht des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, daß dem Wirtschaftsprüfer auch ohne dessen besondere Aufforderung alle für die Ausführung des Auftrages notwendigen Unterlagen rechtzeitig vorgelegt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrages von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

#### 4. Sicherung der Unabhängigkeit

Der Auftraggeber steht dafür ein, daß alles unterlassen wird, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährden könnte. Dies gilt insbesondere für Angebote auf Anstellung und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

#### 5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Hat der Wirtschaftsprüfer die Ergebnisse seiner Tätigkeit schriftlich darzustellen, so ist nur die schriftliche Darstellung maßgebend. Bei Prüfungsaufträgen wird der Bericht, soweit nichts anderes vereinbart ist, schriftlich erstattet. Mündliche Erklärungen und Auskünfte von Mitarbeitern des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrages sind stets unverbindlich.

#### 6. Schutz des geistigen Eigentums des Wirtschaftsprüfers

Der Auftraggeber steht dafür ein, daß die im Rahmen des Auftrages vom Wirtschaftsprüfer gefertigten Gutachten, Organisationspläne, Entwürfe, Zeichnungen, Aufstellungen und Berechnungen, insbesondere Massen- und Kostenberechnungen, nur für seine eigenen Zwecke verwendet werden.

#### 7. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Berichte, Gutachten und dgl.) an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, soweit sich nicht bereits aus dem Auftragsinhalt die Einwilligung zur Weitergabe an einen bestimmten Dritten ergibt.

Gegenüber einem Dritten haftet der Wirtschaftsprüfer (im Rahmen von Nr. 9) nur, wenn die Voraussetzungen des Satzes 1 gegeben sind.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers zu Werbezwecken ist unzulässig; ein Verstoß berechtigt den Wirtschaftsprüfer zur fristlosen Kündigung aller noch nicht durchgeführten Aufträge des Auftraggebers.

#### 8. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlägen der Nacherfüllung kann er auch Herabsetzung der Vergütung oder Rückgängigmachung des Vertrages verlangen; ist der Auftrag von einem Kaufmann im Rahmen seines Handelsgewerbes, einer juristischen Person des öffentlichen Rechts oder von einem öffentlich-rechtlichen Sondervermögen erteilt worden, so kann der Auftraggeber die Rückgängigmachung des Vertrages nur verlangen, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muß vom Auftraggeber unverzüglich schriftlich geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtigt werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse in Frage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

#### 9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen gilt die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Haftung bei Fahrlässigkeit, Einzelner Schadensfall

Falls weder Abs. 1 eingreift noch eine Regelung im Einzelfall besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadensfall gem. § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt; dies gilt auch dann, wenn eine Haftung gegenüber einer anderen Person als dem Auftraggeber begründet sein sollte. Ein einzelner Schadensfall ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfaßt sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(3) Ausschlussfristen

Ein Schadensersatzanspruch kann nur innerhalb einer Ausschlussfrist von einem Jahr geltend gemacht werden, nachdem der Anspruchsberechtigte von dem Schaden und von dem anspruchsbegründenden Ereignis Kenntnis erlangt hat, spätestens aber innerhalb von 5 Jahren nach dem anspruchsbegründenden Ereignis. Der Anspruch erlischt, wenn nicht innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde.

Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt. Die Sätze 1 bis 3 gelten auch bei gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen mit gesetzlicher Haftungsbeschränkung.

## 10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Eine nachträgliche Änderung oder Kürzung des durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschlusses oder Lageberichts bedarf, auch wenn eine Veröffentlichung nicht stattfindet, der schriftlichen Einwilligung des Wirtschaftsprüfers. Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

## 11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfaßt nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, daß der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Falle hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, daß dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfaßt die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger, für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrages. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z. B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrsteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen und
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlung, Verschmelzung, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen.

(6) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzuges wird nicht übernommen.

## 12. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze verpflichtet, über alle Tatsachen, die ihm im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit für den Auftraggeber bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, gleichviel, ob es sich dabei um den Auftraggeber selbst oder dessen Geschäftsverbindungen handelt, es sei denn, daß der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer darf Berichte, Gutachten und sonstige schriftliche Äußerungen über die Ergebnisse seiner Tätigkeit Dritten nur mit Einwilligung des Auftraggebers aushändigen.

(3) Der Wirtschaftsprüfer ist befugt, ihm anvertraute personenbezogene Daten im Rahmen der Zweckbestimmung des Auftraggebers zu verarbeiten oder durch Dritte verarbeiten zu lassen.

## 13. Annahmeverzug und unterlassene Mitwirkung des Auftraggebers

Kommt der Auftraggeber mit der Annahme der vom Wirtschaftsprüfer angebotenen Leistung in Verzug oder unterläßt der Auftraggeber eine ihm nach Nr. 3 oder sonstwie obliegende Mitwirkung, so ist der Wirtschaftsprüfer zur fristlosen Kündigung des Vertrages berechtigt. Unberührt bleibt der Anspruch des Wirtschaftsprüfers auf Ersatz der ihm durch den Verzug oder die unterlassene Mitwirkung des Auftraggebers entstandenen Mehraufwendungen sowie des verursachten Schadens, und zwar auch dann, wenn der Wirtschaftsprüfer von dem Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht.

## 14. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz ist nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

## 15. Aufbewahrung und Herausgabe von Unterlagen

(1) Der Wirtschaftsprüfer bewahrt die im Zusammenhang mit der Erledigung eines Auftrages ihm übergebenen und von ihm selbst angefertigten Unterlagen sowie den über den Auftrag geführten Schriftwechsel zehn Jahre auf.

(2) Nach Befriedigung seiner Ansprüche aus dem Auftrag hat der Wirtschaftsprüfer auf Verlangen des Auftraggebers alle Unterlagen herauszugeben, die er aus Anlaß seiner Tätigkeit für den Auftrag von diesem oder für diesen erhalten hat. Dies gilt jedoch nicht für den Schriftwechsel zwischen dem Wirtschaftsprüfer und seinem Auftraggeber und für die Schriftstücke, die dieser bereits in Urschrift oder Abschrift besitzt. Der Wirtschaftsprüfer kann von Unterlagen, die er an den Auftraggeber zurückgibt, Abschriften oder Fotokopien anfertigen und zurückbehalten.

## 16. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.

## SONDERBEDINGUNGEN FÜR DIE ERHÖHUNG DER HAFTUNG IM RAHMEN DER ALLGEMEINEN AUFTRAGSBEDINGUNGEN VOM 1. JANUAR 2002

---

An die Stelle der in Nr. 9 Abs. 2 der beiliegenden Allgemeinen Auftragsbedingungen genannten Beträge von EUR 4 Mio. bzw. EUR 5 Mio. tritt einheitlich der Betrag von EUR 5 Mio.

Falls nach Auffassung des Auftraggebers das voraussehbare Vertragsrisiko EUR 5 Mio. nicht unerheblich übersteigt, ist die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf Verlangen des Auftraggebers bereit, bei Möglichkeit einer Höherversicherung bei einem deutschen Berufshaftpflichtversicherer dem Auftraggeber eine entsprechend höhere Haftungssumme anzubieten, wobei über einen dadurch entstehenden Prämienmehraufwand noch eine gesonderte Vereinbarung zwischen dem Auftraggeber und der BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu treffen wäre.

Die vorstehenden Regelungen finden keine Anwendung, soweit für eine berufliche Leistung, insbesondere bei einer gesetzlichen Prüfung, eine höhere oder niedrigere Haftungssumme gesetzlich bestimmt ist. Hier muss es bei der gesetzlichen Haftungsregelung bleiben.

Bei Zusammentreffen mehrerer Schadensursachen haftet die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Rahmen der erhöhten Haftungssumme nur in dem Maße, in dem ein Verschulden ihrerseits oder ihrer Mitarbeiter im Verhältnis zu anderen Ursachen an der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat; dies gilt insbesondere in jedem Falle der gemeinschaftlichen Auftragsdurchführung mit anderen Berufsangehörigen. Wird im Einvernehmen mit dem Auftraggeber zur Auftragsdurchführung ein Dritter eingeschaltet, so haftet die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nur für ein Verschulden bei der Auswahl des Dritten.

BDO AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



## VERWALTUNGSVORLAGE VL-96/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
ZGL – stellvertretender Betriebsleiter	26.07.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Betriebsausschuss Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen	zur Kenntnis	25.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Entlastung des Betriebsausschusses des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom 01.01.bis 31.12.2014**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Keine Relevanz

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Nach Beschluss des Rates über die Feststellung des Jahresergebnisses 2014 des Stadtbetriebes Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen wird dem Betriebsausschuss des Stadtbetriebes ZGL für das Wirtschaftsjahr vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2014 gemäß § 4 Satz 1 Buchstabe c Eigenbetriebsverordnung NRW Entlastung erteilt.

Hans Wilhelm Stodollick  
Bürgermeister



#### SACHDARSTELLUNG

Gemäß § 4 Satz 1 Buchstabe c EigVO NRW entscheidet der Rat der Gemeinde über die Entlastung des Betriebsausschusses.

Mit der Entlastung erteilt der Rat sein Einverständnis zu den wirtschaftlichen und finanziellen Aktivitäten des Betriebsausschusses im abgelaufenen Geschäftsjahr. Da der Betriebsausschuss einer eigenbetriebsähnlichen Einrichtung als eine Art Aufsichtsrat anzusehen ist, erfolgt hier einerseits eine Angleichung an kaufmännische Unternehmen; andererseits wird eine Parallele zum gemeindlichen Haushaltsrecht aufgebaut, welches mit einer Entlastung die Zustimmung des Rates zur Abwicklung der Haushaltswirtschaft meint und die Heilung etwaiger Mängel sowie den Verzicht auf Haftungs- und Ersatzansprüche umfasst. [vgl. J. Müller: Eigenbetriebsverordnung Nordrhein-Westfalen - Kommentar, 6. Auflage, 2015, Seite 103]

Die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bonn hat nach Prüfung der Buchführung, der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie des Jahresabschlusses mit Datum vom 10.07.2015 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk für das Wirtschaftsjahr 2014 erteilt. Ferner hat die BDO AG die wirtschaftlichen Verhältnisse des Stadtbetriebes ZGL nach § 53 Abs. 1 und 2 HGrG dargestellt.

Dem Rat der Stadt Lünen wird der Jahresabschluss 2014 des Stadtbetriebes ZGL in seiner Sitzung am 27.08.2015 zum Beschluss vorgelegt.

Der Betriebsausschuss des Stadtbetriebes ZGL hat der Betriebsleitung in seiner Sitzung am 25.08.2015 gemäß § 5 Absatz 5 Satz 2 EigVO NW die Entlastung erteilt.

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-106/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Bürgermeister/ Verwaltungsleitung	30.07.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Anpassung der Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015 Ergänzungsbeschluss zum Haushaltsbeschluss vom 23.04.2015**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Siehe Haushaltssatzung

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

---

### BESCHLUSSVORSCHLAG

A) Der Rat der Stadt Lünen beschließt, ergänzend zum Haushaltsbeschluss vom 23.04.2015 mit

1. der als **Anlage 1** beigefügten **Gesamtänderungstabelle Ergebnisplan** einschließlich
  - der Änderungstabelle - Erträge
  - der Änderungstabelle - Aufwendungen -
  - der Änderungstabellen Personalaufwendungen und - auszahlungen

gemäß § 80 Abs. 4 GO NW die als **Anlage 2** beigefügte

**Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015** mit ihren Anlagen.

Der Bürgermeister

Hans Wilhelm Stodollick

## 1. Rückblick

In seiner Sitzung am 23.04.2015 hat der Rat der Stadt Lünen die Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015 (einschließlich Ergebnis- und Finanzplan 2015 – 2018) und die Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes 2015 – 2017 beschlossen.

Anfang Mai 2015 hat die Stadt Lünen diese beschlossene Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015 beim Kreis Unna angezeigt sowie die Genehmigung des fortgeschriebenen Haushaltssicherungskonzeptes beantragt und die dazugehörigen Unterlagen übersandt.

Der Haushalt 2015 hatte dabei bisher folgende finanzielle Schwerpunkte (in Schlagworten):

- Leichte Verringerung bei den Schlüsselzuweisungen
- Erhöhung der Kreisumlagebelastung u.a. durch gestiegenen Hebesatz
- Anhebung der Grundsteuer B um 180 % Punkte
- weiterhin sehr niedrige Zinsbelastungen
- Fortschreibung des Haushaltssicherungskonzeptes von 2015 bis 2017
- weiterer Anstieg der Liquiditätskredite (Kassenkredite) aufgrund der bis 2017 defizitären Haushaltslage.

Aufgrund des fortgeschriebenen Haushaltssicherungskonzeptes, welches auch eine beschlossene Erhöhung der Grundsteuer B von 580 auf 760 % Punkte beinhaltete, wäre ab dem Jahr 2017 ein ausgeglichener bzw. positiver Haushalt (+ 4,6 Mio. €) erreicht worden.

Für 2018 sah die Planung einen Überschuss in Höhe von 8,7 Mio. € vor. Nach der Haushalts- und Finanzplanung 2015 – 2018 wäre am Ende der Konsolidierungsphase damit 2017 ein Eigenkapital in Höhe von rd. 3,3 Mio. € vorhanden gewesen.

**Anfang Juni zeichnete sich eine für die Stadt Lünen dramatische Situation durch wegbrechende Erträge im Bereich der Gewerbesteuer ab, wonach auf die Stadt bei einem bisher prognostizierten Ansatz von 54 Mio. € Mindererträge von bis zu 20 Mio. € in diesem Jahr zukommen könnten.**

Über diese drohenden Ausfälle hat die Verwaltung in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 11.06.2015 und des Rates am 18.06.2015 berichtet und den Kreis Unna sowohl mündlich als auch schriftlich informiert.

Im Rahmen seiner Antwort hat der Kreis Unna Anfang Juli 2015 u.a. mitgeteilt, dass er sich außerstande sehe, über das Haushaltssicherungskonzept der Stadt Lünen zu entscheiden und er es für geboten halte, dass der Haushalt 2015 unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse überarbeitet und erneut dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Dies ist aus Sicht der Stadt Lünen vor allem der Bereich der Schlüsselzuweisungen, aber auch der Orientierungsdaten des Landes NRW. Wie ebenfalls in der letzten Ratssitzung bereits mitgeteilt, wird bei den Neuberechnungen der Schlüsselzuweisungen für 2016 u.a. auf die aktuelle Steuersituation zurückgegriffen.

Weiterhin sollten die zu klärenden Rechtsfragen (u.a. mögliche Veränderung des Zieljahres, Umgang mit zwischenzeitlich eintretender bilanzieller Überschuldung sowie Eigenanteilen für Fördermaßnahmen etc.) in einem gemeinsamen Termin zwischen der Bezirksregierung Arnsberg als oberer Aufsichtsbehörde, dem Kreis Unna sowie der Stadt Lünen erörtert werden. Zwischenzeitlich haben sowohl dieser Termin als auch weitere Gespräche mit dem Kreis Unna stattgefunden.

**Aufgrund dieser Gespräche mit den Aufsichtsbehörden ist der Haushalt 2015 unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse überarbeitet worden.**

## **2. Aktueller Stand**

Seit Ende Juli 2015 liegt nunmehr die detaillierte Arbeitskreis- Rechnung GFG 2016 vor. Diese Berechnung der Landesregierung und der kommunalen Spitzenverbände ersetzt die bisher üblichen Modellrechnungen des Ministeriums für Inneres und Kommunales sowie die Simulationsrechnung der kommunalen Spitzenverbände. Die Berechnungen sind auf der Basis der vom Kabinett am 23.06.2015 beschlossenen Daten der Eckpunkte zum Entwurf des GFG 2016 erfolgt.

Danach soll die Stadt Lünen nach den vorliegenden Planungen für das Jahr 2016 voraussichtlich 68,5 Mio. € vom Land NRW erhalten.

**Davon betragen die Schlüsselzuweisungen rd. 63,4 Mio. €, rund 22,4 Mio. € mehr als in 2015.**

Weitere 5,1 Mio. € erhält Lünen für die Investitionspauschale (2,6 Mio. €), die Schul- und Bildungspauschale (2,3 Mio. €) und die Sportpauschale (0,2 Mio. €).

In die dem Rat der Stadt Lünen nunmehr vorliegenden Unterlagen sind diese Daten und die prognostizierte Gewerbesteuerentwicklung 2015 – 2018 unter Berücksichtigung der aktuellen Orientierungsdaten des Landes vom 09.07.2015 eingeflossen.

Die neuen Orientierungsdaten sind auch für die Erträge im Bereich der Grundsteuer A und B, des Gemeindeanteils an der Einkommens- und Umsatzsteuer sowie bei der Kompensation des Familienleistungsausgleichs eingeflossen. Die fortgeschriebenen Daten sind der beigefügten Änderungstabelle „Ergebnisplan Ertrag“ zu entnehmen.

Die Mindererträge bei den Gewerbesteuern führen gleichzeitig zu einem verringerten Aufwand im Bereich der Gewerbesteuerumlage und der Finanzierungsbeteiligung Fonds Deutsche Einheit. Diese fortgeschriebenen Daten sind der Änderungstabelle „Ergebnisplan Aufwand“ zu entnehmen.

Zusätzlich wurden die Mehrbelastungen bei den Personalkosten aufgrund der Übernahme der Tarifergebnisse auch auf den Beamtenbereich eingeplant und auch für die Dauer der mittelfristigen Planung mit 2 % fortgeschrieben.

**Für den Ergebnisplan bedeutet dies folgendes Ergebnis:**

Bezeichnung	Änderungen zum Entwurf	Änderungen zum Entwurf	Änderungen zum Entwurf	Änderungen zum Entwurf
	2015	2016	2017	2018
<b>Defizit/Überschuss HH-Plan 2015 Stand: RAT 23.04.2015</b>	<b>-13.579.983</b>	<b>-3.169.398</b>	<b>4.619.460</b>	<b>8.716.713</b>
Änderungen Erträge	-19.000.000	-3.144.600	-3.018.500	-1.893.000
Änderungen Aufwendungen	-2.559.700	-2.260.000	-1.940.000	-1.600.000
<b>Summe Veränderungen Ergebnisplan</b>	<b>-16.440.300</b>	<b>-884.600</b>	<b>-1.078.500</b>	<b>-293.000</b>
<b>Defizit / Überschuss HH 2015</b>	<b>-30.020.283</b>	<b>-4.053.998</b>	<b>3.540.960</b>	<b>8.423.713</b>

**3. Fazit**

1. Unter Berücksichtigung der aktuellen Zahlen wird der strukturelle Haushaltsausgleich im Jahr 2017 erreicht.
2. Der für 2015 bisher prognostizierte Fehlbedarf in Höhe von 13,6 Mio. € hätte das Eigenkapital zum Ende des Jahres 2015 auf eine Summe von 1,8 Mio. € verringert.

Angesichts der sich jetzt abzeichnenden Situation wird die Stadt Lünen in diesem Jahr ein negatives Eigenkapital zu verzeichnen haben.

3. Der Abbau der Überschuldung könnte im Jahr 2017 beginnen.

Damit liegen aus Sicht der Stadt Lünen die Voraussetzungen für ein genehmigungsfähiges HSK vor.

**Anlage 1**

**Gesamtänderungstabelle**  
**ERGEBNISPLAN**  
**der Stadt Lünen**  
**für den Finanzplanungszeitraum**  
**2015 – 2018**

RAT: 27.08.2015



# Anlage 1

<b>Gesamtänderungstabelle (Ergebnisplan) zum Haushalt 2015 - 2018</b>					
lfd. Nr	Bezeichnung	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015
		2015	2016	2017	2018
<b>Ergebnisplan</b>					
1	Defizit/Überschuss HH-Plan 2015 Stand: RAT 23.04.2015	-13.579.983	-3.169.398	4.619.460	8.716.713
2	Änderungen Erträge	-19.000.000	-3.144.600	-3.018.500	-1.893.000
3	Zwischensumme Erträge	-19.000.000	-3.144.600	-3.018.500	-1.893.000
4	Änderungen Aufwendungen	-2.680.000	-2.710.000	-2.775.000	-2.820.000
5	Änderungen Personalaufwand	120.300	450.000	835.000	1.220.000
6	Zwischensumme Aufwendungen	-2.559.700	-2.260.000	-1.940.000	-1.600.000
7	Summe Veränderungen Ergebnisplan	-16.440.300	-884.600	-1.078.500	-293.000
8	Defizit / Überschuss HH 2015	-30.020.283	-4.053.998	3.540.960	8.423.713
<b>Finanzplan</b>					
9	Änderungen Personalauszahlungen	92.528	404.337	758.684	1.112.872

Änderungstabelle Erträge (Ergebnisplan) zum Haushalt 2015 - 2018									
Prod	Bezeichnung	ER	AU	FE	FA	Änderungen zum	Änderungen zum	Änderungen zum	Änderungen zum
						Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015
						2015	2016	2017	2018
<b>Gesamtübersicht</b>									
02 - 06	EB's					0	0	0	0
09	Finanzdienste					-19.000.000	-3.144.600	-3.018.500	-1.893.000
1	Bürgerservice und Soziales					0	0	0	0
2	Kinder - Jugend -Familie					0	0	0	0
3	Kultur - Schule - Sport					0	0	0	0
4	Planen - Bauen - Umwelt - Verkehr					0	0	0	0
5.1	Feuerwehr					0	0	0	0
8	Zentrale Dienste					0	0	0	0
<b>Gesamtsumme</b>						<b>-19.000.000</b>	<b>-3.144.600</b>	<b>-3.018.500</b>	<b>-1.893.000</b>

## Änderungstabelle Ergebnisplan Ertrag

### Finanzdienste

Prod	Konto	Bezeichnung	ER	AU	FE	FA	Änderungen zum	Änderungen zum	Änderungen zum	Änderungen zum	Erläuterungen
							Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	
							2015	2016	2017	2018	
<b>0915</b>											
091505	401100	Grundsteuer A					0	-600	-1.000	-1.500	Korrektur wegen Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	401200	Grundsteuer B					0	-11.000	-520.000	-525.000	Korrektur wegen Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	401300	Gewerbsteuer					-19.000.000	-19.345.000	-19.790.000	-20.370.000	Korrektur nach Gewerbesteuerausfall in 2015 (Basis jetzt noch 35 Mio. €) und anschließender Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	402100	Gemeindenanteil an der Einkommenssteuer					0	-187.100	-309.300	-235.300	Korrektur wegen Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	402200	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer					0	42.900	62.100	1.012.400	Korrektur wegen Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	405100	Kompensation Familienleistungsausgleich					0	-19.800	-20.300	-3.600	Korrektur wegen Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	411100	Schlüsselzuweisungen					0	16.376.000	17.560.000	18.230.000	Schlüsselzuweisungen lt. GFG 2016 und Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
<b>Summe</b>							<b>-19.000.000</b>	<b>-3.144.600</b>	<b>-3.018.500</b>	<b>-1.893.000</b>	

<b>Änderungstabelle Aufwendungen (Ergebnisplan) zum Haushalt 2015 - 2018</b>									
Prod	Bezeichnung	ER	AU	FE	FA	Änderungen zum	Änderungen zum	Änderungen zum	Änderungen zum
						Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015	Ratsbeschluss 23.04.2015
						2015	2016	2017	2018
<b>Gesamtübersicht</b>									
02 - 06	EB's					0	0	0	0
09	Finanzdienste					-2.680.000	-2.710.000	-2.775.000	-2.820.000
1	Bürgerservice und Soziales					0	0	0	0
2	Kinder - Jugend - Familie					0	0	0	0
3	Kultur - Schule - Sport					0	0	0	0
4	Planen - Bauen - Umwelt - Verkehr					0	0	0	0
5.1	Feuerwehr					0	0	0	0
8	Zentrale Dienste					0	0	0	0
<b>Gesamtsumme</b>						<b>-2.680.000</b>	<b>-2.710.000</b>	<b>-2.775.000</b>	<b>-2.820.000</b>

## Änderungstabelle Ergebnisplan Aufwand

### Finanzdienste

Prod	Konto	Bezeichnung	ER	AU	FE	FA	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Erläuterungen
							2015	2016	2017	2018	
<b>0915</b>											
091505	534100	Gewerbesteuerumlage		x		x	-1.360.000	-1.380.000	-1.405.000	-1.410.000	Korrektur nach Gewerbesteuerausfall in 2015 und anschließender Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
091505	534200	Finanzierungsbeteiligung Fonds Deutsche Einheit		x		x	-1.320.000	-1.330.000	-1.370.000	-1.410.000	Korrektur nach Gewerbesteuerausfall in 2015 und anschließender Anwendung der Orientierungsdaten des Landes NRW für die Jahre ab 2016
<b>Summe</b>							<b>-2.680.000</b>	<b>-2.710.000</b>	<b>-2.775.000</b>	<b>-2.820.000</b>	

## Personalkostenaufwand

Produkt	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015
	2015	2016	2017	2018
020000	3.904	11.641	21.307	30.658
021500	1.045	1.787	3.079	4.211
040500	0	1.126	2.224	3.386
050500	550	2.274	4.254	6.225
060500	2.749	4.896	8.482	11.660
061000	275	433	737	997
080500	0	563	1.112	1.693
090500	4.372	7.734	13.387	18.387
091000	715	2.646	4.918	7.162
091510	6.049	14.318	25.666	36.316
091515	3.862	11.637	19.448	31.458
092500	1.650	4.852	8.870	12.751
094000	4.069	11.198	20.359	29.140
111000	962	6.864	13.142	19.570
111500	110	2.442	4.776	7.221
112000	27	308	596	895
120500	1.925	4.722	8.495	12.055
130500	2.200	10.795	20.373	30.014
131005	742	2.560	4.736	6.872
131010	5	9	15	20
131015	5	9	15	20
131500	599	3.613	6.877	10.197
150505	2.760	7.976	14.560	20.908
150515	385	1.457	2.711	3.952
160500	3.167	9.000	16.407	23.535
161000	748	3.813	7.208	10.633
161500	286	738	1.334	1.900
161505	33	902	1.767	2.676
210500	291	4.118	8.008	12.060
211000	2.463	11.560	21.770	32.020
211500	82	1.655	3.234	4.887
212000	88	589	1.125	1.673
212500	82	682	1.311	1.958
220505	99	651	1.244	1.848
220510	143	5.128	10.068	15.263
221000	621	2.510	4.690	6.857
221500	71	6.495	12.800	19.456
230505	1.023	81.391	160.337	243.649
230510	27	1.130	2.220	3.367
230520	126	2.102	4.097	6.180
231000	66	436	833	1.238
240500	2.068	3.326	5.676	7.698
241500	1.226	1.972	3.365	4.564
242000	209	1.624	3.117	4.651
310500	1.182	2.353	4.137	5.758

<b>Produkt</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
310501	0	523	1.034	1.574
310502	0	484	956	1.456
310504	0	360	712	1.083
310505	0	405	801	1.219
310506	0	253	500	762
310507	0	129	256	389
310508	0	0	0	0
310509	313	494	840	1.136
310510	0	310	612	931
310511	0	501	990	1.507
310513	0	293	578	880
310514	0	371	734	1.117
310517	0	310	612	931
310518	0	360	712	1.083
310519	0	310	612	931
310520	0	0	0	0
310521	0	360	712	1.083
310522	0	1.002	1.979	3.013
310523	0	0	0	0
310524	0	512	1.012	1.540
310525	0	512	1.012	1.540
310526	0	512	1.012	1.540
310527	0	360	712	1.083
310528	0	0	0	0
310529	0	1.024	2.024	3.081
310530	0	1.711	3.380	5.146
311000	852	1.444	2.483	3.391
311020	165	639	1.192	1.739
330500	1.100	3.422	6.284	9.065
340500	0	6.191	12.230	18.621
350500	16	1.748	3.447	5.240
360500	588	2.965	5.602	8.261
361000	110	1.175	2.274	3.412
361500	357	1.059	1.937	2.785
361505	825	1.542	2.689	3.718
362000	440	786	1.363	1.874
362500	209	774	1.439	2.095
363000	203	779	1.452	2.117
370500	0	2.814	5.559	8.464
400500	467	1.862	3.477	5.080
401000	1.182	1.863	3.169	4.286
410500	82	3.929	7.726	11.726
411000	14	1.485	2.928	4.451
411500	14	922	1.816	2.758
412500	440	1.003	1.791	2.526
420500	484	5.969	11.582	17.413
421000	66	526	1.011	1.509

<b>Produkt</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
421500	0	1.126	2.224	3.386
430500	1.100	6.799	12.955	19.222
450500	2.386	7.049	12.891	18.537
450535	27	268	518	777
451000	1.633	9.463	17.987	26.640
451020	5	436	860	1.306
451025	11	17	29	40
451500	60	523	1.007	1.506
460505	198	1.747	3.366	5.034
460510	49	331	633	941
460515	49	331	633	941
460520	49	331	633	941
460525	88	2.227	4.361	6.599
460530	27	375	730	1.098
460535	27	375	730	1.098
460540	27	375	730	1.098
461000	16	397	778	1.177
461010	16	285	556	839
470500	220	4.399	8.595	12.986
471000	55	818	1.593	2.400
510500	26.540	42.337	72.149	97.733
511500	15.526	24.527	41.733	56.452
810500	1.270	3.207	5.785	8.228
811000	2.828	5.009	8.671	11.911
811500	586	1.459	2.628	3.734
820500	2.090	3.541	6.091	8.320
821000	412	1.776	3.329	4.881
821500	759	3.718	7.015	10.335
821510	0	2.251	4.447	6.771
830500	1.210	4.087	7.549	10.942
831000	385	3.245	6.243	9.330
850500	550	1.711	3.142	4.533
860500	1.017	2.301	4.106	5.787
861500	82	1.121	2.178	3.278
	<b>120.300</b>	<b>450.000</b>	<b>835.000</b>	<b>1.220.000</b>



## Personalkostenauszahlung

Produkt	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015	Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015
	2015	2016	2017	2018
020000	3.003	10.221	18.892	27.392
021500	804	1.407	2.432	3.337
040500	0	1.126	2.224	3.386
050500	423	2.074	3.914	5.765
060500	2.115	3.896	6.782	9.360
061000	211	333	567	767
080500	0	563	1.112	1.693
090500	3.363	6.144	10.683	14.729
091000	550	2.386	4.476	6.564
091510	4.653	12.118	21.924	31.256
091515	2.961	8.325	15.165	21.737
092500	1.269	4.251	7.849	11.371
094000	3.130	9.718	17.842	25.736
111000	740	6.514	12.547	18.765
111500	85	2.402	4.708	7.129
112000	21	298	579	872
120500	1.480	4.022	7.304	10.445
130500	1.692	9.995	19.012	28.174
131005	571	2.290	4.277	6.251
131010	4	7	11	15
131015	4	7	11	15
131500	461	3.395	6.506	9.695
150505	2.123	6.972	12.853	18.599
150515	296	1.317	2.473	3.630
160500	2.436	7.848	14.448	20.885
161000	575	3.541	6.746	10.008
161500	220	634	1.157	1.661
161505	25	890	1.747	2.648
210500	224	4.012	7.828	11.816
211000	1.895	10.664	20.246	29.960
211500	63	1.625	3.183	4.818
212000	68	557	1.071	1.600
212500	63	652	1.260	1.889
220505	76	615	1.183	1.766
220510	110	5.076	9.979	15.143
221000	478	2.284	4.306	6.337
221500	55	6.469	12.756	19.396
230505	787	81.019	159.704	242.793
230510	21	1.120	2.203	3.344
230520	97	2.056	4.019	6.074
231000	51	412	792	1.183
240500	1.590	2.574	4.397	5.969
241500	943	1.526	2.606	3.538
242000	161	1.548	2.988	4.476

<b>Produkt</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
310500	909	1.923	3.405	4.769
310501	0	523	1.034	1.574
310502	0	484	956	1.456
310504	0	360	712	1.083
310505	0	405	801	1.219
310506	0	253	500	762
310507	0	129	256	389
310508	0	0	0	0
310509	241	380	646	874
310510	0	310	612	931
310511	0	501	990	1.507
310513	0	293	578	880
310514	0	371	734	1.117
310517	0	310	612	931
310518	0	360	712	1.083
310519	0	310	612	931
310520	0	0	0	0
310521	0	360	712	1.083
310522	0	1.002	1.979	3.013
310523	0	0	0	0
310524	0	512	1.012	1.540
310525	0	512	1.012	1.540
310526	0	512	1.012	1.540
310527	0	360	712	1.083
310528	0	0	0	0
310529	0	1.024	2.024	3.081
310530	0	1.711	3.380	5.146
311000	656	1.134	1.956	2.678
311020	127	579	1.090	1.601
330500	846	3.022	5.603	8.145
340500	0	6.191	12.230	18.621
350500	13	1.742	3.436	5.226
360500	453	2.751	5.238	7.769
361000	85	1.135	2.206	3.320
361500	275	929	1.715	2.486
361505	634	1.242	2.179	3.028
362000	338	626	1.091	1.506
362500	161	698	1.309	1.920
363000	157	705	1.326	1.947
370500	0	2.814	5.559	8.464
400500	360	1.692	3.188	4.689
401000	909	1.433	2.438	3.297
410500	63	3.899	7.675	11.657
411000	11	1.480	2.919	4.440
411500	11	917	1.807	2.747
412500	338	843	1.519	2.158

<b>Produkt</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>	<b>Änderungen zum Ratsbeschluss 23.04.2015</b>
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
420500	372	5.793	11.283	17.008
421000	51	502	970	1.454
421500	0	1.126	2.224	3.386
430500	846	6.399	12.275	18.302
450500	1.836	6.181	11.415	16.541
450535	21	258	501	754
451000	1.256	8.869	16.977	25.274
451020	4	434	856	1.302
451025	8	13	23	31
451500	47	501	970	1.455
460505	152	1.675	3.243	4.869
460510	38	313	602	900
460515	38	313	602	900
460520	38	313	602	900
460525	68	2.195	4.306	6.526
460530	21	365	713	1.075
460535	21	365	713	1.075
460540	21	365	713	1.075
461000	13	391	768	1.163
461010	13	279	545	825
470500	169	4.319	8.459	12.802
471000	42	798	1.559	2.354
510500	20.415	32.684	55.730	75.531
511500	11.943	18.880	32.128	43.464
810500	977	2.745	4.999	7.165
811000	2.176	3.981	6.922	9.545
811500	451	1.246	2.265	3.243
820500	1.607	2.781	4.798	6.572
821000	317	1.626	3.074	4.536
821500	584	3.442	6.546	9.700
821510	0	2.251	4.447	6.771
830500	931	3.647	6.801	9.930
831000	296	3.105	6.005	9.008
850500	423	1.511	2.802	4.073
860500	783	1.931	3.476	4.936
861500	63	1.091	2.127	3.209
<b>Summe:</b>	<b>92.528</b>	<b>404.337</b>	<b>758.684</b>	<b>1.112.872</b>

## Haushaltssatzung der Stadt Lünen für das Haushaltsjahr 2015

Aufgrund der §§ 78 ff. der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), in der derzeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Lünen mit Beschluss vom 27.08.2015 folgende Haushaltssatzung erlassen:

### § 1

Der **Haushaltsplan** für das Haushaltsjahr **2015**, der die für die Erfüllung der Aufgaben der Stadt Lünen voraussichtlich erzielbaren Erträge und entstehenden Aufwendungen sowie eingehenden Einzahlungen und zu leistenden Auszahlungen und notwendigen Verpflichtungsermächtigungen enthält, wird

im **Ergebnisplan** mit

dem Gesamtbetrag der Erträge auf	203.720.930 EUR
dem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	233.741.213 EUR

im **Finanzplan** mit

dem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit auf	187.305.130 EUR
dem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit auf	218.977.579 EUR

dem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus der Investitionstätigkeit auf	11.843.730 EUR
---	----------------

dem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit auf	14.678.030 EUR
---	----------------

dem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus der Finanzierungstätigkeit auf	10.742.200 EUR
--	----------------

dem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus der Finanzierungstätigkeit auf	9.104.700 EUR
--	---------------

festgesetzt.

### § 2

Der **Gesamtbetrag der Kredite**, deren Aufnahme **für Investitionen** erforderlich ist, wird auf

2.834.300 EUR

festgesetzt.

## § 3

Der **Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen**,  
der zur Leistung von Investitionsauszahlungen in künftigen Jahren  
erforderlich ist, wird auf

9.562.800 EUR

festgesetzt.

## § 4

Aufgrund des voraussichtlichen Jahresergebnisses im Ergebnisplan  
wird die **Verringerung der allgemeinen Rücklage** auf  
und der **nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag** auf  
festgesetzt.

15.433.224,45 EUR

14.587.058,55 EUR

## § 5

Der **Höchstbetrag der Kredite**, die **zur Liquiditätssicherung**  
in Anspruch genommen werden dürfen, wird auf

230.000.000 EUR

festgesetzt.

## § 6

Die **Steuersätze für die Gemeindesteuern** werden für das Haushaltsjahr **2015** wie folgt festgesetzt:

1. **Grundsteuer**

1.1 für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Grundsteuer A) auf 390 v. H.

1.2 für die Grundstücke (Grundsteuer B) auf 760 v. H.

2. **Gewerbesteuer** auf 490 v. H.

Die Angabe der Steuersätze hat in der Haushaltssatzung nur deklaratorische Bedeutung.

**§ 7**

Nach dem Haushaltssicherungskonzept ist der Haushaltsausgleich im Jahre 2017 wieder hergestellt. Die im Haushaltssicherungskonzept enthaltenen Konsolidierungsmaßnahmen sind bei der Ausführung des Haushaltsplanes umzusetzen.

**§ 8**

Als erheblich im Sinne des § 81 Abs. 2 GO NW für den Erlass einer Nachtragsatzung wird ein Betrag von 2.500.000 € festgesetzt.

**§ 9**

1. Unter Anwendung von § 83 und § 85 GO NW wird folgendes bestimmt:

Über die Leistung unabweisbarer über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen entscheidet im Einzelfall bis zu einer Höhe von 75.000 € bei Aufwendungen/Auszahlungen und 150.000 € bei Verpflichtungsermächtigungen der Kämmerer. Eine Unabweisbarkeit liegt vor, wenn es nicht möglich ist, eine zeitliche Verschiebung der Aufwendungen/Auszahlungen bis zur nächsten Haushaltssatzung vorzunehmen. Über ergebnisneutrale/finanzneutrale über- und außerplanmäßige Aufwendungen/Auszahlungen entscheidet der Kämmerer in unbegrenzter Höhe. Die Rechte des Rates und Verpflichtung zur Unterrichtung des Rates gem. § 83 Abs. 2 GO NW bleiben unberührt.

2. Vermerke im Stellenplan über „künftig wegfallende“ (kw) oder „künftig umzuwandelnde“ (ku) Stellen werden wirksam mit einer Umsetzung oder dem Ausscheiden des Stelleninhabers/der Stelleninhaberin.

**§ 10**

Die Wertgrenze gemäß § 4 Abs. 4 GemHVO für die Einzelausweisung von Investitionsmaßnahmen wird auf 10.000 EUR festgesetzt.

## § 11

Zur flexiblen Haushaltsführung werden gemäß § 21 Abs. 1 GemHVO die Erträge und Aufwendungen innerhalb der einzelnen Organisationseinheiten mit Ausnahme der Verfügungsmittel und nicht zahlungswirksamer Aufwendungen (Abschreibungen, interne Leistungsverrechnungen) jeweils zu einem Budget verbunden, sofern nicht andere Deckungsvermerke gemäß § 21 Abs. 2 GemHVO bestehen. Das gleiche gilt für Einzahlungen und Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit.

Zur eigenverantwortlichen Bewirtschaftung werden Erträge/Einzahlungen und Aufwendungen/Auszahlungen zu folgenden **Budgets** zusammengefasst:

Budget 02	Einzelbudget 0.2
Budget 05	Einzelbudget 0.5
Budget 06	Einzelbudget 0.6
Budget 09	Einzelbudget 0.9
Budget 0930	Einzelbudget Liegenschaftsmanagement
Budget 1	Bereich 1
Budget 2	Bereich 2
Budget 3	Bereich 3
Budget 4	Bereich 4
Budget 5	Einzelbudget 5.1
Budget 8	Bereich 8

Sämtliche Verpflichtungsermächtigungen innerhalb einer Organisationseinheit werden gem. § 13 Abs. 2 GemHVO für gegenseitig deckungsfähig erklärt. Der in § 3 der Haushaltssatzung festgesetzte Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen darf nicht überschritten werden.

Einzahlungen und Auszahlungen für Investitionen werden nicht budgetiert.

Zweckgebundene Mehrerträge dürfen nur für entsprechende Mehraufwendungen verwendet werden. Bei der Erzielung von nicht zweckgebundenen Mehrerträgen innerhalb eines Budgets kann der Kämmerer auf Antrag eine Erhöhung der Aufwandsermächtigungen zulassen. Bei Mindererträgen innerhalb eines Budgets verringert sich die Aufwandsermächtigung in gleicher Höhe. Gleiches gilt auch für Ein- und Auszahlungen.

L ü n e n, den 27.08.2015

## Ergebnisplan

Ertrags- und Aufwandsarten		Ergebnis 2013 €	Ansatz 2014 €	Ansatz 2015 €	Planung 2016 €	Planung 2017 €	Planung 2018 €
		1	2	3	4	5	6
1	Steuern und ähnliche Abgaben	92.680.608,63	100.082.000	89.575.000	92.575.900	96.417.200	100.378.600
2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	55.626.512,97	58.953.810	58.887.610	80.387.040	84.033.560	86.650.310
3	+ Sonstige Transfererträge	797.526,92	719.500	689.500	739.500	739.500	739.500
4	+ Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	22.099.151,88	21.817.961	22.603.751	22.844.152	22.979.839	22.963.374
5	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	1.847.030,90	2.248.600	2.381.300	2.403.750	2.467.700	2.432.800
6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	4.580.693,70	4.008.297	4.463.869	3.855.517	3.857.942	3.780.441
7	+ Sonstige ordentliche Erträge	17.693.014,35	16.181.600	18.461.600	17.854.600	18.928.100	18.835.600
8	+ Aktivierte Eigenleistungen	62.745,83	60.000	56.000	56.000	56.000	56.000
9	+/- Bestandsveränderungen	0,00	0	0	0	0	0
10	= Ordentliche Erträge	195.387.285,18	204.071.768	197.118.630	220.716.459	229.479.841	235.836.625
11	- Personalaufwendungen	36.126.459,03	40.299.055	40.791.770	40.461.325	40.436.037	41.154.656
12	- Versorgungsaufwendungen	9.230.860,04	6.400.000	11.450.000	11.850.000	11.850.000	11.850.000
13	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	43.039.007,40	43.357.104	44.356.568	43.434.496	43.560.808	43.850.453
14	- Bilanzielle Abschreibungen	10.164.206,44	6.699.511	7.231.272	7.231.272	7.231.272	7.231.272
15	- Transferaufwendungen	100.747.459,52	102.678.540	105.636.870	104.746.080	106.949.600	106.664.490
16	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	20.085.682,55	16.466.201	18.904.633	17.939.484	17.153.414	17.754.291
17	= Ordentliche Aufwendungen	219.393.674,98	215.900.411	228.371.113	225.662.657	227.181.131	228.505.162
18	<b>= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 10 und 17)</b>	<b>-24.006.389,80</b>	<b>-11.828.643</b>	<b>-31.252.483</b>	<b>-4.946.198</b>	<b>2.298.710</b>	<b>7.331.463</b>
19	+ Finanzerträge	5.264.116,26	6.332.400	6.602.300	6.362.300	6.852.300	6.702.300
20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	3.892.852,26	5.910.100	5.260.100	5.410.100	5.560.050	5.560.050
21	<b>= Finanzergebnis (= Zeilen 19 und 20)</b>	<b>1.371.264,00</b>	<b>422.300</b>	<b>1.342.200</b>	<b>952.200</b>	<b>1.292.250</b>	<b>1.142.250</b>
22	<b>= Ordentliches Ergebnis (= Zeilen 18 und 21)</b>	<b>-22.635.125,80</b>	<b>-11.406.343</b>	<b>-29.910.283</b>	<b>-3.993.998</b>	<b>3.590.960</b>	<b>8.473.713</b>
23	+ Außerordentliche Erträge	89,10	0	0	0	0	0
24	- Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0	110.000	60.000	50.000	50.000
25	<b>= Außerordentliches Ergebnis (= Zeilen 23 und 24)</b>	<b>89,10</b>	<b>0</b>	<b>-110.000</b>	<b>-60.000</b>	<b>-50.000</b>	<b>-50.000</b>
26	<b>= Jahresergebnis (= Zeilen 22 und 25)</b>	<b>-22.635.036,70</b>	<b>-11.406.343</b>	<b>-30.020.283</b>	<b>-4.053.998</b>	<b>3.540.960</b>	<b>8.423.713</b>



## Finanzplan

Einzahlungs- und Auszahlungsarten		Ergebnis	Ansatz	Ansatz	VE	Planung	Planung	Planung
		2013	2014	2015	2015	2016	2017	2018
		€	€	€	€	€	€	€
		1	2	3	4	5	6	7
1	Steuern und ähnliche Abgaben	92.747.393,60	100.082.000	89.575.000	0	92.575.900	96.417.200	100.378.600
2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	53.479.461,14	56.555.810	56.155.610	0	77.655.040	81.301.560	83.918.310
3	+ Sonstige Transfereinzahlungen	804.968,73	719.500	689.500	0	739.500	739.500	739.500
4	+ Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	19.772.725,56	20.179.126	20.937.851	0	21.178.252	21.313.939	21.297.474
5	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	2.175.759,73	2.248.600	2.381.300	0	2.403.750	2.467.700	2.432.800
6	+ Kostenerstattungen, Kostenumlagen	4.166.206,16	4.008.297	4.461.369	0	3.853.017	3.855.442	3.777.941
7	+ Sonstige Einzahlungen	6.664.724,04	7.373.300	6.502.200	0	6.501.200	6.501.200	6.501.200
8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	5.279.828,61	6.332.400	6.602.300	0	6.362.300	6.852.300	6.702.300
9	= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	185.091.067,57	197.499.033	187.305.130	0	211.268.959	219.448.841	225.748.125
10	– Personalauszahlungen	36.157.260,18	37.715.429	38.243.645	0	37.393.665	37.871.696	38.534.623
11	– Versorgungsauszahlungen	6.175.918,34	6.400.000	6.700.000	0	7.100.000	7.100.000	7.100.000
12	– Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen	42.658.793,05	43.355.893	44.456.568	0	43.484.496	43.610.808	43.900.453
13	– Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	4.181.647,63	5.910.100	5.260.100	0	5.410.100	5.560.050	5.560.050
14	– Transferauszahlungen	100.121.181,45	102.678.540	105.631.870	0	104.746.080	106.949.600	106.664.490
15	– Sonstige Auszahlungen	13.804.315,74	16.446.701	18.685.396	0	17.720.247	16.934.177	17.535.054
16	= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	203.099.116,39	212.506.663	218.977.579	0	215.854.588	218.026.331	219.294.670
17	<b>= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 9 und 16)</b>	<b>-18.008.048,82</b>	<b>-15.007.630</b>	<b>-31.672.449</b>	<b>0</b>	<b>-4.585.629</b>	<b>1.422.510</b>	<b>6.453.455</b>
18	+ Investitionszuwendungen	7.728.835,58	5.511.200	9.739.730	0	13.605.000	8.524.500	5.608.200
19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachanlagen	1.644.983,36	1.013.500	428.000	0	510.000	1.314.500	1.522.000
20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0	0
21	+ Einzahlungen aus Beiträgen u.ä. Entgelten	0,00	4.311.000	1.676.000	0	600.000	1.000.000	1.533.000
22	+ Sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0	0
23	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	9.373.818,94	10.835.700	11.843.730	0	14.715.000	10.839.000	8.663.200
24	– Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	407.697,59	1.150.000	1.150.000	0	950.000	950.000	950.000
25	– Auszahlungen für Baumaßnahmen	3.334.907,57	7.504.000	8.536.110	9.230.000	14.505.000	6.370.000	1.994.000
26	– Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	2.384.290,17	3.011.060	4.466.920	332.800	2.853.110	2.547.810	2.871.090
27	– Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0	0
28	– Auszahlungen von aktivierbaren Zuwendungen	1.559.112,36	0	525.000	0	0	0	0
29	– Sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0	0
30	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	7.686.007,69	11.665.060	14.678.030	9.562.800	18.308.110	9.867.810	5.815.090
31	<b>= Saldo aus Investitionstätigkeit (= Zeilen 23 und 30)</b>	<b>1.687.811,25</b>	<b>-829.360</b>	<b>-2.834.300</b>	<b>-9.562.800</b>	<b>-3.593.110</b>	<b>971.190</b>	<b>2.848.110</b>

Einzahlungs- und Auszahlungsarten		Ergebnis 2013 €	Ansatz 2014 €	Ansatz 2015 €	VE 2015 €	Planung 2016 €	Planung 2017 €	Planung 2018 €
		1	2	3	4	5	6	7
<b>32</b>	<b>= Finanzmittelüberschuß/-fehlbetrag (= Zeilen 17 und 31)</b>	<b>-16.320.237,57</b>	<b>-15.836.990</b>	<b>-34.506.749</b>	<b>-9.562.800</b>	<b>-8.178.739</b>	<b>2.393.700</b>	<b>9.301.565</b>
33	+ Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit	16.160.611,13	9.421.160	10.742.200	0	7.161.910	3.654.800	3.129.800
34	- Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit	43.531.212,71	9.961.700	9.104.700	0	4.730.700	5.146.700	4.826.400
<b>35</b>	<b>= Saldo aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-27.370.601,58</b>	<b>-540.540</b>	<b>1.637.500</b>	<b>0</b>	<b>2.431.210</b>	<b>-1.491.900</b>	<b>-1.696.600</b>
<b>36</b>	<b>= Änderung des Bestandes an eigenen Finanzmitteln (= Zeilen 32 und 35)</b>	<b>-43.690.839,15</b>	<b>-16.377.530</b>	<b>-32.869.249</b>	<b>-9.562.800</b>	<b>-5.747.529</b>	<b>901.800</b>	<b>7.604.965</b>
37	+ Anfangsbestand an Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0	0
38	+/- Änderung des Bestandes an fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0	0
<b>39</b>	<b>= Liquide Mittel (= Zeilen 36,37 und 38)</b>	<b>-43.690.839,15</b>	<b>-16.377.530</b>	<b>-32.869.249</b>	<b>-9.562.800</b>	<b>-5.747.529</b>	<b>901.800</b>	<b>7.604.965</b>

# Anpassung der Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2015

**- Ergänzungsbeschluss zum Beschluss vom 23.4.2015 -**

# Aktuelle Fortschreibung

Bezeichnung	Änderungen zum Entwurf	Änderungen zum Entwurf	Änderungen zum Entwurf	Änderungen zum Entwurf
	2015	2016	2017	2018
<b>Defizit/Überschuss HH-Plan 2015</b> Stand: RAT 23.04.2015	<b>-13.579.983</b>	<b>-3.169.398</b>	<b>4.619.460</b>	<b>8.716.713</b>
Änderungen Erträge	<b>-19.000.000</b>	<b>-3.144.600</b>	<b>-3.018.500</b>	<b>-1.893.000</b>
Änderungen Aufwendungen	<b>-2.559.700</b>	<b>-2.260.000</b>	<b>-1.940.000</b>	<b>-1.600.000</b>
<b>Summe Veränderungen Ergebnisplan</b>	<b>-16.440.300</b>	<b>-884.600</b>	<b>-1.078.500</b>	<b>-293.000</b>
<b>Defizit / Überschuss HH 2015</b>	<b>-30.020.283</b>	<b>-4.053.998</b>	<b>3.540.960</b>	<b>8.423.713</b>

## Wesentliche Faktoren in 2015

---

### Sinkende Erträge

- Gewerbesteuer -19 Mio.€

### Sinkender Aufwand

- Gewerbesteuerumlage -1,4 Mio.€
- Fonds deutsche Einheit -1,3 Mio.€

### Steigender Aufwand

- Personal + 0,1 Mio.€

## Neue Orientierungsdaten v. 9.7.2015

---

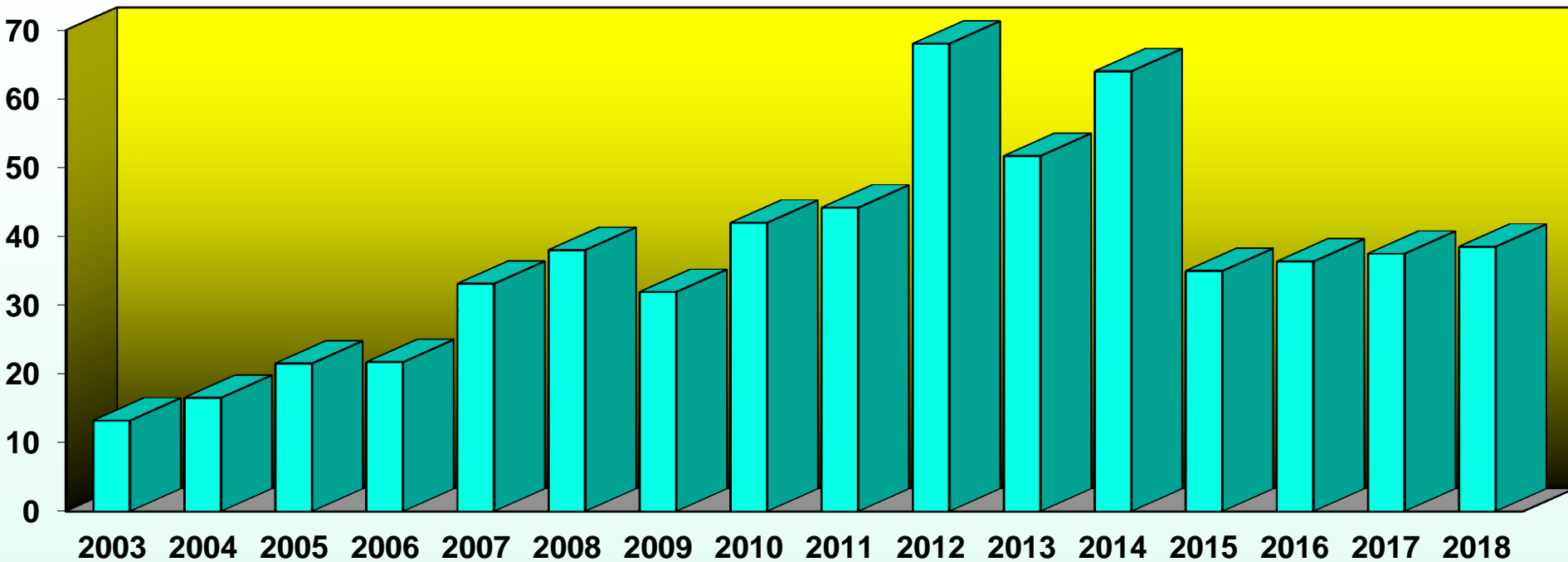
### Steigende Anteile

- Gemeindeanteil Umsatzsteuer
- Gewerbesteuer
- Schlüsselzuweisungen

### Sinkende Anteile

- Grundsteuer A und B
- Familienleistungsausgleich

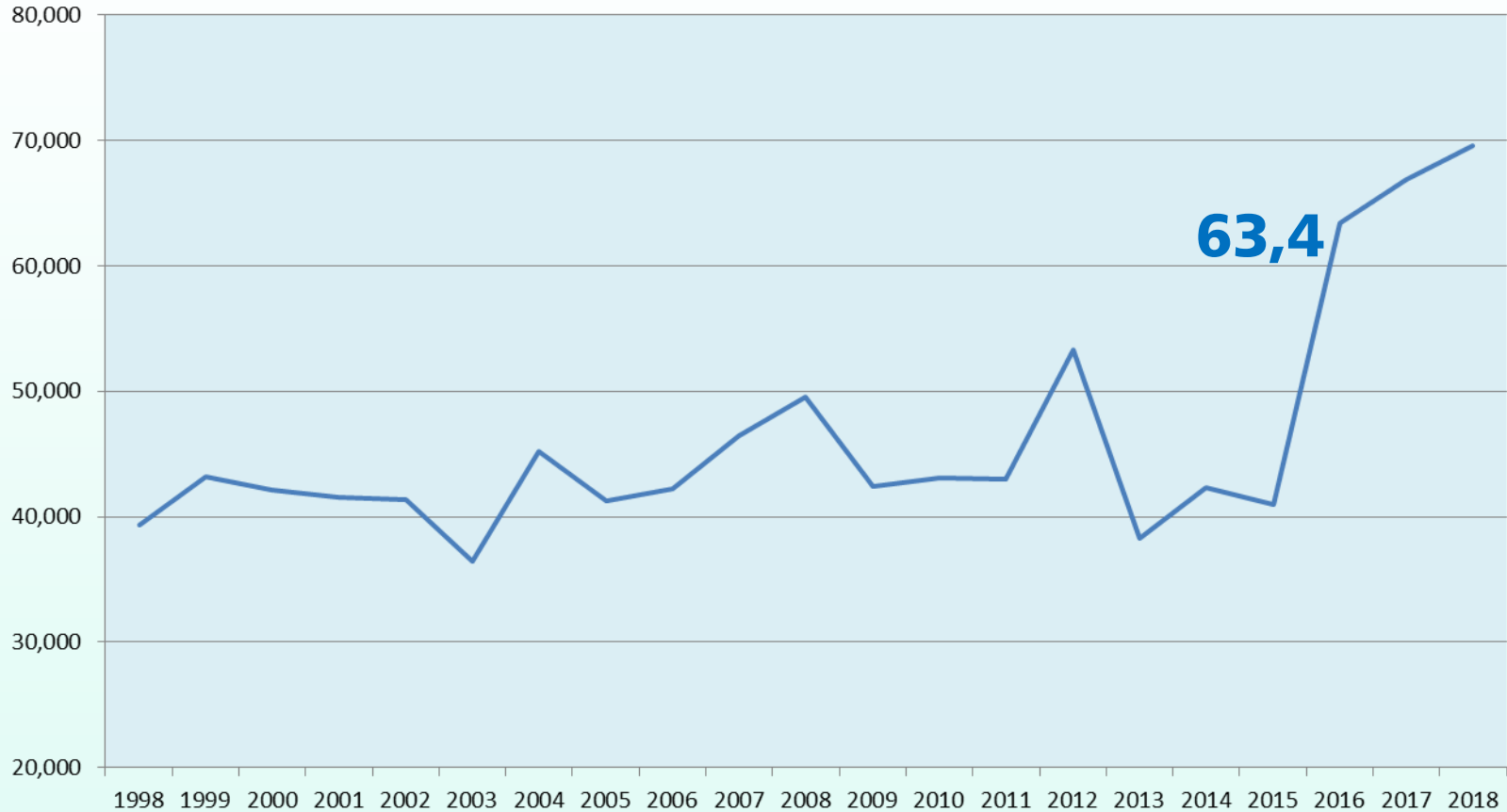
# Mittelfristige Planung bis 2018 / Gewerbesteuer



**35 Mio.€**

# Mittelfristige Planung bis 2018 / Schlüsselzuweisung

## Entwicklung Schlüsselzuweisungen

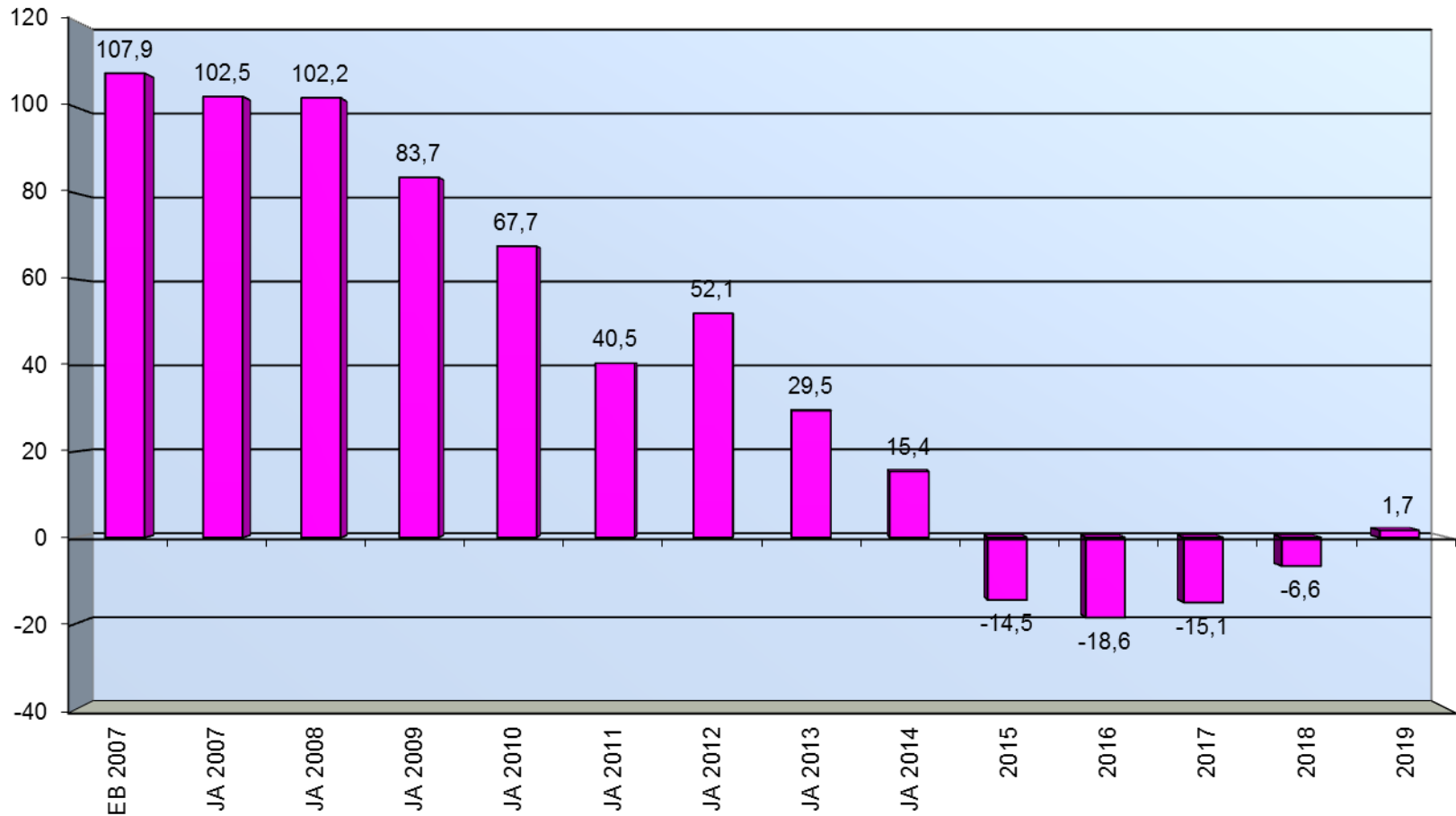




# Entwicklung des Eigenkapitals



## Eintritt der Überschuldung in 2015 !



## Fazit

---

- 1. Struktureller Haushaltsausgleich wird in 2017 erreicht**
- 2. Aber: Negatives Eigenkapital in 2015**
- 3. Abbau der Überschuldung kann in 2017 beginnen**

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-104/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Finanzwirtschaft	27.07.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Langfristige Liquiditätsbeschaffung**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Rat der Stadt Lünen stimmt der Erweiterung des Schuldenmanagements der Stadt Lünen um die Finanzierungsinstrumente „Schuldscheindarlehen“ und „Kommunalanleihen“ zu.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Hans Wilhelm Stodollick  
Bürgermeister

## SACHDARSTELLUNG

Die Stadt Lünen beabsichtigt, im Rahmen der langfristigen Liquiditätsbeschaffung das Schuldenmanagement der Stadt Lünen um die Finanzierungsinstrumente „Schuldscheindarlehen“ und „Kommunalanleihen“ zu erweitern.

Nach § 89 GO NRW hat die Stadt ihre Zahlungsfähigkeit durch eine angemessene Liquiditätsplanung sicherzustellen. Zur rechtzeitigen Leistung ihrer Auszahlungen kann die Gemeinde Kredite zur Liquiditätssicherung bis zu dem in der Haushaltssatzung festgesetzten Höchstbetrag aufnehmen. Gemäß Runderlass „Kredite und kreditähnliche Rechtsgeschäfte der Gemeinden und Gemeindeverbände“ des Ministeriums für Inneres und Kommunales vom 16.12.2014 können Kredite auch in Form von Anleihen oder Schuldscheindarlehen aufgenommen werden.

Aufgrund der derzeitigen Marktsituation sowie der Haushaltssituation erhält die Stadt Lünen nur noch wenige Angebote am Kreditmarkt für Liquiditätskredite mit einer längeren Laufzeit. Die Kreditlinien der derzeit bekannten Gläubiger sind zunehmend eingeschränkt. Angesichts der sich ändernden Kreditvergabepraxis der Banken ist eine Erweiterung des Kreditgeberkreises sinnvoll.

Vor diesem Hintergrund hat die NRW.Bank auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Schuldscheindarlehen und Kommunalanleihen in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 11.06.2015 ausführlich in einer Präsentation hingewiesen und diese Instrumente erläutert. (Als Anlage ist die Präsentation der NRW.Bank beigelegt.)

Schuldscheindarlehen sind anleiheähnliche, langfristige Großkredite, i.d.R. ab einem Volumen von 10.000.000 €. Die Kredite werden gegen Schuldscheine von Kapitalsammelstellen wie Pensions- und Sterbekassen, Stiftungen, Versicherungen, etc. an Industrieunternehmen und die öffentliche Hand gegeben. Damit wird eine neue Gläubigerstruktur erschlossen. Bei den Schuldscheindarlehen handelt es sich um bilaterale und - im Gegensatz zu den Anleihen - um nicht börsennotierte Darlehensverträge. Das Schuldscheindarlehen ist ein marktübliches Finanzierungsinstrument, dem sich zunehmend auch Städte und Gemeinden wie z. B. Dortmund und Hagen sowie andere Gebietskörperschaften zuwenden.

Bei der Anleihe handelt es sich um ein festverzinsliches Wertpapier, das der Bund und die Länder bereits seit Jahrzehnten als Finanzierungsinstrument nutzen. Die Anleihe eröffnet als börsengehandeltes Wertpapier den Zugang zum Kapitalmarkt und damit zu einer breiteren Gläubigerbasis, als sie beim Schuldscheindarlehen erreicht werden kann. Da der Aufwand beim Geschäftsabschluss und die damit verbundenen Kosten im Vergleich zum Schuldscheindarle-

hen deutlich höher sind, werden Anleihen in der Regel ab einem Volumen von ca. 100.000.000. € an den Markt gebracht. Die Bildung von Gemeinschaftsanleihen ermöglicht es Kommunen dabei, sich auch mit geringeren Beträgen anteilig an einer Emission zu beteiligen.

Schuldscheindarlehen und Anleihen sind keine Spekulationsinstrumente.

Liquiditätskredite werden weiterhin den Hauptpfeiler der Kommunalfinanzierung bilden.



Präsentation im Haupt- und Finanzausschuss

# Kommunales Finanz- und Zinsmanagement

Stadt Lünen, 11. Juni 2015



# Agenda

---

- **Schuldscheindarlehen und Anleihen  
als Finanzierungsinstrument für Kommunen**
-



# Ausgangslage

- Insgesamt haben die NRW-Kommunen weiterhin Bedarf an zusätzlichen Finanzierungsmitteln, insbesondere im Bereich der Liquiditätskredite.
- Der zusätzliche Kreditbedarf verteilt sich nicht gleichmäßig auf alle Kommunen; tendenziell haben die bereits hoch verschuldeten Kommunen auch zukünftig im Vergleich zu den übrigen Kommunen in NRW einen erhöhten Kreditbedarf.
- Neben dem klassischen Bankkredit existieren weitere Finanzinstrumente, die bisher seitens der Stadt Lünen keine Verwendung finden:
  - Schuldscheindarlehen
  - Anleihen
- Zur Erweiterung des Kreditgeberkreises und zur Schaffung neuer Finanzierungsquellen werden diese bereits von vielen Kommunen genutzt.
- Den klassischen Bankkredit werden beide Instrumente nicht ersetzen, sondern nur ergänzen.

# Rechtslage

Die Kredite für Investitionen werden haushaltsrechtlich *von* den Krediten zur Liquiditätssicherung (vgl. § 89 GO NRW) unterschieden. Sowohl die Kredite für Investitionen als auch die Kredite zur Liquiditätssicherung können in unterschiedlichen Formen, auch in Form *von* Anleihen oder Schuldscheindarlehen, aufgenommen werden.

Kredite und kreditähnliche Rechtsgeschäfte der Gemeinden und Gemeindeverbände  
RdErl. d. Ministeriums für Inneres und Kommunales vom 16. Dezember 2014- 34-48.05.01/02-8/1

# Finanzierungsmöglichkeiten im Vergleich

	Bankkredit	Schuldscheindarlehen	Anleihe (Inhaberschuldverschreibung)
Rechtsgrundlage	Darlehen nach § 488 BGB, durch Kreditvertrag dokumentiert	Darlehen nach § 488 ff. BGB, Namenspapier	<b>Wertpapier nach § 793 ff. BGB, Inhaberpapier</b>
Vertrag	individueller Vertrag zwischen Bank Kommune (2 - 5 Seiten)	keine Standarddokumentation, aber vergleichbar zu Kreditdokumentation (10 -15 Seiten)	keine Standarddokumentation, aber vergleichbar, deutlich erhöhter Aufwand im Vergleich zu Bankkredit und SSD
Laufzeiten	frei verhandelbar	frei verhandelbar, i.d.R. 2 - 15 Jahre, länger möglich	frei verhandelbar, i.d.R. 2 - 10 Jahre, länger möglich
Volumen	frei verhandelbar	(frei verhandelbar) sinnvoll ab ca. EUR 5 - 10 Mio.	<b>sinnvoll ab ca. EUR 100 Mio.</b>
Investoren / Kreditgeber	i.d.R. nur Banken	Banken, Versicherungen, Pensionskassen, Fonds	Banken, Versicherungen, Pensionskassen, Fonds, <b>Privatpersonen</b>
Verkauf/Abtretung durch Investor möglich?	grundsätzlich ja, i.d.R. wird ein Ausschluss von Banken nicht akzeptiert	"immer", Ausnahmen dürften sehr selten sein, Ausschluss wäre ein Verkaufshindernis	immer, da i.d.R. börsennotiert
Wesentl. Regelungen / Kommunalrecht	Krediterlass Dez. 2014 / Gemeindeordnung	Krediterlass Dez. 2014 / Gemeindeordnung	Krediterlass Dez. 2014 / Gemeindeordnung

# Motive für die Begebung von Anleihen / Schuldscheinen

aus Sicht der <b>Kommune</b>	aus Sicht der <b>Investoren</b>
Eröffnung eines neuen Refinanzierungskanals	Kommune ist nicht insolvenzfähig
Verbreiterung der Gläubigerstruktur	Höhere Rendite gegenüber NRW / Bund
Umschuldung der Liquiditätsfinanzierung	Solva-0-Status – keine Unterlegung mit Eigenmitteln für Risiken notwendig
Nutzen von Marktopportunitäten	Deckungsstockfähig
Nutzung von Synergieeffekten bei gemeinschaftlicher Emission (Gemeinschaftsanleihen)	Liquidität durch Benchmark-Größe (Gemeinschaftsanleihen!)

# Beispiele Schuldscheindarlehen

<b>Stadt Salzgitter:</b>	Dez. 2010, 35 Mio EUR, Lfz. 10 Jahre
<b>Stadt Dortmund:</b>	Feb. 2013, 120 Mio. EUR, Lfz. 5, 7, 10 Jahre
<b>Stadt Remscheid:</b>	Okt. 2013, 33 Mio EUR, Lfz. 10 Jahre
<b>Stadt Hagen:</b>	Juli 2014, 60.5 Mio. EUR, Lfz. 5, 7, 10 Jahre
<b>Stadt Dortmund:</b>	April 2015, 120 Mio EUR, Lfz. 4, 7 und 9 Jahre

Neben den öffentlich bekannten Schuldscheintransaktionen, werden diese gerne auch bilateral ohne Öffentlichkeitswirkung abgeschlossen (vergleichbar Bankkredit).

# Beispiele Städteanleihen

- **Stadt Hannover:** Nov. 2009, 180 Mio. EUR, 10 Jahre Lfz.
- **Stadt Essen:** Feb. 2010, 200 Mio. EUR, 5 Jahre Lfz.
- **Städte Nürnberg und Würzburg:** Mai 2013, 100 Mio. EUR, 10 Jahre Lfz.  
(Gemeinschaftsanleihe, „Franken-Anleihe“)
- **Stadt Ludwigshafen:** Nov. 2014, 150 Mio. EUR, 10 Jahre Lfz.

# NRW Städteanleihen I und II

## I. Februar 2014

Volumen: 400 Mio. EUR + 100 Mio. EUR Aufstockung

Haftung: gemäß Quote

Emissionsart: festverzinsliche Anleihe

Laufzeit: 4 Jahre

### Teilnehmer:

Dortmund	20%
Essen	28%
Herne	8%
Remscheid	18%
Solingen	6%
Wuppertal	20%

## II. Februar 2015

Volumen: 500 Mio. EUR

Haftung: gemäß Quote

Emissionsart: festverzinsliche Anleihe

Laufzeit: 10 Jahre

### Teilnehmer:

Bochum	25%
Essen	40%
Herne	10%
Remscheid	5%
Solingen	10%
Wuppertal	10%

- Die Platzierung erfolgte nicht bei den bisherigen Kreditgebern, sondern beispielsweise bei Sparkassen in anderen Bundesländern, Pensionsfonds, Versicherungen. D.h. die angestrebte Verbreiterung der Finanzierungsbasis konnte weitgehend erreicht werden.

# NRW Städteanleihe III ist unterwegs

## I. Mai / Juni 2015

Volumen: 250 Mio

Haftung: gemäß Quote

Emissionsart: festverzinsliche Anleihe

Laufzeit: 7 Jahre

### **Teilnehmer:**

Bielefeld	20 %
Essen	20 %
Gelsenkirchen	24 %
Hagen	16 %
Remscheid	20 %



# Wie kann die NRW.BANK unterstützen

- Know-how-Transfer, Know-how auch aus Eigenemissionen (die NRW.BANK ist einer der größten Emittenten Deutschlands)
- Sparrings-Partner für die Verwaltung
- Begleitung bei der Prüfung der Dokumentationen
- **Als Emissionsbank kann die NRW.BANK nicht tätig werden, u.a. aufgrund EU-rechtlicher Vorschriften**  
(„Verständigung II“, Sonderregelungen für Förderbanken mit wettbewerbsneutralem Struktur- und Fördergeschäft)

Grds. erfolgt die Begleitung im Rahmen des Kommunalen Finanz- und Zinsmanagements.

# Zusammenfassung

- Kommunalrechtlich sind Bankkredite, Schuldscheindarlehen und Anleihen gleichwertige Finanzierungsinstrumente.
- Die Begebung von Schuldscheindarlehen oder Anleihen hat KEINERLEI spekulativen Charakter.
- Bei Schuldscheindarlehen und Anleihen existieren keine über ein klassisches Kreditgeschäft hinausgehenden Risiken.
- Beide Instrumente eignen sich nicht zum Schuldenabbau sondern sind reine Finanzierungsinstrumente. Hier stellen sie allerdings eine geeignete Ergänzung des vorhandenen Instrumentariums dar.

# Wichtiger Hinweis

- Die in dieser Präsentation enthaltenen Informationen sind sorgfältig recherchiert. Dennoch können wir hierfür keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit übernehmen, zumal die in der Präsentation enthaltenen Informationen im Zeitablauf Änderungen unterliegen können. Die Präsentation erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und die in ihr enthaltenen Informationen können Änderungen unterworfen sein.
- Die Präsentation stellt weder ein Angebot noch eine Aufforderung dar, Wertpapiere zu kaufen. Sie darf nicht als persönliche oder allgemeine Beratung aufgefasst werden, auf deren Basis Investitions- oder Anlageentscheidungen getroffen werden können.

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-93/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Finanzwirtschaft	08.07.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Änderung des Gesellschaftsvertrages der. rku it GmbH**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Es entstehen keine Auswirkungen auf den Bereich Inklusion

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Rat der Stadt Lünen stimmt der beabsichtigten Änderung des Gesellschaftsvertrages der rku.it GmbH zu. Der Gesellschaftsvertrag wurde an die gemeinderechtlichen Anforderungen angepasst.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Hans Wilhelm Stodollick  
Bürgermeister

Im Rahmen des gemeindewirtschaftsrechtlichen Anzeigeverfahrens zur Beteiligung der Stadtwerke Troisdorf GmbH an der rku.it GmbH fordert die Bezirksregierung Arnsberg die beteiligten Kommunen auf, den Gesellschaftsvertrag vom 19. Mai 2009 an die aktuellen Vorschriften der Gemeindeordnung anzupassen. Zur Vereinfachung des Verfahrens ist vorgeschlagen worden, dass die Stadt Dortmund in dem Anpassungsverfahren die Federführung übernimmt.

Vor diesem Hintergrund erfolgte durch die Beteiligungsverwaltung der Stadt Dortmund eine Abstimmung mit dem Gesellschafter DSW21, welcher wiederum die Abstimmung im erweiterten Gesellschafterkreis der rku.it GmbH vorgenommen hat. Parallel hierzu erfolgte die Abstimmung des Gesellschaftsvertrages mit der Bezirksregierung Arnsberg.

Der nunmehr im Vorfeld mit den Gesellschaftern und der Bezirksregierung abgestimmte Gesellschaftsvertrag ist der Ratsvorlage beigefügt. Änderungen sind kursiv und unterstrichen kenntlich gemacht.

Folgende wesentliche Änderungen wurden vorgenommen:

- § 2 Gegenstand des Unternehmens:  
Klarstellung des Betriebes auf den Bereich der Daseinsvorsorge und Aufnahme der Beachtung der Wirtschaftsgrundsätze des § 109 GO NRW.
- § 3 Stammkapital/Gesellschafter:  
Keine Auflistung mehr der einzelnen Gesellschafter im Gesellschaftsvertrag. Die Verteilung der Geschäftsanteile zeigt die angehängte Gesellschafterliste.
- § 8 Aufsichtsrat:  
Verankerung des Weisungsrechtes gemäß § 108 Abs. 5 Nr. 2 GO NRW.
- § 9 Aufgaben des Aufsichtsrates:  
Turnusmäßiger Wechsel des Abschlussprüfers.
- § 11 Wirtschaftsplan, Jahresabschluss und Lagebericht:  
Verankerung der individualisierten Offenlegung der Bezüge der Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 108 Abs. 1 Nr. 9 GO NRW.

Auf § 113 Abs. 3 GO NRW wird hingewiesen. Demnach ist der Rat/Kreistag das Organ, das über die Entsendung der Mitglieder in den Aufsichtsrat entscheidet. Bei der Entsendung ist zu berücksichtigen, dass der (Ober)Bürgermeister/Landrat vertreten sein muss, sobald mehr als ein kommunaler Vertreter als Mitglied in den Aufsichtsrat der rku.it GmbH entsandt wird.

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 GO NRW i. V. m. § 108 Abs. 6b) GO NRW. Die Änderung des Gesellschaftsvertrages ist gemäß § 115 GO NRW der Bezirksregierung anzuzeigen.

Da die Stadt Lünen indirekt über die Stadtwerke Lünen GmbH mit 4,63 % an der rku. It GmbH beteiligt ist, bedarf es ebenfalls einer Beschlussfassung des Rates der Stadt Lünen.

# Gesellschaftsvertrag der rku.it GmbH

i.d.F. vom XXX

## § 1

### Firma, Sitz und Dauer der Gesellschaft, Bekanntmachungen

- 1 Die Gesellschaft führt die Firma rku.it GmbH.
- 2 Sie hat ihren Sitz in Herne.
- 3 Die Gesellschaft ist auf unbestimmte Zeit errichtet.
- 4 Das Geschäftsjahr beginnt am 01. Oktober eines jeden Jahres und endet am 30. September des darauf folgenden Jahres.
- 5 Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen ausschließlich im Bundesanzeiger.

## § 2

### Gegenstand des Unternehmens

- 1 Gegenstand des Unternehmens sind der Betrieb von Datenverarbeitungsanlagen sowie sämtliche Dienstleistungen im Bereich der Informationsverarbeitung für Unternehmen und Einrichtungen auf dem Gebiet der Daseinsvorsorge; insbesondere aus dem Bereich der Energie- und Wasserversorgung, der Entsorgung sowie des Nahverkehrs.

Zu den Aufgaben der Gesellschaft gehören *insbesondere* die Datenverarbeitung für Gesellschafter und Dritte sowie die Erledigung aller mit dem Gegenstand des Unternehmens zusammenhängender Geschäfte.

- 2 Die Gesellschaft ist zu allen Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die der Förderung des Gesellschaftszwecks dienen. Sie kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen. Sie kann Zweigniederlassungen oder andere Unternehmen errichten und sich an anderen Unternehmen beteiligen.
- 3 Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach den Wirtschaftsgrundsätzen des § 109 GO NRW zu verfahren. Dabei ist die Gesellschaft so zu führen, dass der öffentliche Zweck nachhaltig erfüllt wird.



**§ 3**  
**Stammkapital/Gesellschafter**

- 1 Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt EUR 3.000.000 (i. W.: Euro drei Millionen). Die Verteilung der Geschäftsanteile auf die einzelnen Gesellschafter ist der Gesellschafterliste zu entnehmen.
- 2 Die Stammeinlagen sind voll eingezahlt.

**§ 4**  
**Organe der Gesellschaft**

Die Organe der Gesellschaft sind:

- a) die Gesellschafterversammlung
- b) die Geschäftsführung
- c) der Aufsichtsrat.

**§ 5**  
**Aufgaben der Gesellschafterversammlung**

- 1 Die Gesellschafterversammlung nimmt alle ihr durch Gesetz oder durch diesen Gesellschaftsvertrag zugewiesenen Aufgaben wahr. Sie entscheidet insbesondere über die Grundsätze der Unternehmenspolitik und kann der Geschäftsführung Weisungen erteilen.
- 2 Der Beschlussfassung durch die Gesellschafterversammlung unterliegen insbesondere:
  - a) Feststellung des Jahresabschlusses, Verwendung des Ergebnisses, Deckung eines Jahresverlustes;
  - b) Wahl des Abschlussprüfers;
  - c) Auflösung oder Umwandlung der Gesellschaft;
  - d) Änderungen des Gesellschaftsvertrages;
  - e) Feststellung des Wirtschaftsplans sowie Zustimmung zu dessen Überschreitung im Einzelfall, soweit die Überschreitung eines der in § 9, Ziffer 5, lit. a aufgeführten Rechtsgeschäfte betrifft und die genannten Wertgrenzen übersteigt.

- f) Gründung, Erwerb und Veräußerung von Unternehmen, Erwerb oder Veräußerung von Teilen von Unternehmen und Beteiligungen an anderen Unternehmen
  - g) Aufnahme neuer Geschäftszweige oder Aufgabe von Tätigkeitsgebieten im Rahmen des Unternehmensgegenstands;
  - h) Abschluss, Änderung oder Beendigung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. Aktiengesetz;
  - i) Bestellung und Abberufung von Geschäftsführern
  - j) Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats;
  - k) Wahl der Aufsichtsratsmitglieder.
- 3 Die Gesellschafterversammlung kann weitere Gegenstände von ihrer Beschlussfassung abhängig machen.

## **§ 6**

### **Einberufung und Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung**

- 1 Die Gesellschafterversammlung wird von der Geschäftsführung unter Mitteilung von Ort, Zeit und Tagesordnung mit einer Frist von mindestens zwei Wochen durch schriftliche Einladung einberufen. Hierbei werden der Tag der Aufgabe der Einladung zur Post und der Tag der Versammlung nicht mitgerechnet. In dringenden Fällen kann eine andere Form der Einladung sowie eine kürzere Frist gewählt werden. Versammlungsort ist der Sitz der Gesellschaft, sofern nicht durch Gesellschafterbeschluss ein anderer Ort bestimmt wird.
- 2 Eine nicht ordnungsgemäß einberufene Gesellschafterversammlung kann Beschlüsse nur fassen, wenn sämtliche Gesellschafter vertreten sind und kein Widerspruch gegen die Beschlussfassung erhoben wird.
- 3 Beschlüsse der Gesellschafter werden in Gesellschafterversammlungen oder schriftlich, per Telefax oder verschlüsselter E-Mail gefasst, wenn kein Gesellschafter diesem Verfahren widerspricht und das Gesetz ein solches Verfahren nicht ausschließt. Die ordentliche Gesellschafterversammlung findet alljährlich innerhalb der ersten sechs Monate nach Ablauf eines Geschäftsjahres statt, im Übrigen nach Bedarf oder auf schriftliches Verlangen von Gesellschaftern, deren Geschäftsanteile zusammen mindestens 10% des Stammkapitals entsprechen.
- 4 Die Gesellschafterversammlung wird vom Aufsichtsratsvorsitzenden, bei dessen Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet.
- 5 Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 75 % des Stammkapitals vertreten sind. Ist die Gesellschafterversammlung nicht beschlussfähig, so kann mit

einer Frist von mindestens 14 Tagen eine neue Gesellschafterversammlung mit derselben Tagesordnung einberufen werden, die dann unabhängig von der Höhe des vertretenen Stammkapitals beschlussfähig ist. Hierauf ist in der Einladung zur zweiten Gesellschafterversammlung hinzuweisen.

- 6 Beschlüsse der Gesellschafterversammlung bedürfen, soweit Gesetz oder dieser Gesellschaftsvertrag nicht größere Mehrheiten vorschreiben, einer Mehrheit von 75 % des in der Versammlung vertretenen Stammkapitals.
- 7 Je EUR 10 einer Stammeinlage gewähren eine Stimme.
- 8 Jeder Gesellschafter kann sich bei Beschlussfassung oder in Gesellschafterversammlungen von einem schriftlich Bevollmächtigten vertreten lassen.
- 9 Wird dem Protokoll nicht innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach Zusendung oder nach Zusendung der berichtigten Fassung schriftlich widersprochen, trägt es die Vermutung der Richtigkeit und Vollständigkeit in sich.

## **§ 7**

### **Geschäftsführung, Vertretung**

- 1 Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft von zwei Geschäftsführern oder einem Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten. Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, so vertritt er die Gesellschaft allein.
- 2 Die Geschäftsführung leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Sie hat die Geschäfte entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen, diesem Gesellschaftsvertrag, den Beschlüssen der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrats sowie nach den Bestimmungen der Geschäftsordnung zu führen.
- 3 Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung kann einem Geschäftsführer, auch wenn mehrere Geschäftsführer bestellt sind, für jeweils einzeln zu bestimmende Geschäfte Einzelvertretungsbefugnis und Befreiung von den Beschränkungen des § 181 Alt. 2 BGB (Drittgeschäfte) erteilt werden.
- 4 Die Geschäftsführung gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung des Aufsichtsrates bedarf.

## **§ 8**

### **Aufsichtsrat**

- 1 Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, der aus 15 Personen besteht. Die in § 52 Abs. 1 GmbH-Gesetz genannten Bestimmungen des Aktiengesetzes finden auf den fakultativen Aufsichtsrat keine Anwendung.



- 2 Die beteiligten Kommunen werden in der Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat durch die von ihren Räten/Kreistagen bzw. durch die von den Gesellschafterversammlungen ihrer Tochtergesellschaften bestellten Vertreter vertreten. Die Vertreter der Kommunen in der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat der Gesellschaft sind an die Beschlüsse des Rates/Kreistages und seiner Ausschüsse gebunden. Auf Beschluss des Rates/Kreistages haben sie ihr Amt jederzeit niederzulegen. Die Sätze 1 bis 3 gelten nicht, soweit ihnen zwingende Vorschriften des Gesellschaftsrechtes entgegenstehen.
- 3 Der Aufsichtsrat gibt sich eine Geschäftsordnung.
- 4 Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden durch die Gesellschafterversammlung gewählt. Die Wahl erfolgt für die Zeit bis zur Beendigung der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Eine Wiederwahl ist zulässig.
- Scheidet ein Aufsichtsratsmitglied vor Ablauf seiner Amtszeit aus dem Aufsichtsrat aus, so erfolgt die Wahl des Nachfolgers, soweit die Gesellschafterversammlung seine Amtszeit nicht abweichend bestimmt, für den Rest der laufenden Amtszeit.
- 5 Jedes Aufsichtsratsmitglied kann sein Amt ohne Angabe von Gründen durch eine an den Aufsichtsratsvorsitzenden oder seinen Stellvertreter zu richtende schriftliche Erklärung unter Einhaltung einer Frist von einem Monat niederlegen. der Vorsitzende des Aufsichtsrats teilt die Amtsniederlegung unverzüglich der Geschäftsführung mit.
- 6 Die Gesellschafterversammlung kann Aufsichtsratsmitglieder mit einer Mehrheit von 75% des Stammkapitals abberufen. Darüber hinaus gilt die Vorschrift § 103 Abs. 3 Aktiengesetz.
- 7 Die Aufsichtsratsmitglieder haben ihre Aufgaben ordentlich und gewissenhaft auszuüben. Über vertrauliche Angaben und Geheimnisse der Gesellschaft, namentlich Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse, die ihnen durch ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat bekannt geworden sind, haben sie Stillschweigen zu bewahren. Die Unterrichtungspflicht des § 113 Abs. 5 GO wird durch diese Regelung nicht berührt, soweit durch Gesetz nicht anderes bestimmt ist.
- 8 Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden. Scheiden der Vorsitzende oder sein Stellvertreter während ihrer Amtszeit aus, so hat der Aufsichtsrat unverzüglich eine Ersatzwahl für den Rest der Amtszeit vorzunehmen.
- 9 Aufsichtsratsmitglieder, die bei Gesellschaftern beschäftigt sind und aufgrund dieser Beschäftigung in den Aufsichtsrat gewählt wurden, scheidern mit Beendigung dieser Tätigkeit automatisch aus dem Aufsichtsrat aus. Ebenfalls scheidern Aufsichtsratsmitglieder, die Betriebsratsmitglieder der Gesellschaft sind und als Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat gewählt worden sind, mit Beendigung ihrer Betriebsratszugehörigkeit automatisch aus

dem Aufsichtsrat aus. Das ausgeschiedene Aufsichtsratsmitglied nimmt bis zum Amtsantritt seines Nachfolgers sein Aufsichtsratsmandat wahr.

- 10 Der Aufsichtsrat kann aus seiner Mitte Ausschüsse bestellen, um seine Verhandlungen und Beschlüsse vorzubereiten, die Ausführung seiner Beschlüsse zu überwachen oder einzelne seiner Aufgaben und Rechte zur selbstständigen Wahrnehmung zu erledigen, soweit dies im Einzelfall zulässig ist.
- 11 Der Aufsichtsrat bestellt aus seiner Mitte ein Präsidium, das aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates, seinem Stellvertreter und einem Vertreter der Arbeitnehmer besteht. Ein viertes Mitglied wird auf Vorschlag der Energie- und Wasserversorgung Mittleres Ruhrgebiet GmbH (ewmr-Gruppe) benannt, wenn der Vorsitz des Aufsichtsrates bei der Dortmunder Stadtwerke AG oder der Dortmunder Energie- und Wasserversorgung (DSW21/DEW21) liegt. Falls der Vorsitz des Aufsichtsrates bei der ewmr-Gruppe liegt, wird ein viertes Mitglied auf gemeinsamen Vorschlag der DSW21/DEW21 bestimmt.
- 12 Der Aufsichtsrat kann in seiner Geschäftsordnung ihm übertragene Befugnisse zur Beschlussfassung auf das Präsidium oder einen anderen Ausschuss übertragen, soweit nicht gesetzliche oder Satzungsbestimmungen dem zwingend entgegenstehen.

## **§ 9**

### **Aufgaben des Aufsichtsrats**

- 1 Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung. Er kann jederzeit Berichterstattung von der Geschäftsführung verlangen und selbst oder durch einzelne von ihm zu bestimmende Mitglieder Bücher und Schriften der Gesellschaft einsehen. Er kann für bestimmte Aufgaben auch besondere Sachverständige beauftragen. Der Aufsichtsrat berät Beschlussvorlagen für die Gesellschafterversammlung vor und spricht Beschlussempfehlungen aus.
- 2 Der Aufsichtsrat vertritt die Gesellschaft gegenüber der Geschäftsführung. Er schließt Anstellungsverträge und sonstige Rechtsgeschäfte mit den Geschäftsführern ab.
- 3 Der Aufsichtsrat hat ein Vorschlagsrecht zur Wahl des Abschlussprüfers. Er erteilt dem Abschlussprüfer den Prüfungsauftrag.
- 4 Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns und berichtet der Gesellschafterversammlung in sinnge-  
mäßiger Anwendung des § 172 Aktiengesetz über das Ergebnis der Prüfung.



- 5 Die Geschäftsführung bedarf der Zustimmung des Aufsichtsrats in folgenden Angelegenheiten:
- a) Abschluss, Änderung oder Beendigung von Rechtsgeschäften zwischen der Gesellschaft und Dritten, wenn diese Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung für die Gesellschaft sind. Von wesentlicher Bedeutung sind derartige Rechtsgeschäfte insbesondere dann, wenn
    - diese in den Wirtschaftsplänen noch nicht berücksichtigt sind und die finanzielle Verpflichtung EUR 100.000 übersteigt oder der Wirtschaftsplan um mehr als 250 T€ überschritten wird,
    - es sich um die Aufnahme oder das Gewähren von Krediten von mehr als EUR 100.000 im Einzelfall handelt, soweit nicht in den Wirtschaftsplänen vorgesehen,
    - Bürgschaften oder sonstige Sicherheiten bestellt oder Gewährverträge abgeschlossen werden sollen, soweit im Einzelfall ein Betrag von EUR 100.000 überschritten wird,
    - sie die Veräußerung und Belastung von Grundstücken und grundstückgleichen Rechten sowie Erwerb, Änderung und Aufhebung von Rechten an Grundstücken vorsehen, soweit der Wert im Einzelfall einen Betrag von EUR 100.000 überschreitet,
    - sie den Erlass von Forderungen betreffen, soweit im Einzelfall ein Betrag von EUR 100.000 überschritten wird.
  - b) Einleitung von Rechtsstreitigkeiten, Einlassung auf solche oder Abschluss von Vergleichs mit einem Streitwert von über EUR 50.000.
  - c) Verträge mit Gesellschaftern oder diesen nahestehenden Dritten, soweit sie nicht das laufende Projekt- oder Hostinggeschäft betreffen.
  - d) Bestellung und Abberufung von Prokuristen
  - e) Gewährung von außertariflichen Tantieme- und Pensionszusagen und Zusagen von Abfindungen außerhalb von Rechtsstreitigkeiten, soweit sie nicht die vertraglich vereinbarte leistungsbezogene Vergütung der leitenden Mitarbeiter betreffen.
  - f) Erlass einer Geschäftsordnung für die Geschäftsführung.
- 6 Der Aufsichtsrat soll der Gesellschafterversammlung eine Beschlussempfehlung vor Feststellung des Wirtschaftsplans sowie zur Zustimmung vor dessen Überschreitung im Einzelfall (§ 5 Ziffer 2 lit. e) geben.
- 7 Bei Beschlussfassungen, die in die Zuständigkeit der Gesellschafterversammlung eines Beteiligungsunternehmens fallen, bedarf die Geschäftsführung zu ihrer Entscheidung, wie

über den jeweiligen Beschlussgegenstand abzustimmen ist, die den nachfolgend aufgeführten Gegenständen der Einwilligung des Aufsichtsrates:

- a) Auflösung oder Umwandlung der Gesellschaft
  - b) Änderung des Gesellschaftsvertrages
  - c) Gründung, Erwerb und Veräußerung von Unternehmen, Erwerb oder Veräußerung von Teilen von Unternehmen und Beteiligungen an anderen Unternehmen
- 8 In Fällen, die keinen Aufschub dulden, ist die Geschäftsführung berechtigt, bei Maßnahmen der in vorstehenden Ziffern 5 und 7 genannten Art gemeinsam mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats zu handeln. Die Zustimmung des Aufsichtsrats ist in der nächsten Sitzung einzuholen.
- 9 Bei der Wahl des Abschlussprüfers soll der Aufsichtsrat darauf achten, dass bei der Gesellschaft in der Regel in einem fünfjährigen Turnus ein Wechsel des Abschlussprüfers erfolgt, wobei aufgrund komplexer Prüfungsinhalte ein interner Prüferwechsel bevorzugt werden kann.

## §10

### Einberufung und Beschlussfassung des Aufsichtsrats

- 1 Der Vorsitzende beruft den Aufsichtsrat ein, so oft es die Geschäfte erfordern oder wenn es ein Gesellschafter oder zwei Aufsichtsratsmitglieder für erforderlich halten. Die Aufsichtsratsmitglieder werden zu den Aufsichtsratssitzungen durch den Vorsitzenden mit einer Frist von 14 Tagen eingeladen, wobei der Einladung die Tagesordnung sowie die erforderlichen Unterlagen und Vorlagen beizulegen sind. § 6 Ziffer 1 gilt im Übrigen entsprechend.
- 2 Die Geschäftsführung nimmt an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil.
- 3 Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Aufsichtsratsmitglieder ordnungsgemäß geladen und mindestens 8 Mitglieder, darunter der Vorsitzende oder sein Stellvertreter, anwesend sind. Ist der Aufsichtsrat in einer ordnungsgemäß einberufenen Sitzung nicht beschlussfähig, so kann mit einer Frist von mindestens 7 Tagen eine neue Aufsichtsratssitzung mit derselben Tagesordnung einberufen werden, die auf jeden Fall beschlussfähig ist. Hierauf muss in der Einladung zur zweiten Aufsichtsratssitzung hingewiesen werden.
- 4 Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse mit einer Mehrheit von 8 Stimmen.
- 5 Über die Sitzung und Beschlüsse des Aufsichtsrates sind Niederschriften aufzunehmen. Sie sind vom Sitzungsleiter und vom Protokollführer zu unterzeichnen. Jedem Mitglied sowie der Gesellschaft ist eine Abschrift der Sitzungsniederschrift auszuhändigen. Wird dem Pro-



tokoll nicht innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach Zusendung oder nach Zusendung der berichtigten Fassung schriftlich widersprochen, trägt es die Vermutung der Richtigkeit und Vollständigkeit in sich.

## § 11

### Wirtschaftsplan, Jahresabschluss und Lagebericht

- 1 Die Geschäftsführung hat zum 15. August eines jeden Geschäftsjahres einen Wirtschaftsplan, bestehend aus Erfolgsplan, Finanzplan, Investitionsplan und Personalplan sowie eine fünfjährige Planung aufzustellen. Diese ist der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat rechtzeitig vor Beginn des Wirtschaftsjahres vorzulegen und den beteiligten Gemeinden zur Kenntnis zu geben.
- 2 Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss (Bilanz, Gewinn und Verlustrechnung und Anhang) und den Lagebericht nach Maßgabe der für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften innerhalb der ersten drei Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres zu erstellen und dem Abschlussprüfer zur Prüfung vorzulegen. Die Gesellschaft weist im Anhang zum Jahresabschluss die Angaben gemäß § 108 Abs. 1 Ziffer 9 GO NW aus. In dem Lagebericht muss zur Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung und zur Zweckerreichung Stellung genommen werden. Die Prüfung des Jahresabschlusses und des Jahresberichts erfolgt in entsprechender Anwendung der Vorschriften des 3. Buchs des Handelsgesetzbuchs für große Kapitalgesellschaften.
- 3 Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss und den Lagebericht gemeinsam mit dem schriftlichen Prüfungsbericht des Abschlussprüfers unverzüglich mit ihren Vorschlägen zur Ergebnisverwendung dem Aufsichtsrat zur Prüfung und der Gesellschafterversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen. Der Aufsichtsrat soll der Gesellschafterversammlung einen unverbindlichen Vorschlag zur Ergebnisverwendung unterbreiten.

In der Gesellschafterversammlung, die über den Jahresabschluss beschließt, ist auch über die Entlastung der Geschäftsführer zu beschließen.

- 4 Die Gesellschafter räumen ihren Kommunen die Befugnisse gem. §§ 53, 54 Haushaltsgrundsatzgesetz ein, soweit sich aus den Vorschriften der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NW) und Niedersachsen (NGO) eine entsprechende Verpflichtung der Gesellschafter ergibt und diese zur Prüfung und Beteiligung nach den Vorschriften der GO NW und NGO erforderlich ist.

## § 12

### Ergebnisverwendung

- 1 Am Ergebnis sowie an der Ausschüttung eines Liquidationserlöses sind die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Geschäftsanteile zueinander beteiligt.



- 2 Bilanzgewinne sind auszuschütten, soweit die Gesellschafter nicht etwas anderes beschließen.

### **§ 13**

#### **Kündigung der Gesellschaft**

- 1 Jeder Gesellschafter kann seine Beteiligung an der Gesellschaft mit einer Frist von 24 Monaten zum Ende des Geschäftsjahres kündigen. Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- 2 Durch die Kündigung wird die Gesellschaft nicht aufgelöst. Der kündigende Gesellschafter schneidet mit dem Kündigungstermin aus der Gesellschaft aus, die von den verbleibenden Gesellschaftern mit dem Recht zur Fortführung der Firma fortgesetzt wird, sofern die Gesellschaft nicht die Auflösung beschließt. Bei der Abstimmung über die Auflösung ist der kündigende Gesellschafter nicht stimmberechtigt.
- 3 Unbeschadet des Rechtes der Gesellschaft zur Einziehung von Geschäftsanteilen gem. § 16 ist der kündigende Gesellschafter verpflichtet, seinen Anteil auf die verbleibenden Gesellschafter oder - sofern die verbleibenden Gesellschafter die Übertragung auf sich nicht wünschen - nach Wahl der Gesellschafterversammlung im Wege eines Beschlusses auf einen Dritten zu übertragen. Bei der Abstimmung hierüber ist der kündigende Gesellschafter nicht stimmberechtigt.
- 4 Der kündigende Gesellschafter erhält als Abfindungsguthaben den gemeinen Wert seines Geschäftsanteils (Verkehrswert). Das Abfindungsguthaben ist anhand einer Auseinandersetzungsbilanz unter Ansatz von Verkehrswerten auf das Ende des betreffenden Geschäftsjahres festzustellen. Es ist vom Tage des Ausscheidens an bis zum Tage der Auszahlung mit einem Zinssatz in Höhe des jeweils gültigen 3 Monats-Euribor zu verzinsen und in drei gleichen Jahresraten auszuzahlen. Die erste Jahresrate ist sechs Monate nach dem Tag des Ausscheidens fällig. Die Auszahlungsbeträge können jederzeit vor Fälligkeit ganz oder teilweise geleistet werden. Vorzeitige Zahlungen sind auf die zuletzt fälligen Raten zu verrechnen.

Bei der Feststellung des Abfindungsguthabens ist auf Verlangen eines Gesellschafters auf dessen Kosten ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer hinzuzuziehen. Kann man sich über dessen Person nicht einigen, bestimmt diesen der Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Bochum. Die Entscheidung des Gutachters ist für die Gesellschafter und die Gesellschaft verbindlich.

### **§ 14**

#### **Verfügung über Geschäftsanteile**

- 1 Die Verfügung über Geschäftsanteile oder Teile davon bedarf zu ihrer Wirksamkeit eines vorherigen Zustimmungsbeschlusses der Gesellschafterversammlung, der einer Mehrheit von 75 % des vertretenen Stammkapitals bedarf. Eines Zustimmungsbeschlusses bedarf es

nicht im Falle der Übertragung auf Unternehmen, die mit einem Gesellschafter im Sinne des § 15 Aktiengesetz verbunden sind, sofern sich in diesem Fall der Erwerber verpflichtet, die Geschäftsanteile an den Veräußerer zurück zu übertragen, wenn die Stellung des Erwerbers als verbundenes Unternehmen beendet wird.

- 2 Eine Übertragung gemäß vorstehender Ziffer 1 auf Unternehmen, die selber oder durch mit ihnen verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 Aktiengesetz mit der Gesellschaft in Wettbewerb stehen, ist ausgeschlossen. Werden die Geschäftsanteile gemäß vorstehender Ziffer 1 auf Dritte übertragen und tritt bei diesen später eine Wettbewerbssituation gemäß vorstehendem Satz 1 ein, so müssen diese neuen Gesellschafter die von Ihnen gehaltenen Geschäftsanteile auf den ursprünglichen Gesellschafter oder einen anderen von der Gesellschaftsversammlung durch Beschluss zu bestimmenden Gesellschafter übertragen. Der betroffene neue Gesellschafter hat hierbei kein Stimmrecht. Das Stimmrecht des Gesellschafters, bei welchem die Voraussetzungen des vorstehenden Satzes 2 vorliegen, ruht ab dem Zeitpunkt, in welchem diese Voraussetzungen eingetreten sind.
- 3 § 17 Abs. 1 GmbH-Gesetz bleibt unberührt.
- 4 Die Bestellung eines Nießbrauchs an Geschäftsanteilen und die Verpfändung von Geschäftsanteilen sind ausgeschlossen.

## **§ 15**

### **Anbietungspflicht, Vorkaufsrecht**

- 1 Jeder Gesellschafter ist verpflichtet, im Falle einer beabsichtigten Veräußerung seiner Geschäftsanteile oder von Teilen davon diese zunächst schriftlich den anderen Gesellschaftern zum Erwerb anzubieten.

Diese haben das Angebot innerhalb einer Entscheidungsfrist von vier Wochen nach Eingang schriftlich gegenüber dem abgebenden Gesellschafter oder der Geschäftsführung anzunehmen. Kommt eine Einigung über den Kaufpreis innerhalb von sechs Wochen nach der Entscheidung des Erwerbsberechtigten, das Verkaufsangebot anzunehmen, nicht zu Stande, so ist der Wert durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer nach Maßgabe des § 13 Ziffer 4 festzustellen. Kommt eine Einigung über den zu beauftragenden Wirtschaftsprüfer nicht innerhalb von vier Wochen zu Stande, so wird dieser vom Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Bochum benannt. Das Ergebnis des Gutachters ist für alle bindend. Jeder kann innerhalb von vier Wochen nach Bekanntgabe des Wertes durch den Gutachter von seinem Veräußerungs- bzw. Erwerbsangebot zurücktreten.

Macht keiner der erwerbsberechtigten Gesellschafter von seinem Erwerbsrecht Gebrauch, so ist der Gesellschafter frei, die Anteile an Nichtgesellschafter zu übertragen. Die übrigen Gesellschafter haben jedoch in diesem Falle ein Vorkaufsrecht, wenn der Gesellschafter die Anteile dem dritten zu einem niedrigeren Preis veräußert als dem den erwerbsberechtigten Gesellschaftern bisher angebotenen. Im Falle des Vorkaufsrechts hat der Verkäufer den mit dem Käufer abgeschlossenen Vertrag unverzüglich sämtlichen Vorkaufsberechtig-



ten in beglaubigter Abschrift mitzuteilen. Das Vorkaufsrecht kann nur bis zum Ablauf von zwei Monaten seit Empfang dieser Mitteilung und nur durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Verkäufer ausgeübt werden.

- 2 Das Erwerbsrecht steht den Erwerbsberechtigten in dem Verhältnis zu, in welchem die Nennbeträge der von ihnen gehaltenen Geschäftsanteile zueinander stehen. Sobald ein Erwerbsberechtigter von seinem Erwerbsrecht nicht oder nicht fristgerecht Gebrauch macht, steht dieses den übrigen Erwerbsberechtigten in dem Verhältnis zu, in welchem die Nennbeträge der von ihnen gehaltenen Geschäftsanteile zueinander stehen.
- 3 Machen nicht alle Gesellschafter von Ihrem Erwerbsrecht Gebrauch, so sind die von ihrem Erwerbsrecht Gebrauch machenden Gesellschafter verpflichtet, auch die Erwerbsrechte der übrigen Gesellschafter im Verhältnis ihrer Nennbeträge zueinander auszuüben. Geschieht dieses nicht und würde daher die Ausübung der Erwerbsrechte nicht den gesamten Geschäftsanteil des veräußerungswilligen Gesellschafters umfassen, so ist die gesamte Ausübung der Erwerbsrechte nichtig und der veräußerungswillige Gesellschafter berechtigt, seinen Geschäftsanteil anderweitig zu veräußern. Nicht teilbare Spitzenbeträge eines Geschäftsanteils stehen demjenigen Erwerbsberechtigten zu, der sein Erwerbsrecht als Erster ausgeübt hat.
- 4 Sobald der zum Verkauf stehende Geschäftsanteil oder sämtliche Teile eines Geschäftsanteils auf Grund des Erwerbsrechts an einen oder mehrere der Erwerbsberechtigten verkauft wird, ist die Gesellschaft und die Gesellschafterversammlung verpflichtet, eine für die Abtretung erforderliche Zustimmung zu erteilen.
- 5 Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend beim Tausch von Geschäftsanteilen sowie bei Kapitalerhöhungen für Bezugsrechte auf neue Geschäftsanteile. Die Ziffern 2 - 5 gelten entsprechend für die Ausübung des Vorkaufsrechts gem. Ziffer 1 Satz 8.
- 6 Anbiertungspflicht und Vorkaufsrechte entfallen, wenn ein Gesellschafter Geschäftsanteile an ein mit ihm nach § 15 Aktiengesetz verbundenes Unternehmen veräußern will, sofern sich in diesem Fall der Erwerber verpflichtet, die Geschäftsanteile an den Verkäufer zurück zu übertragen, wenn die Stellung des Erwerbers als verbundenes Unternehmen beendet wird. Die Bestimmungen des § 14 Ziffer 2 gelten sinngemäß.
- 7 Sofern ein Gesellschafter die Leistungen der Gesellschaft, die dem Unternehmensgegenstand gemäß § 2 Ziffer 1 unterfallen, nicht mehr in Anspruch nimmt und stattdessen diese Leistungen von Dritten abnimmt, kann die Gesellschafterversammlung beschließen, dass dieser Gesellschafter seine(n) Geschäftsanteil(e) den anderen Gesellschaftern oder der Gesellschaft zum Erwerb anbieten muss. Der oder die Erwerber werden im Gesellschafterbeschluss bestimmt. Ein Gesellschafter nimmt die Leistungen der Gesellschaft im Sinne dieser Ziffer 7 nicht mehr in Anspruch, wenn der finanzielle Umfang der von Dritten in Anspruch genommenen Leistungen, die dem Unternehmensgegenstand gemäß § 2 Ziffer 1 unterfallen, größer ist als der finanzielle Umfang der von der Gesellschaft in Anspruch

genommenen Leistungen. Die Regelungen der Ziffer 1 bis 5 gelten für diesen Fall sinngemäß.

## § 16

### Einziehung von Geschäftsanteilen

- 1 Geschäftsanteile können durch Beschluss der Gesellschafterversammlung ganz oder teilweise eingezogen werden, ohne dass es der Zustimmung des Gesellschafters, dessen Geschäftsanteile eingezogen werden sollen, bedarf. Der betroffene Gesellschafter hat kein Stimmrecht.
- 2 Die Einziehung gemäß vorstehender Ziffer 1 kann nur beschlossen werden,
  - a) wenn über das Vermögen eines Gesellschafters ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird;
  - b) wenn in dem Geschäftsanteil eines Gesellschafters die Zwangsvollstreckung betrieben und diese nicht binnen vier Wochen abgewendet wird;
  - c) in Falle der Liquidation des Gesellschafters;
  - d) im Falle des Vorliegens eines sonstigen wichtigen Grundes in der Person des Gesellschafters, der die übrigen Gesellschafter analog §§ 133, 140 HGB berechtigen würden, den Ausschluss dieses Gesellschafters zu verlangen;
  - e) ein Gesellschafter aus der Gesellschaft ausscheidet.

Steht ein Geschäftsanteil mehreren Gesellschaftern gemeinschaftlich zu, so genügt es, wenn ein Einziehungsgrund in der Person eines der Mitgesellschafter vorliegt.

- 3 Im Falle der Einziehung oder der Übertragung gemäß nachstehender Ziffer 6 erhält der Gesellschafter eine Abfindung, die sich wie folgt errechnet:
  - a) In den Fällen der Einziehung gemäß vorstehender Ziffer 2 oder der Zwangsveräußerung gemäß nachstehender Ziffer 6 bemisst sich die dem betroffenen Gesellschafter für den eingezogenen oder zu veräußernden Geschäftsanteil zu zahlende Abfindung bzw. der zu zahlende Kaufpreis nach dem Verkehrswert zum Stichtag, der dem Verhältnis des eingezogenen oder zu veräußernden Geschäftsanteils zum Stammkapital entspricht. Im Fall einer Einziehung oder einer Zwangsveräußerung gemäß vorstehender Ziffer 2 lit. a - c beträgt die Abfindung oder der Kaufpreis 70 % des Verkehrswertes und im Fall einer Einziehung oder einer Zwangsveräußerung gemäß vorstehender Ziffer 2 lit. d beträgt die Abfindung oder der Kaufpreis 50 % des Verkehrswertes. Bewertungsstichtag ist das Ende des letzten Geschäftsjahres, bevor der Einziehungsbeschluss gefasst wird.
  - b) Die Abfindung ist beginnend sechs Monate nach der Beschlussfassung in vier gleichen Jahresraten zur Zahlung fällig. Der jeweils noch ausstehende Abfindungsbetrag wird



mit einem Zinssatz in Höhe des jeweils gültigen 3-Monats-Euribor verzinst. Die Gesellschaft ist berechtigt, das Abfindungsguthaben früher zur Auszahlung zu bringen.

- 4 Der Einziehungsbeschluss ist dem betroffenen Gesellschafter unverzüglich mit eingeschriebenem Brief mitzuteilen. Die Einziehung des Geschäftsanteils wird wirksam mit der entsprechenden Beschlussfassung. In der Zeit zwischen Beschlussfassung und Ausscheiden des betroffenen Gesellschafter ruhen sämtliche Rechte aus dem Geschäftsanteil, sofern diese nicht bereits mit Beschlussfassung erloschen sind.
- 5 Die Einziehung und der Erwerb durch die Gesellschaft sind nicht zulässig, wenn die Abfindung nicht gezahlt werden kann, ohne das Stammkapital anzugreifen. Hiervon wird das Recht der Gesellschafter gemäß nachstehender Ziffer 6, die Übertragung des Geschäftsanteils an sie oder einen Dritten zu verlangen, nicht berührt.
- 6 Die Gesellschafter können in dem Beschluss gemäß vorstehender Ziffer 1 verlangen, dass - statt der Einziehung - der Geschäftsanteil an die Gesellschaft oder einen oder mehrere Gesellschafter zu übertragen ist. In diesem Fall sind der oder die Empfänger des Geschäftsanteils zur Zahlung der Abfindung nach Maßgabe vorstehender Ziffer 3 verpflichtet und haben die Kosten für die Übertragung des Geschäftsanteils zu tragen.

## **§ 17**

### **Geschäftsbeziehungen zwischen der Gesellschaft und den Gesellschaftern**

- 1 Alle Geschäfte zwischen den Gesellschaftern und der Gesellschaft sowie zwischen der Gesellschaft und Unternehmen, die mit den Gesellschaftern im Sinne des § 15 Aktiengesetz verbunden sind, werden dergestalt abgewickelt, dass keiner Partei handelsunübliche, unangemessene, nicht genehmigte oder steuerlich nicht anerkannte Vorteile gewährt werden.
- 2 Verstoßen Rechtsgeschäfte gegen vorstehende Ziffer 1, so sind sie insoweit unwirksam, als den dort genannten Personen ein Vorteil gewährt wird. Der Begünstigte ist verpflichtet, der Gesellschaft Wertersatz in Höhe des ihm zugewandten Vorteils zu leisten. Besteht aus Rechtsgründen gegen einen der Gesellschafter nahe stehenden Dritten kein Ausgleichsanspruch, oder ist er rechtlich nicht durchsetzbar, so richtet sich der Anspruch gegen den dem Dritten nahe stehenden Gesellschafter.

## **§ 18**

### **Schlussbestimmungen**

- 1 Sollten einzelne Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrags unwirksam sein oder werden, so wird hierdurch die Rechtswirksamkeit des Gesellschaftsvertrags im Übrigen nicht berührt. Die Gesellschafter sind in diesem Fall verpflichtet, dahingehend zusammenzuwirken, dass der mit der betreffenden Bestimmung verfolgte Zweck im Rahmen des gesetzlich Möglichen erreicht und die rechtsunwirksame Bestimmung ggf. rückwirkend durch

eine rechtswirksame ersetzt wird. Entsprechendes gilt, wenn dieser Vertrag Lücken enthalten sollte.

- 2 Bei sämtlichen Streitigkeiten, die sich aus dem vorliegenden Gesellschaftsverhältnis zwischen einzelnen Gesellschaften oder zwischen einem Gesellschafter und der Gesellschaft ergeben, ist zunächst ein Gutachterausschuss zu bilden, der den Streitfall zu begutachten und zwischen den Parteien zu vermitteln hat. Dieser besteht aus zwei Gutachtern und einem Obmann.
  - 3 Will eine Partei den Gutachterausschuss anrufen, so hat sie der anderen Partei oder den anderen Parteien den von ihr benannten Gutachter mit der Aufforderung mitzuteilen, ihrerseits innerhalb eines Monats einen Gutachter zu benennen. Die beiden Gutachter haben innerhalb eines weiteren Monats gemeinsam einen Obmann zu bestimmen. Ist eine Einigung nicht innerhalb eines Monats zu erzielen, so wird der Obmann auf Antrag einer der beiden Parteien von dem für den Gesellschaftssitz zuständigen Präsidenten des Landgerichts bestimmt. Dieser ernennt auch den zweiten Gutachter, wenn ihn die andere Partei oder die anderen Parteien nicht fristgerecht ernannt haben.
  - 4 Die Gutachter sind verpflichtet, die Parteien vor Erstattung des Gutachtens zu hören. Sie entscheiden mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidung gilt nicht als Schiedsspruch im Sinne der Zivilprozessordnung, sondern hat die Bedeutung eines Schiedsgutachtens. Die Parteien können die ordentlichen Gerichte erst anrufen, wenn die Vermittlung des Ausschusses keinen Erfolg gezeigt hat.
  - 5 Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus dem Gesellschaftsverhältnis ist der Sitz der Gesellschaft.
  - 6 Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 des Landesgleichstellungsgesetzes NW (LGG NW) in der zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Satzung geltenden Fassung sollen für die Personalentwicklung und -förderung der Gesellschaft die Ziele des LGG NW berücksichtigt werden.
-

**VERWALTUNGSVORLAGE VL-110/2015**

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Tagesbetreuung für Kinder	03.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Jugendhilfeausschuss	vorberatend	18.08.2015	9/15	
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

## BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Änderung der Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen**

## FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Mehraufwand jährlich 148.452€; in 2015 anteilig 61.855€

## INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Durch eine soziale Staffelung der Elternbeiträge ist die Teilhabe möglichst vieler Kinder an Angeboten der Kinderbetreuung sichergestellt.

## BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Der Rat beschließt die als Anlage beigefügte „Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, für die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“.
2. Die Satzung tritt rückwirkend zum 01.08.2015 in Kraft.
3. Mit Inkrafttreten der neuen Satzung tritt die „Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztagsgrundschule sowie von

Kostenbeiträgen für die Kindertagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011“ außer Kraft.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Horst Müller-Baß  
Erster Beigeordneter



Die bislang gültige Satzung ist unter verschiedenen Gesichtspunkten überarbeitungsbedürftig. Dies wird mit der nunmehr zur Beschlussfassung vorliegenden Satzung vorgenommen.

Wesentliche Änderungen sind

1. Regelung zum Anspruch auf Beitragsbefreiung im letzten Kita-Jahr
2. Stichtagsregelung zur Klarstellung zwischen u2 und ü2
3. Betreuungsgeld
4. Einbeziehung anderer Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule
5. Inkrafttreten zum 01.08.2015

#### Beitragsfreies letztes Kita-Jahr

Mit der 2. Reform des Kinderbildungsgesetzes (KiBiz) wurde durch den Landesgesetzgeber in § 23 Abs. 5 folgender Satz angefügt „Bei Geschwisterkindregelungen sind Kinder, deren Tagesbetreuung nach § 3 elternbeitragsfrei ist (letztes Kindergartenjahr) so zu berücksichtigen, als ob ein Elternbeitrag zu leisten wäre.“

Die Satzung ist daher anzupassen.

Neben den 103 von der Neuregelung betroffenen Kindern sind bereits 307 weitere, eigentlich zahlungspflichtige Geschwisterkinder von einer Beitragszahlung befreit, weil ein Geschwisterkind zahlungspflichtig ist, welches eben nicht im letzten Kita-Jahr ist.

Hierdurch entstehen jährliche Mehrkosten in Höhe von 148.452€ (anteilig für 2015 in Höhe von 61.855€).

#### Stichtagsregelung zur Beitragseinstufung u2/ü2

Eine Stichtagsregelung sieht die bisherige Satzung nicht vor - ist aber erforderlich, um die Beitragsumstellung adäquat vornehmen zu können.

#### Betreuungsgeld

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21.07.2015 hatte der Bund keine Gesetzgebungskompetenz für das Betreuungsgeld; es ist daher nicht verfassungsgemäß. Trotzdem wird das Betreuungsgeld für vor dem 21.07.2015 beschiedene Anträge weiterhin gezahlt; eine Regelung in der Satzung ist daher erforderlich.

#### Einbeziehen anderer Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule

Sollten an den Offenen Ganztagsgrundschulen weitere Betreuungsangebote bestehen, ist eine Kostenpflicht vorzusehen; eine Regelung in der Satzung ist erforderlich.

#### Inkrafttreten

Die Satzung soll rückwirkend zum 01.08.2015 (Beginn des Kindergartenjahres 2015/2016) in Kraft treten.

Der von der SPD-Fraktion in der JHA-Sitzung am 09.06.2015 erteilte Auftrag an die Verwaltung, die derzeit gültige Elternbeitragsatzung hinsichtlich der Beitragsbefreiung im letzten Kita-Jahr vor Einschulung zu überprüfen ist mit dieser Vorlage erledigt.

**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

<p><b>Präambel:</b></p> <p>Aufgrund der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666/SGV NRW 2023), des § 90 Abs. 1 Sozialgesetzbuch VIII (SGB VIII) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.12.2006 (BGBl. I S. 3134), des § 23 des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz) vom 30.10.2007 (GV. NRW. S. 462), und der §§ 1,2,4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 (GV NRW S. 712) – jeweils in der bei Erlass dieser Satzung geltenden Fassung – hat der Rat der Stadt Lünen im Wege der Dringlichkeit am 01. August 2011 die Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztagsgrundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kindertagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011 beschlossen.</p>	<p><b>Präambel:</b></p> <p>Aufgrund der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666/SGV NRW 2023), des § 90 Abs. 1 Sozialgesetzbuch VIII (SGB VIII) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.12.2006 (BGBl. I S. 3134), <u>der § 23 und § 5 Abs. 2</u> des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz) vom 30.10.2007 (GV. NRW. S. 462), und der §§ 1,2,4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 (GV NRW S. 712) – jeweils in der bei Erlass dieser Satzung geltenden Fassung – hat der Rat der Stadt Lünen <u>am 27. August 2015 die Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule beschlossen.</u></p>
<p><b>§ 1 Beiträge</b></p> <p>1. Für die Inanspruchnahme einer Kindertageseinrichtung und einer Offenen Ganztagschule erhebt die Stadt Lünen ab dem 01.08.2006 einen monatlichen, öffentlich-rechtlichen Beitrag (Elternbeitrag) zum öffentlichen Finanzierungsanteil an den Jahresbetriebskosten.</p> <p>Für die Inanspruchnahme von Angeboten der Kindertagespflege wird ein Kostenbeitrag erhoben.</p>	<p><b>§ 1 Allgemeines</b></p> <p>1. Für die Inanspruchnahme <u>eines Betreuungsplatzes in einer Tageseinrichtung für Kinder und einer Offenen Ganztagsgrundschule im Stadtgebiet Lünen oder im Rahmen des interkommunalen Ausgleichs gemäß § 21d KiBiz</u> erhebt die Stadt Lünen <u>als örtlicher Träger der öffentlichen Jugendhilfe monatlich zu entrichtende</u> öffentlich-rechtliche Beiträge (Elternbeiträge) zum öffentlichen Finanzierungsanteil an den Jahresbetriebskosten.</p> <p>2. <u>Diese Satzung ist gleichermaßen gültig für die Inanspruchnahme von Angeboten der Kindertagespflege sowie anderen Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule.</u></p>

**ALT:**

"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"

**NEU:**

„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“

**§ 2 Beitragspflichtige**

1. Die Eltern haben entsprechend ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die im § 1 genannten Beiträge zu zahlen. Lebt das Kind nur mit einem Elternteil zusammen, so tritt dieser an die Stelle der Eltern. Wird bei Vollzeitpflege nach § 33 SGB VIII den Pflegeeltern ein Kinderfreibetrag nach § 32 Einkommensteuergesetz gewährt oder Kindergeld gezahlt, treten diese an die Stelle der Eltern. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner.
2. Beitragszeitraum ist das Kindergartenjahr; dieses entspricht dem Schuljahr. Die Beitragspflicht wird durch Schließungszeiten der Einrichtung nicht berührt.
3. Der Träger der Einrichtung kann von den Eltern ein Entgelt für das Mittagessen verlangen.

**§ 2 Beitragsschuldner**

1. Die Eltern und den Eltern rechtlich gleichzusetzende Personen (gemäß § 7 SGB VIII Abs. 1 Punkt 6) haben entsprechend ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die unter § 1 genannten Beiträge zu zahlen. Lebt das Kind nur mit einem Elternteil zusammen, so tritt dieser an die Stelle der Eltern. Wird bei Vollzeitpflege nach § 33 SGB VIII den Pflegeeltern ein Kinderfreibetrag nach § 32 Einkommensteuergesetz gewährt oder Kindergeld gezahlt, treten diese an die Stelle der Eltern.

2. Mehrere Beitragsschuldner haften als Gesamtschuldner.

Absatz 2 ist unter § 3 Absatz 3 geregelt.

Absatz 3 ist unter §3 Absatz 5 geregelt.

**§ 3 Beitragsentstehung und -bemessung**

1. Die Beitragspflicht entsteht mit dem Zeitpunkt, in dem das Kind in die Einrichtung aufgenommen wird. Sie endet grundsätzlich mit dem Ablauf des Kindergartenjahres, mit dem das Kind die Einrichtung verlässt; das Kindergartenjahr entspricht dem Schuljahr. Weiterhin entfällt die Beitragspflicht mit Wirksamwerden der Kündigung des Betreuungsvertrages.
2. Beiträge werden für jeden Monat erhoben, für den ein Betreuungsvertrag besteht.
3. Unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme wird der Elternbeitrag für die Betreuungsart, Betreuungsform und den Betreuungsumfang erhoben, für die der Betreuungsvertrag



**ALT:**

"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"

**NEU:**

„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“

**§ 3 Beitragsbemessung**

1. Der Besuch einer Tageseinrichtung für Kinder oder die Inanspruchnahme der Kindertagespflege ist im letzten Kindergartenjahr vor der Einschulung beitragsfrei.

besteht. Als Betreuungsart in den Kindertageseinrichtungen gilt die vereinbarte Betreuung unter Berücksichtigung der Begriffsbestimmungen in § 19 KiBiz und der nachfolgenden Regelungen. Für die Festlegung der Betreuungsart gilt das Alter des Kindes am Stichtag 01.11. eines Kindergartenjahres. Für Kinder, die in einem Kindergartenjahr zwei Jahre alt werden, wird der Beitrag bis zum Monat vor dem zweiten Geburtstag als „Kind unter zwei Jahre“ erhoben und danach als „Kind über zwei Jahre“. Die Beitragspflicht wird durch die Schließungszeiten der Einrichtung (Ferien ect.) nicht berührt.

4. Die Höhe der Beiträge ist nach Einkommensstufen, Betreuungsumfang, Betreuungsformen und für Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege nach dem Alter der Kinder gestaffelt. Sie ergibt sich aus den Anlagen zu dieser Satzung. Im Falle des § 2 Abs.1 Satz 3 ist ein Elternbeitrag zu zahlen, der sich nach der Elternbeitragsstaffel für die zweite Einkommensstufe ergibt, es sei denn, nach Satz 1 ergibt sich ein niedriger Beitrag.
5. Der Träger der Tageseinrichtung für Kinder bzw. der Offenen Ganztagsgrundschule oder die Kindertagespflegeperson kann von den Beitragsschuldern ein zusätzliches Entgelt für das Mittagessen verlangen.

**§ 4 Beitragsbefreiung**

1. Der Besuch einer Tageseinrichtung für Kinder oder die Inanspruchnahme der Kindertagespflege ist gem. § 23 Abs. 3 KiBiz für Kinder, die am 01.08. des Folgejahres schulpflichtig werden, in dem Kindergartenjahr, das der Einschulung voraus geht, beitragsfrei.  
Abweichend von Satz 1 ist für die Kinder, die vorzeitig in die Schule aufgenommen werden, ab dem der verbindlichen Anmeldung zum 15. November folgenden Monat für max. 12

**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

2. Besuchen mehrere Kinder einer Familie oder von Personen, die nach § 2 an die Stelle der Eltern treten, gleichzeitig eine Tageseinrichtung für Kinder, eine Offene Ganztagsgrundschule oder nehmen Kindertagespflege in Anspruch, so entfallen die Beiträge für das zweite und jedes weitere Kind. Ist ein Kind einer Familie oder von Personen, die nach § 2 an die Stelle der Eltern treten, im letzten Kindergartenjahr beitragsfrei so sind das dritte und alle weiteren Kinder, die gleichzeitig eine Tageseinrichtung für Kinder, eine Offene Ganztagsgrundschule oder Kindertagespflege in Anspruch nehmen beitragsfrei. Ergeben sich ohne Beitragsbefreiung bzw. – ermäßigung unterschiedlich hohe Beiträge, so ist der höchste Beitrag zu zahlen.
3. Die Höhe der Elternbeiträge ergeben sich aus den Anlagen zu dieser Satzung, die Teil der Satzung sind (Beitragstabelle). Im Fall des § 2 Absatz 1 Satz 3 ist ein Elternbeitrag zu zahlen, der sich nach der Elternbeitragsstaffel für die zweite Einkommensstufe ergibt, es sei denn, nach Satz 1 ergibt sich ein niedrigerer Beitrag.
4. Auf Antrag werden Elternbeiträge ganz oder teilweise erlassen, wenn die Belastung den Eltern und dem Kind nicht zuzumuten ist (§ 90 Abs. 3 SGB VIII).

Monate ebenfalls der Besuch einer Tageseinrichtung für Kinder oder die Inanspruchnahme der Kindertagespflege beitragsfrei. Bei Zurückstellung eines Kindes vom Schulbesuch aus erheblichen gesundheitlichen Gründen nach § 35 Absatz 3 Schulgesetz NRW beträgt die Elternbeitragsfreiheit nach Satz 1 (Absatz 1) ausnahmsweise 2 Jahre.

2. Besuchen mehrere Kinder einer Familie oder von Personen, die nach § 2 an die Stelle der Eltern treten, gleichzeitig eine Tageseinrichtung für Kinder, eine Offene Ganztagsgrundschule oder nehmen Angebote der Kindertagespflege oder andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule in Anspruch, so entfallen die Beiträge für das zweite und jedes weitere Kind. Ergeben sich unterschiedlich hohe Beiträge, so ist der höchste Beitrag zu zahlen.

Absatz 3 ist in § 4 Absatz 3 geregelt.

3. Auf Antrag werden Elternbeiträge ganz oder teilweise erlassen, wenn die Belastung den Beitragsschuldern und dem Kind nicht zuzumuten ist (§ 90 Abs. 3 SGB VIII).



**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

**§ 4 Auskunfts- und Anzeigepflichten**

1. Bei der Anmeldung geben die Beitragspflichtigen dem Träger der Einrichtung / der Stadt ihre Namen und Anschrift und den Namen, Anschrift und Geburtsdaten des Kindes an; die Daten sowie Aufnahme- und Abmeldedaten werden nach Abschluss des Betreuungsvertrages der Stadt übermittelt.
2. Bei der Aufnahme und danach auf Verlangen haben die Eltern der Stadt schriftlich anzugeben und nachzuweisen, welche Einkommensstufe gemäß der Anlage zur Satzung ihren Elternbeiträgen zu Grunde zu legen ist. Dazu reichen sie den dafür vorgesehenen Vordruck „Erklärung zum Nachweis des Einkommens“ mit den erforderlichen Nachweisen (Einkommenssteuererklärung, Verdienstabrechnungen etc.) ein. Wird der Erklärungsvordruck nicht eingereicht, oder werden keine Angaben zur Einkommenshöhe gemacht, oder werden die geforderten Nachweise nicht geführt, ist der höchste Elternbeitrag zu leisten.
3. Änderungen der Einkommensverhältnisse, die zur Einstufung in eine höhere Einkommensstufe führen könnten, sind unverzüglich anzugeben.
4. Die Stadt Lünen ist berechtigt, die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Beitragspflichtigen jährlich zu überprüfen.

**§ 5 Auskunfts- und Anzeigepflichten**

1. Bei der Anmeldung geben die Beitragsschuldner, dem Träger der Einrichtung / der Stadt Lünen ihre Namen und Anschrift und den Namen, Anschrift und Geburtsdaten des Kindes an; die Daten sowie Aufnahme- und Abmeldedaten werden nach Abschluss des Betreuungsvertrages der Stadt übermittelt.
2. Bei der Aufnahme und danach auf Verlangen haben die Beitragsschuldner der Stadt Lünen zum Nachweis des maßgeblichen Einkommens sämtliche für die Beitragsermittlung relevanten und angeforderten Angaben und Belege einzureichen. Ohne eine entsprechende Nachweisführung zum Einkommen ist der höchste Elternbeitrag zu leisten.
3. Änderungen der Einkommensverhältnisse, die zur Einstufung in eine höhere Einkommensstufe führen könnten, sind unverzüglich anzugeben.
4. Die Stadt Lünen ist berechtigt, die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Beitragspflichtigen jährlich zu überprüfen und dementsprechend die Beitragspflicht neu festzusetzen.

**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

**§ 5 Bestimmung des maßgeblichen Einkommens**

1. Einkommen im Sinne dieser Satzung ist die Summe der positiven Jahreseinkünfte im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 des Einkommensteuergesetzes. Ein Ausgleich mit Verlusten aus anderen Einkunftsarten und mit Verlusten des zusammen veranlagten Ehegatten ist nicht zulässig. Dem Einkommen nach Satz 1 sind steuerfreie Einkünfte, Unterhaltsleistungen sowie die zur Deckung des Lebensunterhaltes bestimmten öffentlichen Leistungen für die Eltern und das Kind, für das der Elternbeitrag gezahlt wird, hinzuzurechnen.
2. Das Kindergeld nach dem Bundeskindergeldgesetz und entsprechenden Vorschriften und das Erziehungsgeld nach dem Bundeserziehungsgeldgesetz sind nicht hinzuzurechnen.

Den Einkünften aus einem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund der Ausübung eines Mandats, aufgrund dessen für den Fall des Ausscheidens eine lebenslängliche Versorgung oder an deren Stelle eine Abfindung zusteht oder eine Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung erfolgt (z.B. Beamte, Abgeordnete), ist ein Betrag von 10 v. H. der Einkünfte hinzuzurechnen. Für das dritte und jedes weitere Kind sind die für diese Kinder nach § 32 Abs. 6 Einkommensteuergesetz zu gewährenden Freibeträge vom ermittelten Einkommen abzuziehen.

3. Maßgebend ist das Einkommen in dem der Angabe vorangegangenen Kalenderjahr. Abweichend von Satz 1 ist das Zwölfwache des Einkommens des letzten Monats zu Grunde zu legen, wenn es voraussichtlich auf Dauer höher oder niedriger ist als das Einkommen des vorangegangenen Kalenderjahres. Wird das Zwölfwache des Einkommens des letzten Monats zugrunde

**§ 6 Bestimmung des maßgeblichen Einkommens**

1. Einkommen im Sinne dieser Satzung ist die Summe der positiven Jahreseinkünfte im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 des Einkommensteuergesetzes. Ein Ausgleich mit Verlusten aus anderen Einkunftsarten und mit Verlusten des zusammen veranlagten Ehegatten ist nicht zulässig. Dem Einkommen nach Satz 1 sind steuerfreie Einkünfte, Unterhaltsleistungen sowie die zur Deckung des Lebensunterhaltes bestimmten öffentlichen Leistungen für die Eltern und das Kind, für das der Elternbeitrag gezahlt wird, hinzuzurechnen.
2. Das Kindergeld und der Kinderzuschlag nach dem Bundeskindergeldgesetz und entsprechenden Vorschriften sind nicht hinzuzurechnen.  
Das Elterngeld und das Betreuungsgeld bleiben in Höhe des in § 10 Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetzes (BEEG) genannten Betrages anrechnungsfrei.
3. Den Einkünften aus einem Beschäftigungsverhältnis oder aufgrund der Ausübung eines Mandats, aufgrund dessen für den Fall des Ausscheidens eine lebenslängliche Versorgung oder an deren Stelle eine Abfindung zusteht oder eine Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung erfolgt (z.B. Beamte, Abgeordnete), ist ein Betrag von 10 v. H. der Einkünfte hinzuzurechnen. Für das dritte und jedes weitere Kind sind die für diese Kinder nach § 32 Abs. 6 Einkommensteuergesetz zu gewährenden Freibeträge vom ermittelten Einkommen abzuziehen.
4. Maßgebend ist das Einkommen in dem der Angabe vorangegangenen Kalenderjahr. Abweichend von Satz 1 ist das Zwölfwache des Einkommens des letzten Monats zu Grunde zu legen, wenn es voraussichtlich auf Dauer höher oder niedriger ist als das Einkommen des vorangegangenen Kalenderjahres. Wird das Zwölfwache des Einkommens des letzten Monats zugrunde



**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

<p>gelegt, so sind auch Einkünfte hinzuzurechnen, die zwar nicht im letzten Monat bezogen wurden, aber im laufenden Jahr anfallen (z.B. Sonderzuwendungen, Urlaubs- oder Weihnachtsgeld, Einmalzahlungen etc.). Der Elternbeitrag ist ab dem Kalendermonat nach Eintritt der Änderung neu festzusetzen, es sei denn, die Änderung tritt zum 1. eines Monats ein. Dann ist der Elternbeitrag bereits zum Beginn desselben Monats neu festzusetzen. Soweit Monatseinkommen nicht bestimmbar sind, ist abweichend von Satz 2 auf das zu erwartenden Jahreseinkommen abzustellen.</p> <p>4. Bei Überprüfung einer bereits erfolgten oder bei einer erstmaligen rückwirkenden Beitragsfestsetzung wird das tatsächliche Einkommen im Jahr der Beitragspflicht zu Grunde gelegt.</p> <p>5. Beitragspflichtige, die Empfänger von laufenden Leistungen zur Sicherstellung des Lebensunterhaltes nach dem Zweiten Sozialgesetzbuch (SGB II), dem Zwölften Sozialgesetzbuch (SGB XII) oder nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sind, werden für die Dauer des nachgewiesenen Bezuges dieser Leistung ohne Prüfung der tatsächlichen Höhe des Jahreseinkommens in die erste Einkommensstufe eingruppiert.</p>	<p>gelegt, so sind auch Einkünfte hinzuzurechnen, die zwar nicht im letzten Monat bezogen wurden, aber im laufenden Jahr anfallen (z.B. Sonderzuwendungen, Urlaubs- oder Weihnachtsgeld, Einmalzahlungen etc.). Der Elternbeitrag ist ab dem Kalendermonat nach Eintritt der Änderung neu festzusetzen, es sei denn, die Änderung tritt zum 1. eines Monats ein. Dann ist der Elternbeitrag bereits zum Beginn desselben Monats neu festzusetzen. Soweit Monatseinkommen nicht bestimmbar sind, ist abweichend von Satz 2 auf das zu erwartenden Jahreseinkommen abzustellen.</p> <p>5. Bei <u>der</u> Überprüfung einer bereits erfolgten oder bei einer erstmaligen rückwirkenden Beitragsfestsetzung wird das tatsächliche Einkommen im Jahr der Beitragspflicht zu Grunde gelegt.</p> <p>6. Von <u>Beitragsschuldern</u>, die Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhaltes nach dem SGB II, <u>Hilfe zum Lebensunterhalt</u> oder <u>Grundsicherung nach dem SGB XII</u> oder <u>Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten</u>, wird für die Dauer der nachgewiesenen <u>Sozialleistungsbewilligung</u> kein Beitrag erhoben.</p>
<p><b>§ 6 Betreuung in der Tageseinrichtung für Kinder und Kindertagespflege</b></p> <p>1. Die Höhe der Eltern- und der Kostenbeiträge sind den <b>Anlagen 1 und 2</b> zu dieser Satzung zu entnehmen. Die Anlagen sind Bestandteil dieser Satzung. Die Eltern- und die Kostenbeiträge berücksichtigen die unterschiedliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und den unterschiedlichen Aufwand für</p> <p>a) Kinder bis zum vollendeten 2. Lebensjahr  b) Kindergartenkinder (Kinder vom vollendeten 2. Lebensjahr bis zur Einschulung)  c) Kinder, die bis zu 107,5 Stunden pro Monat in Tagespflege betreut</p>	<p>Geregelt in § 3 Abs. 4</p>

**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

<p>werden</p> <p>d) Kinder, die zwischen 108 und 151,5 Stunden pro Monat in Tagespflege betreut werden</p> <p>e) Kinder, die zwischen 152 und 215 Stunden pro Monat in Tagespflege betreut werden.</p> <p>2. Der Beitrag wird für die vereinbarten Betreuungsstunden erhoben, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme. Die Beitragspflicht wird durch Schließungszeiten der Einrichtung (Ferien etc.) nicht berührt.</p> <p>3. Die Beitragspflicht beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem das Kind in die Einrichtung aufgenommen wird. Sie endet grundsätzlich mit Ablauf des Kindergartenjahres, mit dem das Kind die Einrichtung verlässt; das Kindergartenjahr entspricht dem Schuljahr. Weiterhin entfällt die Beitragspflicht mit Wirksamwerden der Kündigung des Betreuungsvertrages.</p>	
<p><b>§ 7 Betreuung in der Offenen Ganztagsgrundschule</b></p> <p>1. Grundlage für die Betreuung in der Offenen Ganztagsgrundschule ist der zwischen der Stadt und den Eltern bzw. mit den an die Stelle der Eltern tretenden Personen (§ 2) zu schließende Betreuungsvertrag.</p> <p>2. Die Höhe der Elternbeiträge ergibt sich aus der Anlage 3 zu dieser Satzung, die Teil der Satzung ist (Beitragstabelle).</p>	<p>Geregelt in § 3 Abs. 2 + Abs. 4</p>
<p><b>§ 8 Erhebung und Festsetzung der Elternbeiträge</b></p> <p>1. Beiträge werden für jeden Monat erhoben, für den ein Betreuungsvertrag besteht.</p> <p>2. Die Festsetzung des Elternbeitrags erfolgt durch schriftlichen Bescheid. Wird der Bescheid maschinell erstellt, so ist dieser ohne Unterschrift gültig.</p>	<p>Geregelt in § 3 Abs. 2</p>



**ALT:**

"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"

**NEU:**

„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“

**§ 9 Fälligkeit, Ausgleich von Unterschiedsbeträgen, Vollstreckung**

1. Die Elternbeiträge sind ab Betreuungsbeginn jeweils zum 1. eines jeden Monats zu zahlen.
2. Etwaige sich aus einer späteren Beitragsfestsetzung ergebende Überzahlungen sind mit den nächsten fälligen Monatsbeiträgen zu verrechnen. Sich ergebende Nachzahlungsverpflichtungen sind mit dem nächsten Monatsbeitrag zu erfüllen.
3. Rückständige Elternbeiträge werden im Verwaltungszwangverfahren beigetrieben. Maßgebend hierfür sind die Bestimmungen des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes NRW in der jeweils geltenden Fassung.

**§ 10 Inkrafttreten**

Diese Satzung in der Fassung der 1. Änderungssatzung tritt rückwirkend zum 01.08.2011 in Kraft.

**§ 7 Fälligkeit, Ausgleich von Unterschiedsbeträgen, Vollstreckung**

1. Die Elternbeiträge sind ab Betreuungsbeginn jeweils zum 1. eines jeden Monats zu zahlen.
2. Etwaige sich aus einer späteren Beitragsfestsetzung ergebende Überzahlungen werden mit den nächsten fälligen Monatsbeiträgen verrechnet. Sich ergebende Nachzahlungsverpflichtungen sind mit dem nächsten Monatsbeitrag zu erfüllen.
3. Rückständige Elternbeiträge werden im Verwaltungszwangverfahren beigetrieben. Maßgebend hierfür sind die Bestimmungen des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes NRW in der jeweils geltenden Fassung.

**§ 8 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt rückwirkend zum 01.08.2015 in Kraft. Zeitgleich tritt die bisherige Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztagsgrundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011 außer Kraft.

**ALT:**

"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"

**NEU:**

„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“

Anlage 1 Elternbeiträge für Tageseinrichtungen für Kinder				Anlage 1 Elternbeiträge für Tageseinrichtungen für Kinder			
Gruppenstruktur 2 bis 6 Jahre				Gruppenstruktur 2 bis 6 Jahre			
	35 Std.	25 Std.	45 Std.		35 Std.	25 Std.	45 Std.
bis 15.999 €	0 €	0 €	0 €	bis 15.999 €	0 €	0 €	0 €
ab 16000	21 €	18 €	34 €	ab 16000	21 €	18 €	34 €
ab 19000	29 €	25 €	46 €	ab 19000	29 €	25 €	46 €
ab 24500	37 €	31 €	59 €	ab 24500	37 €	31 €	59 €
ab 28500	44 €	37 €	70 €	ab 28500	44 €	37 €	70 €
ab 32500	51 €	43 €	82 €	ab 32500	51 €	43 €	82 €
ab 36500	58 €	49 €	93 €	ab 36500	58 €	49 €	93 €
ab 41000	76 €	65 €	122 €	ab 41000	76 €	65 €	122 €
ab 44000	100 €	85 €	162 €	ab 44000	100 €	85 €	162 €
ab 49000	112 €	95 €	181 €	ab 49000	112 €	95 €	181 €
ab 53000	143 €	122 €	221 €	ab 53000	143 €	122 €	221 €
ab 57000	154 €	131 €	238 €	ab 57000	154 €	131 €	238 €
ab 61500	166 €	141 €	259 €	ab 61500	166 €	141 €	259 €
ab 72000	225 €	191 €	330 €	ab 72000	225 €	191 €	330 €

Gruppenstruktur unter 2 Jahren				Gruppenstruktur unter 2 Jahren			
	35 Std.	25 Std.	45 Std.		35 Std.	25 Std.	45 Std.
bis 15.999 €	0 €	0 €	0 €	bis 15.999 €	0 €	0 €	0 €
ab 16000	46 €	39 €	54 €	ab 16000	46 €	39 €	54 €
ab 19000	63 €	53 €	74 €	ab 19000	63 €	53 €	74 €
ab 24500	82 €	69 €	96 €	ab 24500	82 €	69 €	96 €

**ALT:**

**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**

**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule, die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule“**

ab 28500	120 €	102 €	141 €	ab 28500	120 €	102 €	141 €
ab 32500	138 €	117 €	162 €	ab 32500	138 €	117 €	162 €
ab 36500	156 €	133 €	184 €	ab 36500	156 €	133 €	184 €
ab 41000	185 €	158 €	218 €	ab 41000	185 €	158 €	218 €
ab 44000	217 €	184 €	263 €	ab 44000	217 €	184 €	263 €
ab 49000	242 €	206 €	293 €	ab 49000	242 €	206 €	293 €
ab 53000	283 €	241 €	339 €	ab 53000	283 €	241 €	339 €
ab 57000	305 €	259 €	365 €	ab 57000	305 €	259 €	365 €
ab 61500	329 €	280 €	394 €	ab 61500	329 €	280 €	394 €
ab 72000	416 €	354 €	491 €	ab 72000	416 €	354 €	491 €
Anlage 2 Kostenbeitrag in der Tagespflege				Anlage 2 Kostenbeitrag in der Tagespflege			
	bis 107,5 Std.	bis 150,5 Std.	151 - 215 Std.		bis 107,5 Std.	bis 150,5 Std.	151 - 215 Std.
bis 15.999 €	0 €	0 €	0 €	bis 15.999 €	0 €	0 €	0 €
ab 16000	18 €	21 €	34 €	ab 16000	18 €	21 €	34 €
ab 19000	25 €	29 €	46 €	ab 19000	25 €	29 €	46 €
ab 24500	31 €	37 €	59 €	ab 24500	31 €	37 €	59 €
ab 28500	37 €	44 €	70 €	ab 28500	37 €	44 €	70 €
ab 32500	43 €	51 €	82 €	ab 32500	43 €	51 €	82 €
ab 36500	49 €	58 €	93 €	ab 36500	49 €	58 €	93 €
ab 41000	65 €	76 €	122 €	ab 41000	65 €	76 €	122 €
ab 44000	85 €	100 €	162 €	ab 44000	85 €	100 €	162 €
ab 49000	95 €	112 €	181 €	ab 49000	95 €	112 €	181 €
ab 53000	122 €	143 €	221 €	ab 53000	122 €	143 €	221 €
ab 57000	131 €	154 €	238 €	ab 57000	131 €	154 €	238 €
ab 61500	141 €	166 €	259 €	ab 61500	141 €	166 €	259 €
ab 72000	191 €	225 €	330 €	ab 72000	191 €	225 €	330 €



**ALT:**  
**"Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für die  
 Tageseinrichtungen für Kinder und die Offene Ganztags- grundschule  
 sowie von Kostenbeiträgen für die Kinder-tagespflege in der Stadt  
 Lünen in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 02.08.2011"**

**NEU:**  
**„Satzung über die Erhebung von Elternbeiträgen  
 für die Tageseinrichtungen für Kinder, die Offene Ganztagsgrundschule,  
 die Kindertagespflege sowie andere Betreuungsformen an einer  
 Offenen Ganztagsgrundschule“**

Anlage 3 Elternbeiträge Offene Ganztags- grundschule		Anlage 3 Elternbeiträge Offene Ganztagsgrundschule	
Jahres- einkommen	Elternbeiträge "Offene Ganztagsgrundschule"	Jahres- einkommen	Elternbeiträge "Offene Ganztagsgrundschule"
bis 15.999 €	0,00 €	bis 15.999 €	0,00 €
bis 24.500 €	20,00 €	bis 24.500 €	20,00 €
bis 36.500 €	40,00 €	bis 36.500 €	40,00 €
bis 49.000 €	60,00 €	bis 49.000 €	60,00 €
bis 61.500 €	80,00 €	bis 61.500 €	80,00 €
bis 71.999 €	100,00 €	bis 71.999 €	100,00 €
über 72.000 €	120,00 €	über 72.000 €	120,00 €

Anlage 4 Elternbeiträge für andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule	
Jahres- einkommen	Elternbeiträge für andere Betreuungsformen an einer Offenen Ganztagsgrundschule
bis 15.999 €	0,00 €
bis 24.500 €	10,00 €
bis 36.500 €	20,00 €
bis 49.000 €	30,00 €
bis 61.500 €	40,00 €
bis 71.999 €	50,00 €
über 72.000 €	60,00 €

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-108/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Tagesbetreuung für Kinder	03.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Jugendhilfeausschuss	vorberatend	18.08.2015	9/15	
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Elternbeiträge für Kitas während des Streiks 2015**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

40.000 € Finanzierung der Mindererlöse aus eingesparten Personalkosten

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Rat beschließt aufgrund des Streiks der Erzieherinnen und Erzieher in den städtischen Kindertageseinrichtungen - vorbehaltlich des In-Kraft-Tretens der Haushaltssatzung und nach Rücksprache mit der Aufsichtsbehörde - die anteilige Rückerstattung des Monatsbeitrags sowohl für den Elternbeitrag als auch für die Verpflegungskosten des Mittagessens.

Die Finanzierung erfolgt aus den durch die Bestreikung der städtischen Kindertagesstätten eingesparten Personalaufwänden.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Horst Müller-Baß  
Erster Beigeordneter



## SACHDARSTELLUNG

Im Jahr 2015 sind die städtischen Kindertageseinrichtungen bisher an 3 Tagen (23.03., 27.03. sowie 15.04.) aufgrund von Warnstreiks und während des Streiks vom 11.05.-04.06.2015 geschlossen geblieben. Hieraus ergeben sich 20 streikbedingte Schließungstage in städtischen Kitas; die Offenen Ganztagschulen waren von Streikmaßnahmen nicht betroffen.

Bereits während des Streiks wandten sich Eltern persönlich, schriftlich und telefonisch an die Verwaltung mit der Bitte, Elternbeiträge sowie Essensgeld zurückzuerstatten.

Allerdings sieht die städtische Elternbeitragssatzung eine explizite Regelung zur Rückerstattung von Elternbeiträgen nicht vor.

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses am 09.06.2015 waren sich die dort anwesenden Mitglieder einig, Elternbeiträge zurückzuerstatten; ein entsprechendes Meinungsbild wurde erstellt. Dieses Stimmungsbild im JHA würdigte, dass die meisten Eltern vor großen organisatorischen und finanziellen Herausforderungen standen, um die Betreuung ihrer Kinder an den Streiktagen sicherzustellen. Zur Würdigung dieser schwierigen Situation für die Eltern und zur – zumindest teilweisen – Kompensation ihrer Belastungen sollte die Rückerstattung beitragen.

Auch der nordrhein-westfälische Landtag beschäftigte sich mit der Beitragsrückerstattung bei Streik. Die Landesregierung beantwortete eine Kleine Anfrage am 25.06.2015 wie folgt. „Hat eine Gemeinde die Haushaltssatzung noch nicht bekannt gemacht und ist deshalb in der vorläufigen Haushaltsführung, so darf sie gemäß § 82 Absatz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nur Aufwendungen entstehen lassen und Auszahlungen leisten, zu denen sie rechtlich verpflichtet ist. Soweit sich eine Rechtspflicht zur Rückzahlung nicht aus der gemeindlichen Elternbeitragssatzung ergibt, ist eine solche Rückzahlung für Gemeinden in der vorläufigen Haushaltsführung deshalb unzulässig...“ (zitiert nach LT-Drucksache 16/9103). Die Entscheidung über die Rückerstattung – sofern die Haushaltssatzung bekanntgemacht ist – steht im Ermessen der Kommune.

Eine Beitragsrückerstattung ist daher bislang nicht möglich.

Die Verwaltung schlägt daher vor - vorbehaltlich des In-Kraft-Tretens der Haushaltssatzung und nach Rücksprache mit der Aufsichtsbehörde – die Elternbeiträge zurückzuerstatten. Es handelt sich um ca. 40.000 €. Die Finanzierung der Mindererlöse erfolgt aus den eingesparten Personalkosten.

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-109/2015

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Tagesbetreuung für Kinder	03.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Jugendhilfeausschuss	vorberatend	18.08.2015	9/15	3
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	2
Betriebsausschuss Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen	vorberatend	25.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	8

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Standortwahl zur Erweiterung eines bedarfsgerechten Kita-Ausbaus**

#### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

##### Neubau Kita „Alter Kirchweg“

Kosten für einen möglichen Neubau 2.300.000 € (einzuplanen im Wirtschaftsplan ZGL)

Zu beantragende Fördermittel 203.400 €

##### Neubau Kita „Schulstraße“

Kosten für einen möglichen Neubau 2.250.000 € (einzuplanen im Wirtschaftsplan ZGL)

Zu beantragende Fördermittel

204.029 €

#### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Mit den Kita-Neubauten können moderne Gebäude barrierefrei errichtet werden.

#### BESCHLUSSVORSCHLAG

Zur Erweiterung eines bedarfsgerechten Kita-Ausbaus wird folgender Grundsatzbeschluss -  
fristwährend zur Erlangung von Drittmitteln -- unter der Voraussetzung gefasst, dass Dritt-  
mittel für den Ausbau zur Betreuung von Kindern zur Verfügung gestellt werden:

1. Am Standort „Alter Kirchweg 45“ wird vorbehaltlich einer Wirtschaftlichkeitsberechnung ein Neubau für eine 4-gruppige Kita mit 75 Plätzen errichtet.
2. Am Standort „Schulstraße 10“ wird vorbehaltlich einer Wirtschaftlichkeitsberechnung ein Neubau für eine 4-gruppige Kita mit 75 Plätzen errichtet.

Der Bürgermeister

In Vertretung

Horst Müller-Baß

Erster Beigeordneter

Schon im laufenden Kindergartenjahr ist es den Kindertageseinrichtungen nur mit Überbelegungen möglich, die Nachfrage nach Betreuungsplätzen zu befriedigen. Das größte Problem bereitet dabei die Versorgung der Kinder über 3 Jahren. Ursache sind deutlich gestiegene Kinderzahlen. Der Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz besteht für Kinder ab dem 1. Lebensjahr.

Im Versorgungsbereich Nord wird verwaltungsseitig erwartet, dass für 98% der Kinder über 3 Jahren ein Platz in einer Kita zur Verfügung stehen muss.

Nach den aktuellen Daten des Meldeamtes wären das im Kita-Jahr 2016/17 insgesamt 759 Plätze. Aktuell stehen aber nur 668 reguläre Plätze zur Verfügung. Bislang sind dabei unberücksichtigt die steigenden Flüchtlingszahlen sowie eine Nachfrage aus dem Neubaugebiet an der Laakstraße. Die Schaffung von 4 neuen Kita-Gruppen ist erforderlich.

Da es durch die Umschichtung von Bundesmitteln kurzfristig möglich ist, weitere Anträge für den u3 Ausbau beim Fördermittelgeber zu platzieren, wurden verwaltungsseitig 2 Projekte verifiziert, die kurzfristig mit vollständigen Antragsunterlagen hinterlegt werden können. Verwaltungsseitig wird mit einem Fördervolumen im mittleren sechsstelligen Bereich gerechnet. Auf die Fördermittel besteht kein Rechtsanspruch; gleichwohl sieht die Verwaltung gute Chancen, von den zur Verfügung stehenden Fördermitteln in Lünen zu partizipieren.

In einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe bestehend aus den Abteilungen „Tagesbetreuung für Kinder“, „Stadtplanung“, ZGL (technische und kaufmännische Abteilung), „Finanzwirtschaft“ sowie dem Jugendhilfeplaner und dem Fachdezernenten wurde - unter Anwendung von Regelungen aus dem Bauinvestitioncontrolling (BIC) - eine Abwägung zwischen verschiedenen Alternativen vorgenommen. Beratend wurde das Landesjugendamt Westfalen-Lippe hinzugezogen; WZL lieferte kurzfristig wesentliche Informationen.

Geprüft wurden Erweiterungsvarianten an bestehenden Einrichtungen sowie der Neubau von Einrichtungen:

1. Alter Kirchweg 45: das Objekt wird z.Zt. als Kita genutzt
2. Schulstraße 10: das Objekt wird als z.Zt. u.a. als Kita genutzt

### **Kita „Alter Kirchweg“**

Mit dem Neubau werden am Standort „Alter Kirchweg“ zukünftig 4 Kita-Gruppen betrieben werden können. Erste Berechnungen weisen darauf hin, dass der Neubau die wirtschaftlichste Variante ist. Eine konkrete Entscheidung wird auf der Basis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung getroffen.

Kosten für einen möglichen Neubau	2.300.000 €
Zu beantragende Fördermittel	203.400 €

### **Kita „Schulstraße“**

Mit dem Neubau werden am Standort „Schulstraße“ zukünftig 4 Kita-Gruppen betrieben werden können. Erste Berechnungen weisen darauf hin, dass der Neubau die wirtschaftlichste Variante ist. Eine konkrete Entscheidung wird auf der Basis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung getroffen.

Kosten für einen möglichen Neubau	2.250.000 €
Zu beantragende Fördermittel	204.029 €

Mit dieser Grundsatzvorlage soll die Möglichkeit zur Erschließung von Fördermitteln ermöglicht werden, um den drängenden Versorgungsproblemen im Lüner Norden zu begegnen und dort eine bedarfsgerechte Versorgung mit Kita Plätzen sicherzustellen. Die hier vorgestellten Neubauten für die bestehenden Kindertageseinrichtungen in Trägerschaft der Elterninitiativen „Kinderhaus e.V.“ und „Kleiner Kreisel“ würden das Versorgungsdefizit im Lüner Norden nachhaltig entspannen.

Während der Bauphase wird für beide derzeit betriebenen Einrichtungen bei einem Neubau kein Übergangsquartier benötigt, da die Neubauten auf anderer Stelle des Grundstücks errichtet werden könnten.









Lageplanskizzen Erweiterungsneubau, M 1:500



Lageplanskizzen Neubau, M 1:500

PR.-NR. 1281

04.08.15  
ML

**KINDERHAUS LÜNEN, ALTER KIRCHWEG**  
VORPLANUNG - NEUBAU / ERWEITERUNGSNEUBAU

**WP** WINKLER UND PARTNER  
ARCHITEKTEN UND INGENIEURE GBR  
DIPLOMINGENIEURE GEORG V. ESTORF, NORBERT MEYER, JÜRGEN VOGT  
ALTER HELLWEG 50, 44379 DORTMUND, TEL 0231 / 47 77 75 - 0, FAX 61 60 60  
INFO@WP-WINKLER-PARTNER.DE WWW.WINKLER-PARTNER.DE



**VERWALTUNGSVORLAGE VL-89/2015 1N**

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Wohnen und Soziales	06.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Bürgerservice und Soziales	vorberatend	24.06.2015	3/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	9

## BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Indikatoren für die Auswahl eines Standortes für den Neubau von Flüchtlingsunterkünften**

## FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

## INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Durch die Auswahl eines geeigneten Standortes wird die Wohnsituation, Integration und gesellschaftliche Teilhabe von Flüchtlingen in Lünen wesentlich verbessert.

## BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verwaltung wird beauftragt mögliche Standorte für vier Übergangwohnheime unter Einbindung der Bürgerschaft vorzuschlagen. Die Auswahl erfolgt unter Zugrundelegung der in der Sachdarstellung genannten Indikatoren.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Horst Müller-Baß  
Erster Beigeordneter

## **Ausgangslage**

Der Rat hat in seiner Sitzung vom 26.02.2014 das Unterbringungskonzept für Flüchtlinge beschlossen. Ein Bestandteil des Konzeptes ist die Schaffung von drei dezentralen Wohnheimen. Dazu werden im Konzept folgende Anforderungen formuliert:

Ziel wird es daher sein, je nach Bedarf bis zu 3 neue Wohnheime über das Stadtgebiet verteilt zu errichten. Bei der Auswahl des Standortes sollen folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Verteilung über das gesamte Stadtgebiet
- Vermeidung von Stadtteilen, die bereits als belastet gelten
- kleinere Wohneinheiten mit max. 40 Plätzen
- Einbindung der Bevölkerung bei der Auswahl der Standorte
- Einbindung in die vorhandene Wohnbebauung
- Schaffung einer Ehrenamtsstruktur, nach Möglichkeit schon vor Eröffnung des Wohnheimes

Bei der Ausstattung der Wohnheime ist von Gemeinschaftseinrichtungen Abstand zu nehmen. Grundsätzlich sind den Flüchtlingen abgeschlossene Wohnungen zur Verfügung zu stellen, je nach Familiengröße zur alleinigen Nutzung oder als kleine Wohngemeinschaften, wobei auf die ethnische Herkunft und Religion weitestgehend Rücksicht zu nehmen ist. Bei der Bemessung der Wohnungen sollte jeweils eine Wohnfläche von 10 qm zur Verfügung stehen.

Bei einer zukünftigen dezentralen Unterbringung wird es darauf ankommen, die jeweiligen Anlieger zu beteiligen. Ansonsten werden emotionale Debatten für wenig Akzeptanz sorgen. Ein von Anfang an offener Dialog im Rahmen von Bürgerbeteiligung mit den Betroffenen und den Anwohnern kann bestehende Ängste abbauen und zu einem verantwortungsvollen Miteinander führen. Wichtig ist, dass nur überschaubare Größen der Unterkünfte verteilt auf möglichst alle Stadtteile geplant werden.

## **Grundannahme**

Die Voraussetzungen für eine gelungene Integration von Flüchtlingen sind dann gut, wenn diese Menschen schnell am Alltag von Nachbarschaft, Vereinen und Kirchen teilnehmen können. Dazu sind kleine Wohneinheiten im Umfeld einer gefestigten Nachbarschaftsstruktur

notwendig. Diese Strukturen zeichnen sich dadurch aus, dass die Einwohnerinnen und Einwohner in diesem Umfeld über ein verlässliches Einkommen verfügen. Ein weiterer Anhaltspunkt ist ein geringer Wechsel bei der Mietwohnung und Eigenheimen.

### **Indikatoren**

Mit der Aufstellung von Indikatoren sollen die Bereiche in Lünen gefunden werden, die die beschriebenen Anforderungen erfüllen. Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende Indikatoren:

## **1. Soziale Indikatoren:**

- Anteil der Personen mit Transferleistungsbezug (Asylbewerberleistungsgesetz, Arbeitslosengeld 1/Arbeitsagentur, Arbeitslosengeld 2/Jobcenter, Grundsicherung, Wohngeld)  
Der statistische Bezirk wird positiv bewertet, wenn das Verhältnis von Menschen im Transferleistungsbezug im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Stadtgebiet unterdurchschnittlich ist.
- Fluktuation  
Der statistische Bezirk wird positiv bewertet, wenn die Umzugshäufigkeit im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Stadtgebiet unterdurchschnittlich ist.

## **2. Planungsrechtliche Genehmigungsfähigkeit, Umwelt, Landschaftsschutz, Geeignetheit des Grundstückes für eine Bebauung**

- Das Grundstück ist planungsrechtlich genehmigungsfähig für die Unterbringung von Flüchtlingen und für die Errichtung eines Übergangwohnheimes mit einer Belegkapazität von bis zu 40 Personen geeignet.

## **3. Örtliche Begebenheiten/Infrastruktur**

- Schule, Kita, Lebensmittelangebot, Arzt, Apotheke, Sport- und Spielplätze sollen fußläufig oder mit dem Nahverkehr gut erreichbar sein.
- Nicht im Industriegebiet oder abgelegene Randlage

## **4. Wirtschaftlichkeit**

- Bei gleicher Eignung von Flächen wird nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit entschieden.

## **Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner**

In der Veranstaltung am 13.08.2015 im Hansesaal haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgende Kriterien vorgeschlagen:

#### - **Soziales Umfeld**

schon integrierte Landsleute ins Boot nehmen  
mögliche Kontakte zu einer funktionierenden Kirchengemeinde  
Einrichtungen nicht in Multikulti Gegenden  
Integration durch Migranten, die schon länger in Lünen sind  
Am Standort funktionierende Gemeinde oder Bürgerzentrum  
Altersstruktur beachten

#### - **Gute Infrastruktur**

Ärztelhäuser und medizinische Versorgung  
Bushaltestellen (Verbindungen)  
Einkaufsmöglichkeiten  
Sportanlagen  
Schulen  
Kitas

Die ergänzenden Vorschläge sind überwiegend mit den bereits vorliegenden Indikatoren "Soziale Indikatoren" und "Örtliche Begebenheiten/Infrastruktur" abgedeckt.

Der Überlegung, den Anteil von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte zu berücksichtigen steht die Idee gegenüber, genau diese Gruppe ausdrücklich zu beteiligen.

Funktionierende Kirchen-, Moschee- und Sportvereine als qualitatives Auswahlkriterium anzuwenden, ist aus Sicht der Verwaltung ein praktikables Vorgehen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die Form der Beteiligung sehr gut geeignet ist. Die Einwohnerinnen und Einwohner fühlen sich durch die persönliche Ansprache geschätzt. Die Veranstaltung wurde von ihnen uneingeschränkt gelobt.

Die Beteiligung war gering. Für zukünftige Termine ist zu überlegen, den Kreis derjenigen zu erhöhen, die eingeladen werden. Gleichzeitig muss eingeschätzt werden, wie ein persönlicher oder ein lokaler Bezug noch stärker hergestellt werden kann.

#### **Erhöhung der Anzahl der Standorte und der Belegungskapazität**

Vor dem Hintergrund der gestiegenen Zuweisungen von Flüchtlingen und der Unterbringung zur Vermeidung von Obdachlosigkeit schlägt die Verwaltung vor, nach **vier** statt nach drei Standorten für dezentrale Wohneinheiten zu suchen und darüber hinaus die Platzzahl jeweils von 40 auf 50 zu erhöhen.

Allein die Unterkünfte Alstedder Str. (66 Plätze) und Alte Feuerwache (70 Plätze) könnten mit dem bisherigen Konzept nicht aufgegeben werden. Daher wird für die weitere Planung eine Ausweitung vorgeschlagen.

**VERWALTUNGSVORLAGE VL-103/2015**

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Stadtplanung	22.07.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung	vorberatend	11.08.2015	5/15	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

## BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup>**
**Beschluss Handlungsprogramm**

## FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> bildet die Entscheidungsgrundlage für einen effizienten Mitteleinsatz zur Radverkehrsförderung. Das zu beschließende Handlungsprogramm ist als Beitrag für die Haushaltsberatungen zum Bereich Radverkehrsförderung zu verstehen. Die geschätzten Gesamtausgaben betragen 771.250 €, wobei 295.000 € bereits eingeplant sind und somit 476.250 € zusätzlich einzuplanen wären. Details sind in der Anlage „Finanzielle Auswirkungen“ zu finden.

## INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Die Maßnahme betrifft die Nahmobilität und hat somit positive Auswirkungen auf die Entwicklung hin zu einer inklusiven Stadt.

## BESCHLUSSVORSCHLAG

- a) Der Rat der Stadt beschließt die generellen Zielsetzungen für das zukünftige Handeln der Stadt Lünen (Kapitel 5.2.1) zu Gunsten einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.
- b) Der Rat der Stadt Lünen beschließt die Aufstellung eines Handlungsprogramms zur Radverkehrsförderung. Grundlage für das Handlungsprogramm ist die Umsetzungsstrategie (Kapitel 5.4) aus dem Abschlussbericht zum Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup>. Dieses bezieht sich auf die



Kataloge zu infrastrukturellen (Kapitel 5.2.4) und nicht-investiven Maßnahmen (Kapitel 5.3.4). Das Programm umfasst die infrastrukturellen Maßnahmen der Prioritäten 1 und 2 – soweit in der Baulast der Stadt Lünen liegend – und das Maßnahmenpaket 1 für nicht-investive Maßnahmen. Der Umsetzungszeitraum erstreckt sich auf die folgenden drei Haushaltsjahre. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der folgenden Haushaltsberatungen.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Matthias Buckesfeld  
Beigeordneter

## 1. Motivation

Für die Mobilität und Lebensqualität in unserer Stadt ist der Radverkehr von essentieller Bedeutung. Die Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Rad hat eine Reihe von positiven Wirkungen. Die Wirkungen betreffen raum-, stadt- und verkehrsplanerische Ziele und verbinden diese miteinander (z. B. Stadt der kurzen Wege). Durch den Anreiz die alltägliche Mobilität mit Bewegung zu verbinden, wird ein Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet.

Die Fahrradfreundlichkeit unserer Stadt hat eine lange Tradition. Die Stadt Lünen schloss sich 1988 dem Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“ an und gründete 1993 die heutige AGFS mit, welche für die Stärkung der Nahmobilität eintritt. Die AGFS wirkte am Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität entscheidend mit. Darin heißt es: „In keinem anderen Handlungsfeld der Verkehrsplanung lassen sich individueller Nutzen (Gesundheit, Inklusion und Mobilitätskosten) und gesellschaftlicher Nutzen (Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Reduzierung des Flächenverbrauchs) so vorteilhaft miteinander verbinden wie bei der Nahmobilität.“

Mit dem 2012 durchgeführten BYPAD-Verfahren verfügt die Stadt Lünen bereits über ein ausgearbeitetes Zielkonzept. Das Zielkonzept wurde am 4.12.2012 im Ausschuss für Stadtentwicklung beraten. Die Verwaltung wurde beauftragt aus den darin definierten Qualitätszielen schrittweise Maßnahmen zu entwickeln. Mit dem Beschluss vom 10.12.2013 und der anschließend Bearbeitung des Maßnahmenkonzepts RAD<sup>+</sup> wurden die Qualitätsziele 1-3 aufgegriffen (vgl. nachfolgende Tabelle). Die inhaltliche Bearbeitung wurde durch Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr begleitet (u. a. Rad-Café, Planungsradtour, radKULT(O)UR, Stadtradeln und Energie-Aktion).

Tabelle zu den Qualitätszielen 1-3 aus dem BYPAD-Verfahren

- |   |
|---|
| <p>1. Erarbeiten eines „<b>Radverkehrskonzeptes</b>“ für Lünen mit Betrachtung aller wichtigen Handlungsfelder des Radverkehrs und unter Berücksichtigung von Best-practice Beispielen aus anderen Städten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwickeln eines anforderungsgerechten Radverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouten</li> <li>- Prüfung der Wegeinfrastruktur und Auswahl geeigneter Radverkehrsanlagen</li> <li>- Festlegen von Ausbaustandards zur Führung des Radverkehrs</li> <li>- Konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet</li> <li>- Gleichrangige Berücksichtigung des Radverkehrs bei Signalanlagen</li> </ul> |
|---|

Für die Kosten für ein Radverkehrskonzept werden ca. 40.000.- EUR veranschlagt.

Dieser Betrag ist für den Haushalt 2013/2014 angemeldet worden.

2. **Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes wird von Verwaltung und Politik gemeinsam vereinbart und nach Möglichkeit im Ausschuss beschlossen.** Das Radverkehrskonzept beinhaltet den konkreten Handlungsbedarf inklusive Prioritätensetzung und dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

3. Zukünftige Radverkehrsplanungen erfolgen unter **Berücksichtigung von E-Bikes** (v.a. Wegeinfrastruktur und Fahrradparken). Die möglichen Mehrkosten lassen sich derzeit nicht beziffern.

## **2. Ablauf bis zur letzten Sitzung**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschloss am 10.12.2013 die Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts RAD<sup>+</sup>. Der Beschluss wurde einstimmig gefällt. Zielsetzung von RAD<sup>+</sup> sollte es sein, konkrete Maßnahmen aufzuzeigen, um den Status „fahrradfreundliche Stadt Lünen“ auszubauen und als Standortfaktor zu etablieren.

Die Ausschreibung der externen Projektbearbeitung erfolgte auf Grundlage der beschlossenen Anforderungen. Im Mai 2014 erfolgten die Vergabe und die Unterzeichnung eines Ingenieurvertrags. Daraufhin wurde das Konzept – wie in dem Bericht beschrieben – erarbeitet.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung wurde in regelmäßigen Abständen über den Verlauf der Erarbeitung informiert. Die Bürger wurden unter anderem im Rahmen eines Rad-Cafés und einer Planungsradtour erfolgreich beteiligt.

## **3. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 2. Juni**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat sich in der Sitzung am 2. Juni 2015 mit den Ergebnissen des Maßnahmenkonzepts zunächst grundlegend auseinandergesetzt. Nach einer Präsentation der Gutachter wurden grundlegende Fragen diskutiert. Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wurde beschlossen. Gleichzeitig wurde aber vereinbart, dass das Konzept in einer Sondersitzung behandelt wird, wobei der Schwerpunkt auf die Maßnahmenebene gelegt wird. Der Beschlussvorschlag ist daher gegenüber dem Beschluss vom 2. Juni entsprechend präziser formuliert.

Das Projekt steht mit der Vorlage des endgültigen Abschlussberichts vor dem Abschluss. Die in dem Beschlussvorschlag genannten Kapitel sowie eine zweiseitige Kurzfassung (Kapitel 6) finden sich als Anlage in Papierform wieder. Der vollständige Bericht umfasst ca. 300 Seiten und steht im Ratsinformationssystem als PDF-Datei zur Verfügung. Um die finanziellen Auswirkungen des Handlungsprogramms besser zu erfassen, wurden die Maßnahmen aus dem Bericht in einer weiteren Anlage weiter strukturiert.



Impressionen vom Rad-Café am 30.10.2014

#### **4. Empfehlung für das weitere Vorgehen**

Die generellen Zielsetzungen (Kapitel 5.2.1) zu Gunsten einer fahrradfreundlichen Infrastruktur werden sowohl von der Verwaltung als auch von der Politik der Stadt Lünen angewandt.

Den Empfehlungen und Hinweisen des Ausschusses für Stadtentwicklung folgend soll der Rat der Stadt Lünen das Handlungsprogramm am 27. August beschließen. Der Beschluss des Handlungsprogramms soll einen Beitrag zur Haushaltsberatung 2016 und für weitere Haushaltsjahre leisten und dient damit als Geschäftsgrundlage für die Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren. Die Maßnahmen werden entsprechend der Priorisierung und den Förderumständen in Jahresprogramme überführt, die dem jeweiligen Fachausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Planungen zu Maßnahmen, bei denen dies nötig ist, werden vorgestellt.



Stadt Lünen

# Maßnahmenkonzept **RAD+**



**Planersocietät**

**orangeedge**

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Lünen  
Abteilung Stadtplanung  
Willy-Brandt-Platz 5  
44532 Lünen

### Ansprechpartner

Herr Robert Petrás  
02306 104-1419

### Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

### Bearbeitung

Dipl. Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung)  
Pia Lesch (M.Sc. Raumplanung)



orange edge - Stadtforschung und Stadtplanung

Lüneburger Straße 16  
21073 Hamburg

Fon: 49 (0) 40/83986231

www.orangeedge.de

### Bearbeitung

Dr. Stefanie Bremer (Projektleitung)  
Philipp Wetzel (M.Sc. Stadtplanung)

Dortmund/ Hamburg, im Juli 2015

### Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.



# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	iii
Tabellenverzeichnis.....	iv
Kartenverzeichnis.....	iv
Fachliches Abkürzungsverzeichnis.....	v
<b>1 Einleitung   Ausgangslage und Zielsetzung.....</b>	<b>9</b>
<b>2 Allgemeine Rahmenbedingungen   Aktuelle Trends im Bereich der Radverkehrsplanung .....</b>	<b>11</b>
2.1 Radwegebenutzungspflicht	11
2.2 Qualitätsstandards an Radwegeinfrastrukturen	14
2.3 Signalisierungen für den Radverkehr	15
2.4 Das Pedelec   Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur	16
2.5 Radverkehr als Imagefrage	17
<b>3 Ausgangslage und bisherige Radverkehrsförderung in Lünen.....</b>	<b>19</b>
3.1 Siedlungsstruktur	19
3.2 Bisherige Konzepte, Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	21
3.2.1 Radverkehrskonzept Kreis Unna	21
3.2.2 BYPAD-Bericht 2012	22
3.2.3 Masterplan Einzelhandel – Nahversorgungskonzept	24
3.2.4 Weitere Maßnahmen der Radverkehrsförderung in der Stadt Lünen	24
3.3 Unfallgeschehen	25
<b>4 Analyse der bestehenden Radwegeinfrastruktur.....</b>	<b>28</b>
4.1 Bestehende Führungsformen in Lünen	28
4.2 Benutzungspflichtige Radwege	30
4.3 Netzlücken	30
4.4 Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege (Zweirichtungsradwege)	33
4.5 Weitere Problemstellen im Radverkehrsnetz	33
4.6 Fahrradparken im zentralen Innenstadt- und Bahnhofsbereich	35
4.6.1 Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen	38
4.6.2 Zentraler Innenstadtbereich	38
4.7 Erkundungen: Thema Radverkehr in der Lünener Bevölkerung	48
4.7.1 Vorgehensweise	48
4.7.2 Zielgruppen: Expertengespräche vor Ort	48
4.7.3 Vor-Ort-Befragungen	49
4.7.4 Zielgruppenerkundung: Schüler und Schulen	53
<b>5 Das Maßnahmenkonzept RAD+ .....</b>	<b>59</b>

5.1	Das zukünftige Radwegenetz	60
5.1.1	Das Alltagsnetz	61
5.1.2	Das Freizeitnetz	62
5.2	Infrastrukturelle Maßnahmen	64
5.2.1	Generelle Zielsetzungen und Standards für die Lünen Radinfrastrukturen	64
5.2.2	Notwendige Maßnahmen	78
5.2.3	Ergänzende Maßnahmen	83
5.2.4	Maßnahmenkatalog	100
5.3	Nicht-Investive Maßnahmen als integriertes Gesamtkonzept	130
5.3.1	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl & Zielgruppen	131
5.3.2	Handlungsfelder	134
5.3.3	Akteure als Kommunikationskanäle	139
5.3.4	Maßnahmenkatalog	140
5.4	Umsetzungsstrategie	144
<b>6</b>	<b>Fazit und Ausblick</b> .....	<b>148</b>
<b>7</b>	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>154</b>
<b>8</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>I</b>
8.1	Zusammenstellung der bisherigen Maßnahmenkonzepte und deren Umsetzungsstand	II
8.1.1	Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Kreis Unna	II
8.1.2	Maßnahmen im Radverkehr   eigene Recherche	III
8.2	Übersicht der punktuellen Problemstellen im Radverkehrsnetz	VI
8.3	Erkundungsbogen	XIV
8.4	Ergebnisprotokoll der Planungsradtour	XVI
8.5	Ergebnisprotokoll des RadCafés	XIX
8.6	Maßnahmenpaket A und B   Begründungen zur Aufhebung der Benutzungspflichten/ Belassen der Benutzungspflichten	XXV
8.7	Maßnahmenpaket Q   Ausbau und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes	XXVII
8.7.1	Maßnahmen an Bundesstraßen	XXVII
8.7.2	Maßnahmen an Landesstraßen	LXIV
8.7.3	Maßnahmen an Kreisstraßen	CXIV
8.8	Referenzbeispiele für nicht-investive Maßnahmen	CLXIII

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsschritte Maßnahmenkonzept RAD <sup>+</sup> (eigene Darstellung) .....	10
Abbildung 2: Bürgerbeteiligung im Erarbeitungsprozess (eigene Bilder) .....	10
Abbildung 3: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA 2010 (Quelle: FGSV 2010) .....	12
Abbildung 4: Modal Split Lünen (eigene Darstellung) .....	21
Abbildung 5: Punktuelle Problemstellen (eigene Bilder) .....	35
Abbildung 6: Wild abgestellte Räder in der Innenstadt (eigene Bilder) .....	39
Abbildung 7: Demographie der befragten Personen im Vergleich mit der Einwohnerstatistik von Lünen.....	50
Abbildung 8: Beschäftigungsverhältnisse der befragten Personen nach Geschlecht .....	50
Abbildung 9: Fahrradnutzung der befragten Personen bei der Vor-Ort-Befragung .....	51
Abbildung 10: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung.....	52
Abbildung 11: Wortwolke von Aussagen befragter Personen zur Zufriedenheit zum Radfahren in Lünen - geordnet nach der Intensivität der Fahrradnutzung (je heller die Schrift, desto weniger fährt die Person Fahrrad).....	53
Abbildung 12: Altersverteilung der befragten Schüler aller Schulen in Prozent.....	54
Abbildung 13: Fahrradnutzung der befragten Schüler bei der Fragebogenverschickung an Schulen .....	55
Abbildung 14: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung.....	56
Abbildung 15: Assoziationen der befragten Schüler zu Fahrrad (blau) und Auto (rot).....	56
Abbildung 16: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zwischen den befragten Schülern, die positive Assoziationen zum Fahrrad und zum Auto angegeben haben .....	57
Abbildung 17: Ergebnisse der Bewertung vorgeschlagener Maßnahmen.....	58
Abbildung 18: Bestandteile des Maßnahmenkonzeptes RAD <sup>+</sup> (eigene Darstellung) .....	59
Abbildung 19: Themenschwerpunkte im Feld der infrastrukturellen Maßnahmen (eigene Darstellung) .....	64
Abbildung 20: oben: Beispiel für eine weiterlaufende Pflasterung des Radwegs gegenüber untergeordneten Straßen; unten: Beispiel für einen Rampenstein an Grundstückzufahrten .....	73
Abbildung 21: Breitenanforderungen an Fahrradanhängerbügel (eigene Darstellung nach FGSV 2012) .....	75
Abbildung 22: umzusetzende Abstellanlagen in der Innenstadt (eigenes Foto).....	76
Abbildung 23: Wegweisung in Lünen (eigenes Foto) .....	77
Abbildung 24: Detailplanung Moltkestraße   Konrad-Adenauer-Straße (eigene Darstellung) .....	82
Abbildung 25: Detailplanung zum Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße   Münsterstraße (eigene Darstellung) .....	92
Abbildung 26: Detailplanung zum Knotenpunkt Münsterstraße   Ernst-Becker-Straße (eigene Darstellung) .....	94
Abbildung 27: Zebrastreifen über Radweg (eigenes Foto, Heidelberg) .....	94
Abbildung 28: Handgriffe an Knotenpunkten (eigene Darstellung und Foto) .....	97
Abbildung 29: Verteilung der Kosten auf die unterschiedlichen Prioritätsstufen insgesamt (eigene Darstellung) .....	144
Abbildung 30: Verteilung der Kosten auf die Prioritäten; Baulast Lünen (eigene Darstellung) .....	145
Abbildung 31: Umsetzungsstrategie gesamt (eigene Darstellung) .....	147

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verteilung der Führungsformen im Alltagsnetz (eigene Darstellung) .....	28
Tabelle 2: Netzlücken im Alltagsnetz (eigene Darstellung) .....	31
Tabelle 3: Netzlücken im Freizeitnetz (eigene Darstellung).....	32
Tabelle 4: Überblick über Typen von Abstellanlagen (eigene Darstellung).....	37
Tabelle 5: Bestandssituation Abstellanlagen Lünen Bahnhof und Innenstadt (eigene Erhebungen).....	37
Tabelle 6: Unterschiede Alltagsfahrer und Freizeitfahrer (eigene Darstellung).....	60
Tabelle 7: Verteilung des Alltagsnetzes auf die klassifizierten Straßen (eigene Berechnung) .....	61
Tabelle 8 : Übersicht der Regelbreiten nach ERA 2010 und der Mindestbreiten nach VwV-StVO (eigene Darstellung).....	70
Tabelle 9: Ansprüche an Fahrradabstellanlagen in Abhängigkeit der Umfeldnutzung (eigene Darstellung nach FGSV 2012).....	75
Tabelle 10: beispielhafte Übersicht nicht-investiver Maßnahmen nach Meschik.....	130
Tabelle 11: Grobe Abschätzung von Zielgruppen in Lünen.....	132
Tabelle 12: Akteure und die Art der Ansprache um sie für den Radverkehr zu begeistern .....	139
Tabelle 13: Umsetzungsstrategie infrastrukturelle Maßnahmen (eigene Darstellung) .....	145
Tabelle 14: Umsetzungsstrategie nicht-investive Maßnahmen (eigene Darstellung).....	146

## Kartenverzeichnis

Karte 1: Quellen und Ziele im Radverkehr (eigene Darstellung) .....	27
Karte 2: Bestehende Führungsformen in Lünen (eigene Darstellung und Erhebung).....	40
Karte 3: Anforderungen nach StVO im Alltags- und Freizeitnetz (eigene Darstellung und Erhebung).....	41
Karte 4: Einschätzung des Gefahrenpotenzials - Belastungsbereiche nach ERA 2010 (eigene Darstellung) .....	42
Karte 5: Anforderungen nach ERA 2010 im Alltagsnetz (eigene Darstellung).....	43
Karte 6: Anforderungen nach StVO und ERA im Freizeitnetz (eigene Darstellung).....	44
Karte 7: Punktuelle Problemstellen (eigene Darstellung) .....	45
Karte 8: Öffentliche Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt und am Bahnhof sowie wild abgestellte Räder (eigene Darstellung und Erhebung) .....	46
Karte 9: Einzugsgebiet von Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt (eigene Darstellung) .....	47
Karte 10: Zukünftiges Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr (eigene Darstellung).....	150
Karte 11: Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet (eigene Darstellung).....	151
Karte 12: Maßnahmen im Bereich der Innenstadt (eigene Darstellung) .....	152
Karte 13: Erreichbarkeit von Schulen und Problemstellen (eigene Darstellung) .....	153

## Fachliches Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EZH	Einzelhandel
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung



# 1 Einleitung | Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Lünen hat unter dem Namen „Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup>“ ein Radverkehrskonzept erarbeiten lassen. Dieses zeigt konkrete Maßnahmen auf, um den Status als „fahrradfreundliche Stadt Lünen“<sup>1</sup> auszubauen und als Standortfaktor zu etablieren. Angestrebt ist insgesamt ein hoher Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen.

Die Stadt Lünen ist mit ihren 86.500 Einwohnern<sup>2</sup> die größte Stadt im Kreis Unna und zählt zum Gemeindetyp der „großen Mittelstadt“. Die Stadt Lünen gehört zu den Gründungsstädten der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AFGS). 17% aller Wege in Lünen werden bereits mit dem Rad zurückgelegt – der bundesdeutsche Durchschnitt liegt bei 8%<sup>3</sup>. Die Stadt Lünen möchte ihren Radverkehr weiter stärken und das Angebot für die einheimische Bevölkerung ebenso wie für die Radtouristen als Besucher der Stadt ausbauen.

Das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> verfolgt einen integrierten Ansatz und berücksichtigt ergänzend die Belange des Fußverkehrs. Das „+“ steht somit insbesondere für die Verkehrssicherheit der Fußgänger bei den Entwicklung der Maßnahmen und Zielsetzungen, um auch die Attraktivität des zu Fuß Gehens zu erhalten und ggf. zu fördern.

Das vorliegende Maßnahmenkonzept teilt sich zwei grundlegende Teile ein: die Analyse und die Konzeption (vgl. Abbildung 1). Der Schwerpunkt der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit ergänzt und vervollständigt die jeweiligen Arbeitsschritte.

- Grundlage des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> bilden bisherige Pläne und Maßnahmen in Lünen. Aus diesen werden Übereinstimmungen und Rückschlüsse für die zu entwickelnden Maßnahmen gezogen. Grundlagen bilden u.a.:
  - Radverkehrskonzept Kreis Unna
  - BYPAD-Auditbericht 2012
- Eine weitere Grundlage bildet eine im Rahmen dieses Maßnahmenkonzeptes durchgeführte Radfahrerbefragung. Hieraus konnten idealtypische Radfahrer und ihre Anforderungen an den Radverkehr in Lünen ermittelt und in die Konzepterarbeitung integriert werden.
- Das bestehende Radverkehrsnetz wird hinsichtlich seiner Attraktivität und Sicherheit für Radfahrer überprüft, um Defizite, aber auch Potenziale und bestehende Lösungen in Lünen zu ermitteln. Die Analyse findet unter der Berücksichtigung allgemein gültiger Regelwerke (ERA 2010, StVO, etc.) statt.
- Im Sinne eines flächendeckenden, integrierten Radverkehrsnetzes wird der Bestand weiterentwickelt. Dabei werden die Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs berücksichtigt.

---

<sup>1</sup> Vgl. Ausschreibungsunterlagen

<sup>2</sup> Stichtag: 31.12.2013 (Quelle: Webseite Stadt Lünen a)

<sup>3</sup> infas & DLR (2010): 25f.

- Als weitere Entscheidungsgrundlage für die abschließende Maßnahmenliste werden die Ergebnisse der umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt. Unterschiedliche Formate liefern hierfür Ergebnisse:
  - Planungsradtour und RadCafé (siehe Abbildung 2)
- Den größten Teil des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> stellt der konzeptionelle Teil selbst, mit der abschließenden Maßnahmenliste dar. Diese ist grob nach investiven und nicht-investiven Maßnahmen gegliedert und definiert grundsätzliche Zielsetzungen.
 

Die investiven Maßnahmen zielen, aufbauend auf dem entwickelten Radverkehrsnetz und den zuvor definierten Zielsetzungen, auf eine attraktive und sichere Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der besonderen Anforderungen von Pelelecs.

Die nicht-investiven Maßnahmen heben dagegen beispielsweise die Verbesserung des Fahrradparkens und im Sinne einer Radverkehrsförderung als System auch die Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote für den Radverkehr hervor. Die beiden Maßnahmenfelder sind dabei nicht getrennt voneinander sondern integrativ und sich bedingend aufgebaut, um Synergieeffekte zu erwirken.
- Abschließend gilt es, die Maßnahmen zu priorisieren, einen Umsetzungsplan zu erarbeiten und das weitere Vorgehen aufzuzeigen.

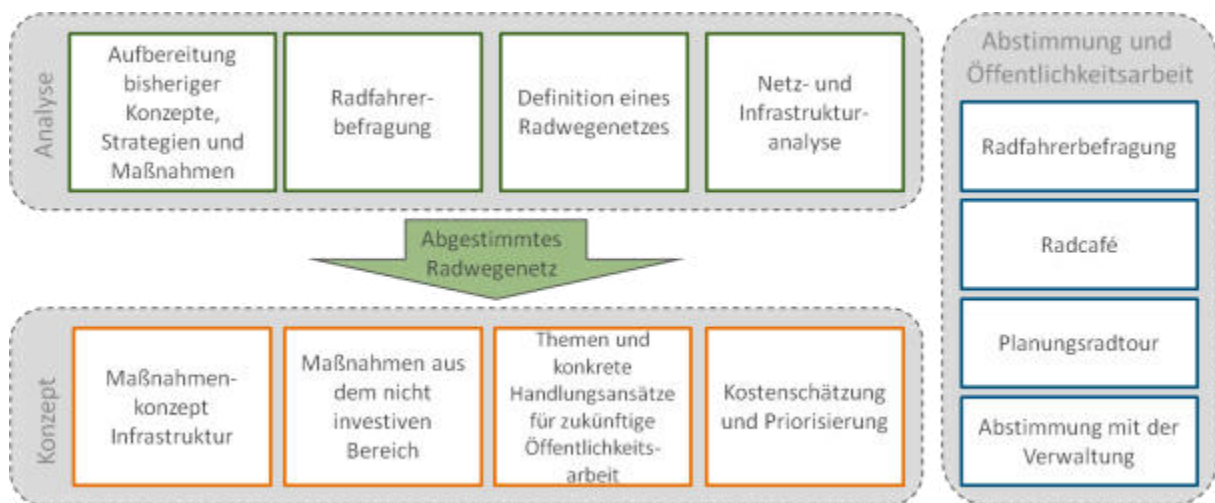


Abbildung 1: Arbeitsschritte Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> (eigene Darstellung)



Abbildung 2: Bürgerbeteiligung im Erarbeitungsprozess (eigene Bilder)



## 2 Allgemeine Rahmenbedingungen | Aktuelle Trends im Bereich der Radverkehrsplanung

Ziel einer guten und nachhaltigen Radverkehrsplanung sollte es sein, heutige Trends und deren Anforderungen an die Infrastruktur zu betrachten, um daraus Rückschlüsse für den Radverkehr zu ziehen. Hieraus resultieren Maßnahmen, die in die Radverkehrskonzeption und eine anschließende Umsetzung einfließen müssen.

Ein aktuelles Thema im Radverkehr stellen Pedelecs dar, welche im Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> eine besondere Bedeutung einnehmen. Ein weiteres Thema stellt die Radwegebenutzungspflicht dar, die aufgrund eines Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2010 eine strengere Regelung und Grundlage für dessen Anordnung erfahren hat. Zudem wird auf aktuelle Regelwerke und Auswirkungen einiger Änderungen darin eingegangen.

### 2.1 Radwegebenutzungspflicht

In der Vergangenheit wurde das zentrale Augenmerk in der Verkehrsplanung häufig auf die Beschleunigung des Autos gelegt. Das Fahrrad wurde weitestgehend von den Straßen ferngehalten und gemeinsam mit Fußgängern auf die Restflächen verdrängt – häufig mit dem Verweis auf die Sicherheit der Radfahrer. Gerade zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt es auf gemeinsam zu nutzenden Flächen jedoch häufig zu Konflikten. Doch auch an Kreuzungen ereignen sich häufig Zwischenfälle zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr, wenn Radfahrer auf dem Hochbord fahren, da sie von Autofahrern oft nicht ausreichend wahrgenommen werden. Eine Untersuchung stellte fest, dass das Benutzen eines Radweges an Kreuzungen mit einem fünffach höheren Unfallrisiko verbunden ist, als das Fahren auf der Fahrbahn<sup>4</sup>. Weitere Studien haben die Erkenntnis verstärkt, dass das Radfahren auf der Fahrbahn sicherer ist, da Radfahrer so im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden. In diesem Rahmen wurde häufig eine Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gefordert.

Zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht existiert seit 2010 in Deutschland ein zentrales Grundsatzurteil. Das Bundesverwaltungsgericht entschied, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“. Das Gericht bezieht sich dabei auf § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO<sup>5</sup>. Dieses Urteil macht das Radfahren auf der Straße zur Regel, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann. Zudem ist gemäß § 45 Abs.1c Satz 3 StVO die Anordnung der Benutzung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen generell unzulässig. Dies hat bereits in einigen Städten – beispielsweise Köln – dazu geführt, dass alle bestehenden Benutzungspflichten aufgehoben wurden und die besonderen Gefahrenlagen nun neu ermittelt werden.

Weder in der StVO noch in der dazugehörigen VwV sind Hinweise dazu zu finden, wie sich die besondere Gefahrenlage darstellt. Die FGSV gibt erste Anhaltspunkte, wann von einer Führung des Radverkehrs

---

<sup>4</sup> vgl. Schnüll (1992)

<sup>5</sup> Az: BVerwG 3 C 42.09

auf der Fahrbahn im Mischverkehr abzusehen ist: Die Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite spielen eine besondere Rolle.<sup>6</sup> Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen. Die Gefahrenlage kann demnach nur auf Grundlage aktueller, ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden. Im Folgenden wird für die Hinweise zur Einschätzung der Gefahrenlage auf einen Leitfaden der Stadt Mainz zurückgegriffen, der Kriterien der verschiedenen Regelwerke für das Gefährdungspotenzial zusammenstellt<sup>7</sup>:

▪ Kfz-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit | Belastungsbereiche<sup>8</sup>

Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrer auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen.

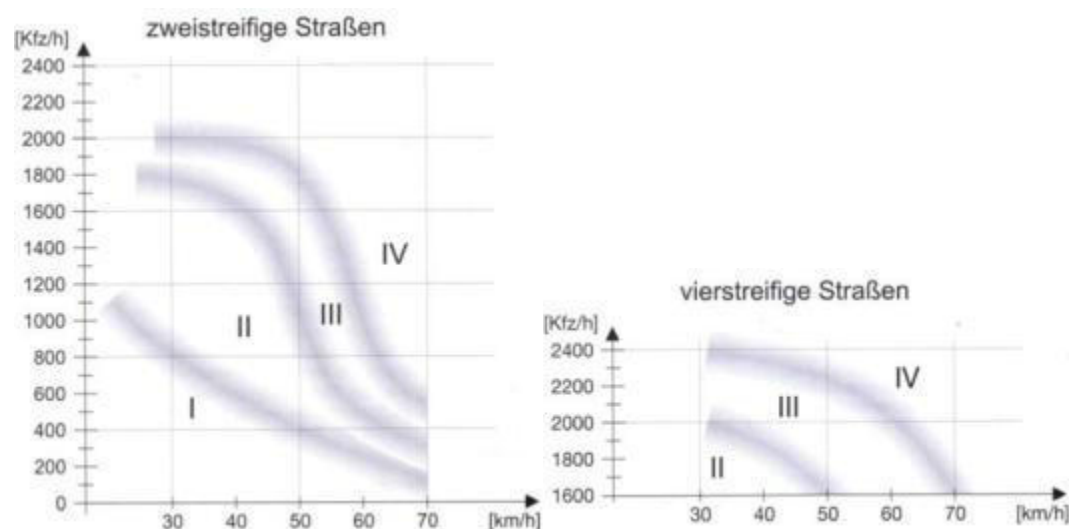


Abbildung 3: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA 2010 (Quelle: FGSV 2010)

Beispiel: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über 700 Kfz/ Stunde liegt<sup>9</sup>. Von einem benutzungspflichtigen Radweg ist somit abzusehen.

**Belastungsbereich I** Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.

**Belastungsbereich II** Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.

<sup>6</sup> vgl. FGSV (2010): 22

<sup>7</sup> vgl. Klöpfer (2011)

<sup>8</sup> vgl. FGSV (2010)

<sup>9</sup> Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Werte.

<i>Belastungsbereich III</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.
<i>Belastungsbereich IV</i>	Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

- Unfallzahlen<sup>10</sup>

Gab es fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr oder fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren bzw. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden auf demselben Streckenabschnitt, so ist die Gefahrenlage zu hoch, um die Fahrbahn freizugeben. Hierbei handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, welche bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung speziell betrachtet werden.

„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht [...] erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen“<sup>11</sup>. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist demnach weiter nur zulässig, wenn eine für den Radweg bestimmte Verkehrsfläche (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen; gemeinsam nutzbarer Gehweg) vorhanden ist oder angelegt werden kann, die Nutzung des Radweges zumutbar und die Linienführung eindeutig ist<sup>12</sup>. Sollen einzelne Wege von einer Kommune als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, können grundsätzlich drei Arten von benutzungspflichtigen Infrastrukturelementen genutzt werden (siehe Tabelle 1). Die baulichen Voraussetzungen der Breite sind dann zu erfüllen. Zur Ausweisung ist jedoch selbst bei der Einhaltung notwendiger Breiten die besondere Gefahrenlage seitens der Stadt zu belegen.

Von den in der VwV-StVO festgeschriebenen Mindestmaßen kann nur „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung“<sup>13</sup> abgewichen werden, „wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit“<sup>14</sup>. Anzumerken ist, dass die Mindestbreiten einen Überholvorgang auf den Radwegen nicht möglich machen. Gerade bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die durch die steigende Anzahl von Pedelecs sowie die unterschiedlichen Nutzer des Fahrrades weiter ansteigen werden, werden Überholvorgänge in Zukunft verstärkt möglich gemacht werden müssen, um die Nutzung des Fahrrades weiterhin attraktiv zu machen.

Weitere **zentrale bauliche Voraussetzungen** zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass...

- ...der Gehweg vom Rad- und Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann und ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- ...von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann.

<sup>10</sup> vgl. FGSV 2003

<sup>11</sup> VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

<sup>12</sup> vgl. VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

<sup>13</sup> VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2, 2a

<sup>14</sup> VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

- ...der Radweg eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand [Breite, Befestigung, frei von Hindernissen] aufweist.
- ...eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt. Die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein. Der Radverkehr ist rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung ist darauf abzustimmen.

Nach §45 Abs.1c sind Tempo-30-Zonen nur an Straßen zulässig, die keine Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) besitzen. Hinter den Zeichen verbergen sich Radwege, gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege und Radfahrstreifen. Auch diese Bereiche werden im Rahmen des Konzeptes identifiziert und Maßnahmen dazu entwickelt.

## 2.2 Qualitätsstandards an Radwegeinfrastrukturen

Um den Radverkehrsanteil in Lünen zu steigern, ist eine geeignete Infrastruktur erforderlich, denn im Verkehrssektor wird die Nachfrage vom Angebot beeinflusst: Ein gutes und attraktives Radwegenetz mit einer entsprechenden Infrastruktur steigert so die Nutzung des Fahrrads bzw. den Radverkehrsanteil. Eine entsprechende Infrastruktur, auf der Radfahrer bequem, sicher und zügig fahren können und die eindeutig verständlich ist, erfordert festgesetzte Qualitätsstandards. Diese sollten bei der Neuplanung von Radinfrastrukturen sowie im Bestand angewandt bzw. auf lange Sicht umgesetzt werden.

### „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichte im Jahr 2010 die aktuelle Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (**ERA 2010**). In diesem Grundlagen-Werk werden auf Grundlage der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben, die ein zügiges Vorankommen gewährleistet. Die ERA 2010 ist nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen<sup>15</sup>. Die Festlegungen haben sich zu einem informellen Ausbaustandard entwickelt, deren Regelstandards auch in Lünen Grundlage der zukünftigen Radverkehrsförderung sind.

Die Empfehlungen der ERA 2010 gelten nicht nur für die Gestaltung benutzungspflichtiger Radwege (siehe Kapitel 2.3), sondern sollen auch bei den nichtbenutzungspflichtigen Radwegen angewandt werden. Die Anforderungen an die Breiten dieser sog. anderen Radwege lassen sich auch aus der ERA 2010 ableiten, sind dort jedoch nicht eindeutig formuliert<sup>16</sup>. Insgesamt sollte anerkannt werden, dass andere Radwege immer ein ergänzendes Angebot zur Fahrbahnnutzung darstellen und deswegen auch eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Unterhaltung erfahren sollten - bis sie bei etwaigen Umbaumaßnahmen rückgebaut werden.

---

<sup>15</sup> vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5

<sup>16</sup> vgl. FGSV (2010): 24 f.

In der ERA 2010 und auch in der StVO sind Anforderungen an mögliche Führungsformen, Breiten der Radinfrastrukturen sowie Knotenpunktgestaltungen und Signalisierungen enthalten. Diese werden im Maßnahmenkonzept als Standards angesetzt werden (vgl. Kapitel 5.2.1).

Ausreichend breite Radwege, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrern und Treppen sind zwar schon jetzt erforderlich. Der Bedarf hierfür wächst jedoch bei einer wachsenden Zahl von Radfahrern und bei der Nutzung von Pedelecs. Das Erfordernis, verkehrssichere Überholvorgänge unterschiedlich schneller Radfahrerinnen und Radfahrer zu ermöglichen, gewinnt darüber hinaus an Bedeutung.

## 2.3 Signalisierungen für den Radverkehr

Genauso, wie die Städte mit der Zeit wachsen, haben sich auch die Regelungen zur Signalisierung für Radfahrer im Laufe der Zeit verändert, sodass Radfahrer heute eine Vielzahl an Lösungen in Städten antreffen. Dieser Umstand führt häufig dazu, dass Radfahrer unsicher sind, welche Signalisierung zu beachten ist und häufig die für die aktuelle Situation günstigere gewählt wird.

In der Fassung der StVO, die bis zum April 2013 gültig war, wurde die von Radfahrern zu wählende Signalisierung von der Position der Furt abhängig gemacht. Wenn eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine besondere Signalisierung besteht, mussten Radfahrer das Lichtzeichen für Fußgänger mitverwenden.

In der Fassung der StVO, die seit April 2013 gültig ist, heißt es: „wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten“<sup>17</sup>. Besteht eine besondere Signalisierung für den Radverkehr, so ist diese zu nutzen. „An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.“<sup>18</sup>. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass der Bestandsschutz ausläuft und bis zum Januar 2017 alle Lichtsignalanlagen, die den Anforderungen nicht entsprechen, umgerüstet werden müssen. Dies kann zum einen die Installation von separaten Signalisierungen für den Radverkehr bedeuten (für den Radverkehr die eindeutigste Lösung) oder das Anbringen von Kombischildern an Fußgängerüberwegen.

Insgesamt wird zukünftig zwischen drei Formen der Radverkehrssignalisierung unterschieden: gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, gemeinsam mit dem Fußverkehr oder selbstständig durch eine eigene Radfahrersignalisierung. Doch gerade gemeinsame Signalisierungen mit dem Fußverkehr gehen nicht auf die schnelleren Räumzeiten des Radverkehrs ein, da nach VwV-StVO gleichzeitig grün/rot zu zeigen ist.

Im Folgenden soll dieses anhand eines Beispiels in Lünen verdeutlicht werden:

---

<sup>17</sup> §37 Abs.2 StVO

<sup>18</sup> §37 Abs.2 StVO



Knotenpunkt:	Kurt-Schumacher-Straße   Münsterstraße
Aktuelle Regelung:	Die Radfahrer und Fußgängerfurt liegen direkt nebeneinander. Deswegen muss der Radfahrer sich aktuell – auch wenn er kein eigenes Piktogramm im Lichtsignal besitzt – an der Signalanlage für die Fußgänger orientieren.
Regelung ab 2017:	Ab 2017 müssen Radfahrer – solange sie kein eigenes Piktogramm in der Lichtsignalanlage haben – die Signalisierung des Kfz-Verkehrs nutzen. Dies würde an dieser Stelle zu schweren Konflikten führen, da der Radverkehr auf dem Gehweg geführt wird. Die Installation von Kombistreuscheiben ist hier im aktuellen Zustand zu empfehlen.

## 2.4 Das Pedelec | Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur

Die Anzahl der Pedelecs, die auf deutschen Straßen zu finden sind, hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Wurden im Jahr 2005 nach Angaben des Zweiradindustrieverbandes<sup>19</sup> 25.000 Pedelecs verkauft, waren es im Jahr 2010 bereits 200.000 und 2012 sogar 400.000. Somit existierten im Jahr 2012 1Mio. Pedelecs in Deutschland, was aktuell jedoch nur knapp 1,5 % des gesamten Fahrradbestandes in Deutschland ausmacht. Zukünftig wird von einer Absatzzahl von 600.000 Pedelecs pro Jahr ausgegangen, sodass sich der Anteil weiter schnell erhöhen wird.

Die Hauptnutzergruppe von Pedelecs ist aktuell noch die Generation 50+, die auch vor dem Kauf regelmäßig Rad gefahren ist. Aufgrund der elektrischen Unterstützung stellen diese Räder gerade für ältere Nutzer eine Alternative zum konventionellen Fahrrad dar, werden aber bisher hauptsächlich im freizeitorientierten und touristischen Bereich genutzt. Die Erfahrungen aus den Niederlanden und das steigen-

<sup>19</sup> vgl. ZIV 2011

de Interesse jüngerer Menschen lassen eine zunehmende Nutzung von Pedelecs auch im Alltagsverkehr erwarten.<sup>20</sup>

Durch die verstärkte Pedelec-Nutzung auf kommunalen Verkehrswegen steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr. Pedelec-Fahrer fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als ein normaler Radfahrer der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Radfahrertypen, aber auch zwischen Radfahrern und Fußgängern. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen.

Hinzu kommt eine häufigere Nutzung von Fahrradanhängern, die eine größere lichte Breite auf Radverkehrsanlagen erfordert.

Sicherheitsrisiken ergeben sich besonders dann, wenn Nutzer die hohe Beschleunigungskraft und starke Bremswirkung des Pedelecs nicht beherrschen. Die Geschwindigkeiten der - in den Augen von Autofahrern als langsame Verkehrsteilnehmer wahrgenommen - Radfahrer werden von Autofahrern, aber auch von Fußgängern unterschätzt. Durch die höheren Geschwindigkeiten erhöht sich gerade auf gemeinsam mit dem Fußverkehr zu nutzenden Flächen (z.B. gemeinsame Geh-/Radwege) das Konfliktpotenzial. Häufig führen auch ungeeignete Radverkehrsanlagen (zu geringe Breite etc.) zu Konflikten. Insbesondere Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind für Pedelec-Fahrer nicht geeignet. Fußgänger haben zwar Vorrang vor dem Radverkehr und Radfahrer müssen ihre Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen und bei Bedarf anhalten<sup>21</sup>, jedoch ist hier mit Regelverstößen zu rechnen.

Die Nutzung von Verkehrsanlagen der Pedelec-Fahrenden entspricht weitgehend der bei früheren Untersuchungen beobachteten Flächennutzung mit konventionellen Fahrrädern: Pedelec-Fahrende nutzen baulich angelegte Radwege (auch nicht benutzungspflichtige), Radfahrstreifen und Schutzstreifen<sup>22</sup>. Diese Ergebnisse können gerade auf die befragten Nutzer von Pedelecs zurückgeführt werden. Gerade Nutzer älterer Altersgruppen fühlen sich beim Fahren auf der Fahrbahn unsicher und präferieren deswegen Strecken mit wenig Kfz-Verkehr. Eine geeignete Infrastruktur, die auch an die Anforderungen von Pedelec-Nutzern angepasst ist, muss hier geschaffen werden.

Investitionen, die heute in die geringsten geforderten Ausprägungen von Radwegen gesteckt werden, können sich in einigen Jahren als Fehlinvestitionen herausstellen, da nicht auf die Notwendigkeit des sicheren Überholens von langsameren Radfahrern geachtet wurde. Themen wie Breiten, aber auch die Aufhebung von Benutzungspflichten, um so auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Radfahrer eingehen zu können, sind aktuell stark diskutierte Themen – gerade innerhalb der Städte und bei deren Bürgern.

## 2.5 Radverkehr als Imagefrage

Die Förderung des Fahrradfahrens beruht nicht mehr nur auf der Etablierung sicherer Infrastrukturanlagen, als neues Aufgabenfeld haben sich für Städte und Kommunen Kampagnen bereits als festes Förderinstrument etabliert. Beispiele mit besonderer Außenwirkung aufgrund ihres Bekanntheitsgrades sind die Kampagnen „Radlhauptstadt München“, „200 Tage Fahrradstadt“ in Mönchengladbach oder „I bike Copenhagen“.

---

<sup>20</sup> Auch die Nutzergruppe der 14-19-Jährigen zeigt zu 42 % Interesse an Pedelecs (vgl. ZIV 2011).

<sup>21</sup> vgl. Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO

<sup>22</sup> Vgl. PGV (2013)

Bisweilen werden in Deutschland pro Jahr in etwa 1 Million Euro für radverkehrsfördernde Kampagnen eingesetzt<sup>23</sup>. Ihnen ist gemein (abhängig von Akteuren, Auftraggebern, Zielgruppen), dass versucht wird, durch einen nicht-investiven Aufwand (Werbung, Marketing, Imagekampagne) das Verkehrsmittelwahlverhalten möglichst breit in der Bevölkerung zugunsten des Fahrrads zu beeinflussen. Neben allgemein bekannten Möglichkeiten (Flyer verteilen, Plakate öffentlichkeitswirksam platzieren) bietet sich für die Durchführung von Kampagnen eine große Vielzahl unterschiedlichster Möglichkeiten. Bislang wurden diese weitestgehend von der Werbewirtschaft etabliert und im privatwirtschaftlichen Umfeld eingesetzt, um beispielsweise neue Produkte zu etablieren oder Umsatzzahlen zu steigern. Mit der fortschreitenden Einflussnahme digitaler Techniken im alltäglichen Leben wurde dieses Möglichkeitsfeld noch einmal erweitert.

Neben städtisch konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein, wie dies beispielsweise die Kampagne „Stadtradeln“ zeigt. Hierbei werden Kommunen auf freiwilliger Basis in einen Fahrradwettbewerb zueinander gesetzt – Kommunen bilden Teams und die Kommune, welche in 21 Tagen am meisten Kilometer zurücklegt, wird prämiert.

Wirkungsvolle Kampagnen können mittlerweile zur Stärkung des Images einer Stadt als sogenannte „Fahrradstadt“ beitragen, mit dem sie sowohl international und national in verschiedensten Medien (Artikel, Forschungsberichte, Fernsehsendungen, Workshops) auftauchen und genannt werden. Dafür bedarf es eines leicht verständlichen und öffentlichkeitswirksamen Auftretens, welches zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Radfahrens führt.

---

<sup>23</sup> vgl. difu 2012



## 3 Ausgangslage und bisherige Radverkehrsförderung in Lünen

Die grundlegenden Voraussetzungen des Radverkehrs in Lünen werden durch unterschiedliche Komponenten abgebildet. Neben den Faktoren der Infrastruktur (Knotenpunkte, Wegeführungen), spielen auch die Themen Siedlungsstruktur und Image/ Wert des Radfahrens in der Stadt Lünen eine wichtige Rolle. Auf die Themen Image und Kommunikation soll deswegen in diesem Punkt besonders eingegangen werden. Hier werden die Ergebnisse, die aus der Radfahrerbefragung hervorgingen, zusammengefasst. Bisherige Ansätze, umgesetzte Maßnahmen und Untersuchungen bezüglich des Radverkehrs in Lünen werden betrachtet.

### 3.1 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur einer Stadt hat großen Einfluss auf das Radfahren. Gerade in Städten mit Höhenunterschieden ergeben sich für Radfahrer häufig schwierige Situationen.

Die Stadt Lünen bietet durch ihre flache Topographie gute Voraussetzungen zum Radfahren – auch für ungeübte oder ältere Radfahrer. Insgesamt gibt es drei zentrale Siedlungsschwerpunkte in Lünen, die hier beispielhaft aufgeführt werden:

- Lünen Mitte und Altlünen,
- Lünen Süd und Niederaden sowie
- Brambauer.

Innerhalb von 6 km ist die Innenstadt aus den Stadtteilen zu erreichen. Barrieren im Stadtgebiet stellen der Datteln-Hamm-Kanal, die Lippe sowie die Bahnlinien – sie durchkreuzen Lünen in Nord-Süd- sowie Ost-West-Verbindung - dar. Die Schulen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. In den meisten Fällen müssen also nur kurze Wege zwischen den wichtigsten Quell- und Zielpunkten in der Stadt zurückgelegt werden (siehe Karte 1). Insgesamt hat Lünen einen negativen Pendlersaldo von knapp 7.500 Pendlern zu verzeichnen (15.093 Einpendler; 22.579 Auspendler pro Tag)<sup>24</sup>.

#### *Mobilitätsverhalten und Einschätzung des Radverkehrs der Lünener Bevölkerung*

Im Rahmen einer Mobilitätsbefragung im Kreis Unna im Jahr 2013 wurde auch die Lünener Bevölkerung bezüglich ihres werktäglichen Mobilitätsverhaltens befragt. Eine separate Auswertung für die Stadt Lünen wurde vorgenommen und kann als erste grobe Einschätzung genommen werden. Durch eine Befragung im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD+ sollen weitere Ergebnisse hinzukommen.

Für Lünen konnte auf 770 Personendaten und 2.037 Wegedaten zurückgegriffen werden. Dies bildet in etwa 1 % der Lünener Bevölkerung ab.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Vgl. IT NRW (Daten von 2012)

<sup>25</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

Ein Auto ist in sehr vielen Haushalten vorhanden - 87 % der Haushalte besitzen mindestens eins (Landesdurchschnitt NRW: 83 %). Fast die Hälfte der motorisierten Haushalte besitzt mind. zwei Kfz. Der Führerscheinbesitz in Lünen liegt bei 87 % - bei den über 16-jährigen.<sup>26</sup>

Beim Fahrradbesitz stellt sich das Bild in den Haushalten wie folgt dar: 88 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. 1/3 der Haushalte besitzen sogar drei oder mehr Fahrräder. Trotzdem besitzen 12 % der Haushalte kein Fahrrad (Landesdurchschnitt NRW: 18,8 %).<sup>27</sup>

Am regelmäßigsten (Nutzung des Verkehrsmittels für die täglichen Wege) werden die Wege mit dem Auto zurückgelegt (54 %). Mit 20 % erreichte das Fahrrad den zweiten Rang unter den regelmäßig genutzten Verkehrsmitteln. Bus und Bahn werden von 17 % der Personen regelmäßig genutzt. Das Kfz wird überdurchschnittlich oft als hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel benutzt.<sup>28</sup>

Die im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln geringere Nutzung des ÖVs in Lünen spiegelt sich auch in der Verfügbarkeit von Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr wieder. 85 % der Personen in Lünen besitzen keine ÖV-Dauerkarte. Dennoch ist der Anteil der Personen mit einer Dauerkarte in Lünen im Vergleich mit den anderen Kommunen im Kreis im Mittelfeld. Es zeigt sich, dass 16 % der Nichtnutzer den ÖPNV zu teuer finden. Bei den Nichtnutzern nannte ca. jeder Fünfte Inflexibilität und jeder elfte ein schlechtes Angebot als Grund für ihre Nichtnutzung des ÖPNV.<sup>29</sup>

Insgesamt wurde das Fahrradangebot in Lünen von der Bevölkerung mit der Schulnote 2,5 (befriedigend) bewertet. Für ein Drittel der Nicht-Radfahrer in Lünen ist ebenso wie auf Kreisebene das Ziel zu weit weg. Die zweithäufigste Nennung neben „Sonstiges“ erfolgte in der Kategorie „Anstrengend“. 72 % der Radfahrer aus Lünen gaben keine Gründe für die Nichtnutzung an, was die Zufriedenheit wieder spiegelt. Ein weiterer Punkt, der im Rahmen der Erhebung auffiel, ist, dass etwa 2/3 der Befragten ihr Rad am Wohnort abstellen können. Am Arbeitsplatz ist dies nur für 1/3 der Befragten möglich.<sup>30</sup>

Insgesamt lag der Radverkehrsanteil in Lünen im Jahr 2013 bei 17,3 % - der Durchschnitt im Kreis Unna liegt bei 12 %<sup>31</sup>. Dabei wird in Lünen das Rad besonders von jüngeren Menschen bis 17 Jahre und Personen über 50 Jahren genutzt. Die durchschnittliche Wegedauer mit dem Fahrrad liegt bei 14 Minuten. Fast 12 % aller Wege im MIV sind kürzer als 5 Minuten, fast 35 % sogar kürzer als 10 Minuten<sup>32</sup>. Hier besteht besonderes Verlagerungspotenzial zugunsten des Radverkehrs.

98 % der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, bleiben innerhalb von Lünen. Nur 2 % der Wege beginnen in Lünen und enden in einer anderen Stadt – oder umgekehrt<sup>33</sup>. Hier besteht nach einer ersten Einschätzung Potenzial zur Verbesserung.

---

<sup>26</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>27</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>28</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>29</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>30</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>31</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>32</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>33</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

Am häufigsten wird das Fahrrad im Ausbildungsverkehr, im Freizeitverkehr sowie für kleinere Besorgungen genutzt (31,9 % aller Wege im Ausbildungsverkehr werden mit dem Rad zurückgelegt). Auf dem Weg zur Arbeit wird das Rad nur für 12,7 % der Wege genutzt<sup>34</sup>.

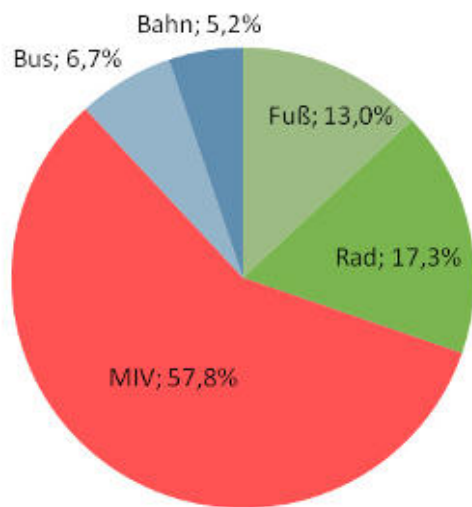


Abbildung 4: Modal Split Lünen (eigene Darstellung)

## 3.2 Bisherige Konzepte, Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Die Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Lünen wurde bereits in einigen Konzepten auf unterschiedlichen Planungsebenen behandelt.

### 3.2.1 Radverkehrskonzept Kreis Unna

Im Jahr 2013 wurde das kreisweite Radverkehrskonzept im Kreistag verabschiedet. Demnach wird das Radverkehrskonzept als mittelfristig orientiertes Zielkonzept für den Kreis Unna zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung soll Zug um Zug je nach zur Verfügung stehenden Haushalts- und Fördermittel durch die zuständigen Baulastträger erfolgen. Den Städten und Gemeinden sowie dem Landesbetrieb wird die Umsetzung des Handlungsprogramms mit den Prioritäten für die Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Unna nahegelegt<sup>35</sup>.

Ziel dieses Konzeptes war es, Lückenschlussnotwendigkeiten im infrastrukturellen Radverkehrsnetz sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr aufzudecken und die entsprechenden Maßnahmenempfehlungen im Rahmen eines Handlungsprogramms zu dokumentieren. Das im Radverkehrskonzept entwickelte Zielnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr wird in die Netzkonzeption für Lünen berücksichtigt.

<sup>34</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>35</sup> vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

Für die Stadt Lünen wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna neun Maßnahmen (siehe Anhang 8.1.1) formuliert – davon sechs an Gemeindestraßen, zwei an Landesstraßen und eine an Bundesstraßen. Diese werden bei der Maßnahmenentwicklung integriert und überarbeitet.

### 3.2.2 BYPAD-Bericht 2012

BYPAD (Bicycle Policy Audit) wurde zwischen 1999 und 2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Experten-Konsortium entwickelt und untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann. Auch in der Stadt Lünen wurde das BYPAD-Audit durchgeführt, um die damalige Radverkehrsförderung auf den Prüfstand zu stellen und Qualitätsziele für die künftigen Aktionen zur Förderung des Radverkehrs in Lünen zu entwickeln.

Insgesamt erreichte die Radverkehrsförderung in Lünen die BYPAD-Stufe 2 (von 4) „Isolierter Ansatz“, was bedeutet, dass es sich in Lünen um eine reine Radverkehrsförderung handelt<sup>36</sup>. Durchschnittlich wurden in den 9 Modulen 51,9 % von 100 % erreicht. Die wichtigsten Ergebnisse in den einzelnen Modulen werden im Folgenden kurz zusammengefasst. Sie geben einen sehr guten Überblick über die Situation der Radverkehrsförderung in Lünen.

#### Anforderungen der RadfahrerInnen – Isolierter Ansatz

Positiv wird die Beteiligung bei der Gründung der AGFS in NRW gesehen. Hiermit wurde ein deutliches Zeichen für den Radverkehr gesetzt. Auch die Berücksichtigung des Radverkehrs in den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans (1990) und die Schaffung des Leezenpatt als attraktive Nord-Süd-Verbindung wird als wichtig erachtet. Durch die stetige Zusammenarbeit mit dem ADFC in Lünen wird der Status Quo der Radverkehrsanlagen stetig geprüft.

#### Steuerung und Koordinierung – Isolierter Ansatz

Auf Verwaltungsebene besteht ein etablierter und regelmäßig stattfindender Arbeitskreis Radverkehr. Die regionale und überregionale Zusammenarbeit wird überdies eher projektbezogen angesehen. Insgesamt wird der Informationsaustausch zwischen der Verwaltung und der Politik jedoch als „verbesserungsfähig“<sup>37</sup> eingeschätzt. Zwar wird das Rad generell bei den städtischen Themen zur Mobilität berücksichtigt, eine Behandlung als gleichwertiges Verkehrsmittel ist vor allem in den politischen Gremien jedoch nicht gegeben<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> Stufe 0 = kaum/keine Aktivitäten  
Stufe 1 = Ad-hoc orientiert (Feuerwehr-Prinzip)  
Stufe 2 = Isolierter Ansatz (reine Radverkehrsförderung)  
Stufe 3 = System-orientiert (Nachhaltigkeitsprinzip)  
Stufe 4 = Integrierter Ansatz (Gesamtpolitisch, Fachübergreifend)

<sup>37</sup> Vgl. PGV (2012)

<sup>38</sup> Vgl. PGV (2012)

### Strategien und Konzepte – Ad-hoc orientierter Ansatz

Insgesamt wurde der Radverkehrsförderung in Lünen im Jahr 2012 als ein projektbezogener Ansatz bewertet. Gerade das Fehlen eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes wurde als „deutlicher Mangel“<sup>39</sup> ermittelt.

### Finanzen und Personal – isolierter Ansatz

Bemängelt wurde in diesem Punkt, dass kein festes Budget für den Radverkehr zur Verfügung steht und die Finanzierung der Einzelprojekte nur auf Antrag erfolgen kann. Zudem wurde das Fehlen eines konkreten Radverkehrsbeauftragten bemängelt.

### Infrastruktur und Sicherheit – isolierter Ansatz

Das Modul der Infrastruktur und Sicherheit wurde am besten bewertet. Besonders hervor zu stellen sei hier die gute Zusammenarbeit mit der Polizei. Weiterhin ist die Stadt Lünen Mitglied im Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“, einer Initiative des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Weiterhin wurde das dichte Radwegenetz sowie der Leezenpatt positiv bewertet. Auch die vielen Tempo-30-Zonen sowie die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung tragen zur Förderung des Radverkehrs bei. Auch die Situation der Abstellanlagen wird insgesamt als ausreichend eingeschätzt.

Die Führung des Radverkehrs – außerhalb des Leezenpatts - wurde jedoch als „nicht den aktuellen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen“<sup>40</sup> entsprechend bezeichnet. Dies wird im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD+ zu überprüfen sein.

### Information und Erziehung – isolierter Ansatz

In Lünen wird gerade in Grundschulen und in der Sekundarstufe intensive Verkehrserziehung durchgeführt. Aktuelle Themen und geplante Maßnahmen werden vereinzelt über örtliche Printmedien oder die Internetseite der Stadt bekanntgegeben, wobei besonders die Webseite der Stadt Lünen als ausbaufähig betrachtet wird.

Im Bereich der Fahrradwegweisung wird weiteres Ausbaupotenzial gesehen – gerade in der Abstimmung mit den Nachbarkommunen.

### Kommunikation und Partner – Ad-hoc- orientierter Ansatz

Besonders die Öffentlichkeitsarbeit wurde als Manko in der Radverkehrsförderung herausgestellt. Diese sei fehlend oder unzureichend vorhanden. Die Zusammenarbeit mit Akteuren in der Stadt findet projektbezogen statt, sodass auch hier Handlungsbedarf besteht.

### Ergänzende Maßnahmen – isolierter Ansatz

Gerade Maßnahmen, die zur Förderung des Umweltverbundes und der Verlagerung von Kfz-Fahrten auf diesen geführt haben, werden als positiv bewertet (insbesondere die Einrichtung des Leezenpatts). Die zentralen Innenstadtbereiche konnten so eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs erfahren – eine generelle Verlagerung der Kfz-Fahrten aus der Innenstadt ist hingegen nicht gewünscht. Auch der Ausbau der Abstellanlagen in den Innenstadtbereichen wurde in den vergangenen Jahren durchgeführt.

---

<sup>39</sup> Vgl. PGV (2012)

<sup>40</sup> Vgl. PGV (2012)

### Evaluation und Wirksamkeit – isolierter Ansatz

Aktuelle Daten zur Fahrradnutzung in Lünen liegen nicht vor. Die Daten über Unfälle werden jedoch regelmäßig erhoben und ausgewertet. Zu Unfallhäufungsstellen tagt eine Unfallkommission, die Lösungsvorschläge erarbeitet. Diese werden einer Erfolgskontrolle unterzogen.

### **3.2.3 Masterplan Einzelhandel – Nahversorgungskonzept**

Auch der Masterplan Einzelhandel aus dem Jahr 2009 nimmt Einfluss auf den Radverkehr in Lünen. Zukünftig ist angestrebt, integrierte Stadtteilzentren – für die Nahversorgung – weiter zu qualifizieren. Die fußläufige Erreichbarkeit ist explizit genannt, hat selbstverständlich auch Einfluss auf die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Das definierte Versorgungsnetz mit den drei Zentrentypen (Innenstadt, Nebenzentrum, Nahbereichszentrum) wurde in die Zielnetzentwicklung integriert.

### **3.2.4 Weitere Maßnahmen der Radverkehrsförderung in der Stadt Lünen**

Neben den beschriebenen Berichten wurden in der Stadt Lünen einige weitere Maßnahmen umgesetzt, die zum einen die Infrastruktur in der Stadt verbessert haben, zum anderen auch auf öffentlichkeitswirksame Weise das Radfahren in Lünen bewirbt.

Lünen ist eine Stadt der kurzen Wege. Die Lippestadt hat ihre Verkehrspolitik auf eine umweltverträgliche Mobilität ausgerichtet. Dabei spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle.

Vor allem das Stadtmarketing der Stadt Lünen betreibt bereits viel Öffentlichkeitsarbeit zu Gunsten des Radverkehrs in Lünen und der Region.

Der jährlich stattfindende Drahteselmarkt<sup>41</sup> ist als Grundstein für die Öffentlichkeitsarbeit zu nennen. Der Markt ist ein wichtiges und in Lünen etabliertes Event. Im Frühling 2015 fand er zum zehnten Mal statt.

Im Jahr 2014 organisierte das Stadtmarketing der Stadt Lünen zudem folgende Veranstaltungen zum Thema Fahrrad:

- ◆ Die Großveranstaltung „radKULT(O)UR“ im Kreis Unna fand 2014 erstmalig unter Beteiligung der Stadt Lünen statt. Die ca. 10.000 Radfahrbegeisterten fuhren über Strecken, welche ausschließlich Ihnen vorbehalten waren.
- ◆ Im Jahr 2014 nahm die Stadt Lünen ebenfalls bei der bundesweiten Aktion „STADTRADELN“ teil. 216 Radfahrerinnen und Radfahrer legten innerhalb von drei Wochen insgesamt 47.871 km mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei 6.893,4 kg CO<sub>2</sub>.<sup>42</sup> Bei den teilnehmenden

---

<sup>41</sup> Zum Start in die Fahrradsaison veranstaltet das Stadtmarketing der Stadt Lünen jedes Jahr an einem Samstag in Frühjahr den Open-Air-Fahrradmarkt „Drahteselmarkt“ auf dem Rathausplatz. Neben dem Angebot von Fahrrädern und Radzubehör bietet der Drahteselmarkt Informationen, Aktionen und ein buntes Unterhaltungsprogramm für die ganze Familie rund um die Themen „Freizeit und Radfahren“. Verschiedene Mitmach-Aktionen für Kinder runden das Angebot ab.

<sup>42</sup> Vgl. Ergebnisse des STADTRADELN 2014

Städten der Metropole Ruhr belegt Lünen damit den fünften Platz (teilgenommen haben 14 Kommunen).

- ◆ Im Sommer 2014 endete die NRW-Radtour in Lünen und sorgte durch großflächige Pressearbeit für positives Öffentlichkeitsaufsehen in Bezug auf das Radfahren in Lünen.
- ◆ Zudem bietet die Stadt Lünen eigene Radtouren an. Zu nennen sind: geführte Stadtführungen zu diversen Themen als Radtouren, eine Radtour mit dem Bürgermeister, sowie eine Radtour durch die Gärten am Tag der offenen Gartenpforte.

Weiter sind auch die Radpläne und Stadtsouvenirs zu nennen, die das Stadtmarketing verkauft. Insgesamt gibt es sieben Radpläne im Sortiment, die den Radverkehr in Lünen und Umgebung fördern. Als Souvenir gibt es den Sattelschoner, der die Fahrradfreundlichkeit Lünens unterstreicht. Das wesentliche Kartenmaterial ist der Radstadtplan für Lünen, welcher im Jahr 2012 veröffentlicht wurde und die wichtigsten Punkte und Wege für den Radverkehr in Lünen abbildet. Es wird aber auch eine breite Palette an Informationsmaterial vom Stadtmarketing zum Thema Radfahren und Radtouren in Lünen und Umgebung an Interessierte kostenlos herausgegeben.

Im Infrastrukturbereich wurde beispielsweise die Fußgängerzone für den Radverkehr geöffnet und der Leezenpatt umgesetzt. Dieser führt auf einer Länge von 6km von Norden nach Süden durch die Stadt.

Eine ausführlichere Zusammenstellung ist dem Anhang 8.1.2 zu entnehmen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in Lünen bereits viel für den Radverkehr getan wird. Viele Maßnahmen wurden bereits umgesetzt und unterschiedliche Akteure eingebunden. Mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie dem Drahteselmarkt oder dem STADTRADELN wird auch die Öffentlichkeit in das Thema des Radfahrens eingebunden.

### 3.3 Unfallgeschehen

Im Vergleich zu den starken Rückgängen bei der Zahl getöteter und verletzter Verkehrsteilnehmer insgesamt konnte der Radverkehr vom erreichten Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher nur unterdurchschnittlich profitieren. Anlass zur Sorge gibt, dass sich immer weniger Radfahrer im Straßenverkehr sicher fühlen. Das zeigt zumindest der Fahrrad-Monitor 2011, im Rahmen dessen nur etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen sagten, dass sie sich im Straßenverkehr als Radfahrer sehr sicher oder meistens sicher fühlen. 2009 waren dies noch zwei Drittel aller Befragten.

Im Rahmen des Unfallgeschehens werden im Radverkehrskonzept die ermittelten Unfallhäufungsstellen übernommen. Dabei handelt es sich um Kreuzungen, bei denen die kritische Zahl an Unfällen in einem Jahr/ in drei Jahren überschritten wurde.

In Lünen konnten folgende Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Diese sind<sup>43</sup>:

Tabelle 1: Unfallhäufigkeitsstellen in der Jahresübersicht und in der 3-Jahresübersicht (Quelle: Stadt Lünen)

Straßenname	Jahr	Unfälle mit Radfahrern
Kurt-Schumacher-Straße / Münsterstraße	2011	3
Bebelstraße / Derner Straße	2011	2
Kurler Straße / Preußenstraße	2011	2
Laakstraße / Akazienstraße	2011	5
Zwoller Allee / Willi-Melchers-Straße	2011	1
Cappenberger Straße / Löwen-Köster-Straße / Schulstraße	2012	7
Königsheide / Rudolfstraße	2012	2
Kurt-Schumacher-Straße / Engelstraße / Merschstraße	2012	2
Kurt-Schumacher-Straße / Bismarckstr. / Horstmarer Str.	2012	3
Cappenberger Straße / Löwen-Köster-Straße / Schulstraße	2013	2
Steinstraße / Wehrenboldstraße (Kreisverkehr)	2011	1
	2012	2
	2013	2
Kreuzung Mengeder Straße / Königsheide / Brechtener Str.	2011	2
	2012	4
	2013	1

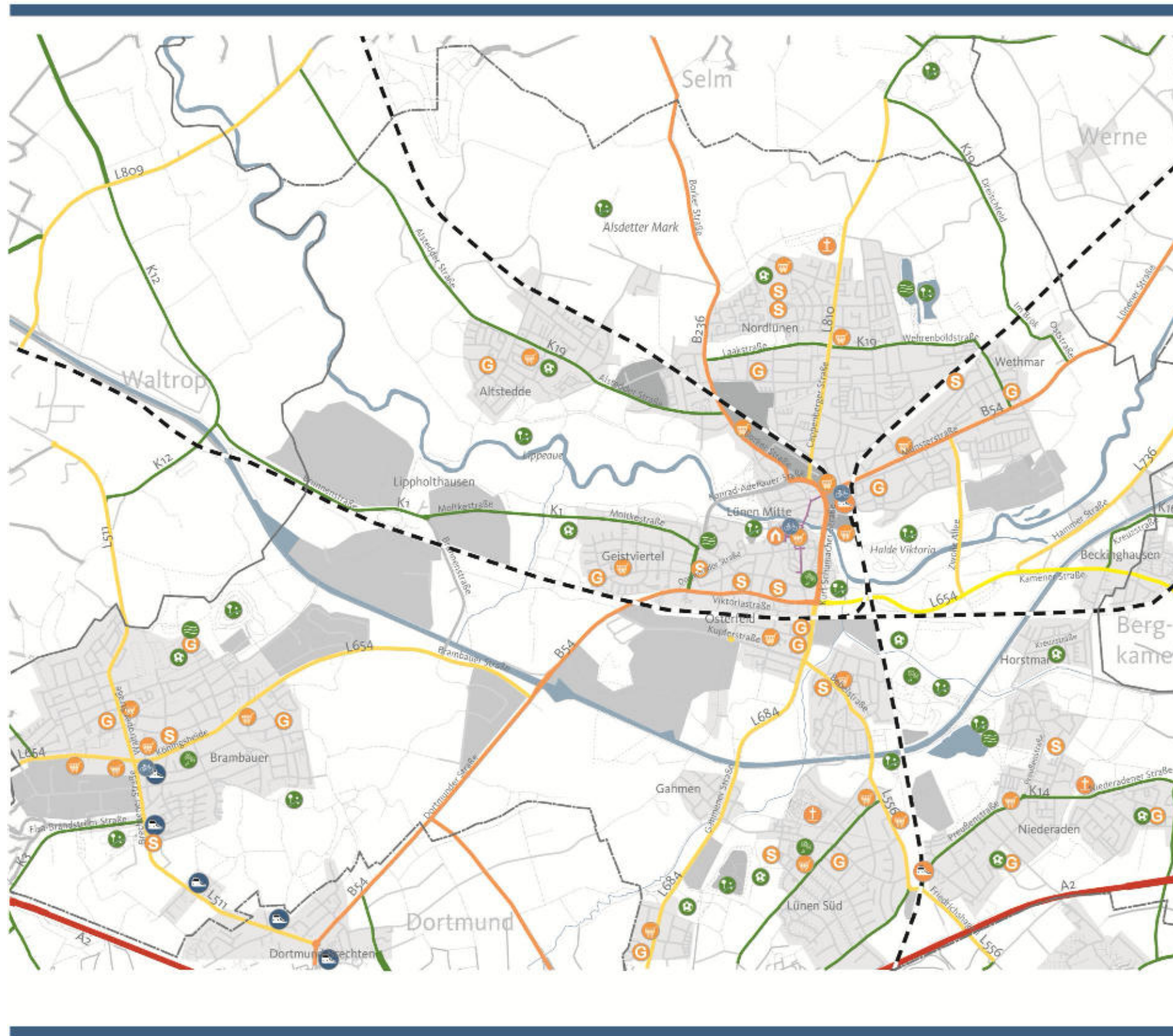
Gerade im Bereich des neuen Leezenpatts gab es zu Beginn eine Vielzahl an Unfällen. Diese sind darauf zurückzuführen, dass die Vorfahrtsregelung dieses neuen Elementes vielen Autofahrern noch nicht bewusst war.

Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein. Darauf weisen auch Erkenntnisse aus einer Untersuchung der BAST hin, in der festgestellt wurde, dass dort, wo sich im Einzelfall Unfallauffälligkeiten zeigen, meist entwurfstechnische Gegebenheiten zu verzeichnen sind, die sich unfallbegünstigend ausgewirkt haben. Diese gilt es im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> zu begleichen.

Die Jägerstraße soll als Unfallpunkt in die Betrachtung mit einbezogen werden, da es hier 2014 zu einem tödlichen Verkehrsunfall gekommen ist.

<sup>43</sup>Quelle: Stadt Lünen





## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Quellen und Ziele im Radverkehr

#### Quellen und Ziele

- Siedlungsschwerpunkte
- Gewerbestandorte
- G Grundschule
- S weiterführende Schule
- † Friedhof
- H öffentliche Verwaltung
- W Einkaufsmöglichkeiten
- S Schwimmbad
- K Kultureinrichtung
- R Sportplatz/-halle
- 1: Naherholungsgebiet

#### Verkehrsnetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Fuß- und sonstigen Wege
- | Ortsschild
- Bahngleis
- B Bahnhof
- S Straßenbahnhaltestelle
- R Radstation



Grundlage: OpenStreetMap

Stand:  
September 2014

Karte 1: Quellen und Ziele im Radverkehr (eigene Darstellung)

## 4 Analyse der bestehenden Radwegeinfrastruktur

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden unterschiedliche Merkmale, die für die Attraktivität des Radverkehrs in Lünen wichtig sind, betrachtet. Insgesamt wurde das zuvor erstellte, mögliche Radwegenetz<sup>44</sup> befahren. Insgesamt wurden dem entsprechend mehr Strecken betrachtet, als das entwickelte Radwegenetz für das Maßnahmenkonzept RAD+ (siehe Kapitel 5.1) enthält. In der Bestandsanalyse werden jedoch nur die Strecken dieses entwickelten Radwegenetzes betrachtet werden, um die Bestandssituation auf das Maßnahmenkonzept zu fixieren.

Da insbesondere im Alltagsverkehr großes Potenzial gesehen wird, fokussieren sich die folgenden Kapitel auf die Infrastrukturen für den Alltagsverkehr. Das Netz für den Freizeitverkehr wird ergänzend betrachtet werden. Abschließend wird auf die Situation der Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt eingegangen.

### 4.1 Bestehende Führungsformen in Lünen

Insgesamt gibt es eine sehr große Vielfalt an Führungsformen in Lünen. Die Verteilung und die Häufigkeit des Wechsels variiert im Stadtgebiet. Insbesondere aus einem häufigen Wechsel zwischen Führungsformen auf dem Hochbord oder auf der Straße resultieren Verunsicherungen bei allen Verkehrsteilnehmern. Insbesondere am zentralen Ring um die Innenstadt gibt es beispielsweise viele unterschiedliche Führungsformen (siehe Karte 2).

Im Alltagsnetz (insgesamt etwa 133 km) verteilen sich die Führungsformen wie folgt:

Tabelle 2: Verteilung der Führungsformen im Alltagsnetz (eigene Darstellung)

Führungsform / Kombination	Länge	Anteil
<b>Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein</b>		
<i>Gemeinsamer Geh- und Radweg</i> (in beide Fahrrichtungen gleich)	17,3 km	13,0 %
Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen gleich)	7,6 km	5,7 %
Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg	0,7 km	< 1 %
Radweg (in beide Fahrrichtungen gleich)	0,9 km	< 1 %
Einseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Radweg im Zweirichtungsverkehr	10,5 km	7,9 %
Beidseitige Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,1 km	1,6 %

<sup>44</sup> Bestehend aus den Wegen des Fahrradstadtplans

Zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein		
Gehweg „Radfahrer frei“ (in beide Fahrrichtungen gleich)	5,0 km	3,8 %
Anderer Radweg (in beide Fahrrichtungen gleich)	1,4 km	1,1 %
Gehweg „Radfahrer frei“/ anderer Radweg	0,6 km	< 1 %
Führung im Straßenraum		
<i>Mischverkehr</i>	<i>42,3 km</i>	<i>31,5 %</i>
markierte Radinfrastruktur (in beide Fahrrichtungen) (Schutzstreifen/ Radfahrstreifen)	2,0 km	1,5 %
Fahrradstraße	2,0 km	1,5 %
Kombinierte Führung im Straßenraum und auf dem Bordstein		
Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum	3,6 km	2,7 %
zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum	2,3 km	1,7 %
zusätzlich angebotene & benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein	3,0 km	2,3 %
Sonstige Führungsformen		
Fußgängerzone (für Radfahrer freigegeben)	0,6 km	< 1 %
<i>Führung über Grünverbindungen</i>	<i>29,8 km</i>	<i>22,4 %</i>
Sonstige Führungsformen	0,5 km	< 1 %
Kein Weg vorhanden	1,0 km	< 1 %

Bei der Betrachtung der räumlichen Verortung der unterschiedlichen Führungsformen fällt auf, dass gerade im Zentralen Bereich der Stadt (Innenstadt und Umgebung) häufig ein Wechsel zwischen den Führungsformen stattfindet. Dies ist den gewachsenen Strukturen und den sich in der Vergangenheit ändernden Anforderungen an Radwege und die wechselnden Einstellungen und Ansichten zur Führung von Radfahrern geschuldet. Als Vergleich wird Brambauer als ein Stadtteil herangezogen, wo die Führungsformen sich sehr homogener und somit auch eindeutiger gestalten.

Die Führungsformen im Freizeitnetz sind insgesamt und in ihrer räumlichen Verteilung betrachtet einheitlicher. Über lange Strecken ist die gleiche Führungsform (gemeinsame Geh- und Radwege oder nicht beschilderte Grünverbindungen) vorzufinden. Dies ist besonders auf die vielen straßenunabhängigen Führungen zurückzuführen.

## 4.2 Benutzungspflichtige Radwege

An benutzungspflichtige Radwege werden besondere Anforderungen gestellt. Dies betrifft insbesondere das Gefahrenpotenzial und die bestehende Beschaffenheit (Befahrbarkeit) des Radwegs. Ein wichtiges Indiz ist hier die Breite. Zu schmale Radwege entlang von Straßen schränken ein zügiges Vorankommen für Radfahrer ein und können zu Konflikten führen (z.B. zu geringe Flächen zum Ausweichen). Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die benutzungspflichtigen Radwege in Hinblick auf Ihre bestehenden Breiten untersucht. Auch wurde – wo möglich<sup>45</sup> – die bestehende Führungsform mit dem Gefahrenpotenzial und den daraus abzuleitenden, empfohlenen Führungsformen ermittelt. Auf diese Weise wurden Straßenzüge, bei denen eine Überregulierung vorliegt und Radfahrern ohne besondere Gefahrenlage die Nutzung der Fahrbahn verwehrt wird, identifiziert. Auch Netzlücken konnten auf diese Weise ermittelt werden (vgl. Kapitel 4.3). Eine Überregulierung konnte auf einer Strecke von etwa 7,5 km festgestellt werden (siehe *Karte 3* und *Karte 4*).

Fast in 1/3 des Alltagsnetzes wird der Radverkehr entlang von Straßen auf benutzungspflichtigen Wegen geführt. Die notwendigen Breiten nach StVO erfüllen hierbei etwa 80 % (38,5 km), die Regelbreiten nach ERA 2010 erfüllen nur etwa 50 % (24,7 km) der Strecken, auf denen benutzungspflichtige Radwege bestehen (einseitig/beidseitig). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung (siehe Kapitel 5.2.1) ist auch die Betrachtung der Erfüllung der Regelbreiten nach ERA 2010 wichtig (siehe *Karte 5* und

*Karte 6*).

## 4.3 Netzlücken

Die Verknüpfung zwischen Netz, bestehender Führungsform und der Einschätzung des Gefahrenpotenzials (Belastungsbereiche nach ERA 2010) zeigt Netzlücken auf (siehe *Karte 4*). Netzlücken sind hier als Abschnitte definiert, in denen entweder kein Weg besteht oder dem Radverkehr trotz hoher Gefahrenlage (Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit) keine separate Infrastruktur zugewiesen ist. Insgesamt haben die Netzlücken im Alltagsnetz eine Länge von etwa 6,6 km, im Freizeitnetz von 2,2 km (550 m überschneiden sich hierbei).



Im Alltagsnetz konnten sieben Netzlücken ermittelt werden (siehe *Tabelle 3*). Im Freizeitverkehr wurde drei Netzlücke identifiziert (siehe *Tabelle 4*). Diese sollen hier kurz beschrieben werden

---

<sup>45</sup> Abgeschätzt wurde das Gefahrenpotenzial an den klassifizierten Straßen, da hier häufig Belastungszahlen vorlagen. Zudem ist hier mit einem hohen Verkehrsaufkommen und damit einem erhöhten Gefahrenpotenzial zu rechnen. Der zentrale Innenstadtring wurde in seiner Gesamtheit betrachtet. Tempo-30-Zonen ergänzt.



Tabelle 3: Netzlücken im Alltagsnetz (eigene Darstellung)

Abschnitt	Beschreibung
<p>Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße</p>	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr beträgt in diesem Abschnitt 70 km/h. Das Verkehrsaufkommen liegt bei fast 2.500 Fahrzeugen in der Spitzenstunde. Aus diesem Grunde ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Aktuell gibt es jedoch in eine Fahrtrichtung keinen benutzungspflichtigen Radweg. Hier besteht ein anderer Radweg.</p> <p>Auf diesem Abschnitt ist eine standardgerechte Radinfrastruktur getrennt vom Kfz-Verkehr zu schaffen.</p> <p>Länge: 350 m</p> 
<p>Konrad-Adenauer-Straße zwischen Viktoriastraße und Lippebrücke</p>	<p>Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Belastungszahlen machen eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Aktuell können Radfahrer teilweise einen anderen Radweg nutzen. Auf weiteren Abschnitten gibt es einen Mehrzweckstreifen, der genutzt werden kann, jedoch teilweise von parkenden Fahrzeugen mit genutzt wird.</p> <p>Eine einheitliche und eindeutige Führung des Radverkehrs wäre auf diesem Abschnitt wünschenswert.</p> <p>Länge: 850 m</p> 
<p>Borker Straße Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Ladestraße</p>	<p>Geschwindigkeiten und Belastungszahlen machen eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Heute wird der Radverkehr im Mischverkehr sowie auf sehr schmalen Gehwegen geführt.</p> <p>Hier ist eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr notwendig.</p> <p>Länge: 325 m</p> 


Abschnitt	Beschreibung	
Lanstroper Straße zwischen Ortsein-/ausgang und Gemarkungsgrenze	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr beträgt in diesem Abschnitt 100km/h. Aus diesem Grunde erscheint eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Aktuell besteht keine separate Führung für den Radverkehr.</p> <p>Länge: 350 m</p>	
Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße	<p>Heute besteht zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der Zwolle-Allee über das ehemalige Gelände der Zeche Viktoria ein Schleichweg, der durch eine Unterführung erreicht werden kann.</p> <p>Das Radverkehrsnetz sieht hier für den Alltagsverkehr die Führung einer Ost-West-Verbindung vor.</p> <p>Diese Strecke wäre auch für den Freizeitverkehr von wichtiger Bedeutung.</p> <p>Länge: 950 m</p>	
Gahmener Straße Zwischen Bebelstraße und Im Sauerfeld	<p>Heute wird der Radverkehr auf der Gahmener Straße zwischen der Bebelstraße und der Straße Im Sauerfeld im Mischverkehr geführt. Bei den Belastungszahlen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr sinnvoll.</p> <p>Länge: 1.500 m</p>	
Brambauerstraße Zwischen Dortmunder Straße und Am Brambusch	<p>Heute wird der Radverkehr auf der Brambauer Straße zwischen der Dortmunder Straße und der Straße Am Brambusch auf Mehrzweckstreifen geführt. Bei den Belastungszahlen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Länge: 2.300 m</p>	

Tabelle 4: Netzlücken im Freizeitnetz (eigene Darstellung)

Abschnitt	Beschreibung	
Dreischfeld (K19) zwischen Richard-Schirrmann-Weg und Gemarkungsgrenze	<p>Die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs betragen in diesem Abschnitt 70km/h. Aus diesem Grunde erscheint eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr notwendig. Alternativ ist die Reduzierung der Geschwindigkeit zu prüfen; die Möglichkeit ist dann von dem Kfz-Verkehrsaufkommen abhängig.</p> <p>Aktuell besteht keine separate Führung für den Radverkehr.</p> <p>Länge: 400 m</p>	

Hönninghauser Straße zwischen Ende Hönninghauser Straße und Bergstraße	Der Abschnitt zwischen der Hönninghauser Straße und der Bergstraße ist im kommunalen Freizeitnetz definiert. Aktuell besteht eine Art Trampelpfad, der für Radfahrer nur unzureichend befahrbar ist.  Länge: 1.200 m
In den Hülsen Zwischen In den Hülsen und Am Calversbach	In Brambauer verläuft ein Abschnitt des kommunalen Freizeitnetzes hinter der Einfamilienhaus-Siedlung. Aktuell besteht eine Art Trampelpfad, der für Radfahrer nur unzureichend befahrbar ist.  Länge: 600 m

#### 4.4 Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege (Zweirichtungsradwege)

Die VwV-StVO schreibt in Bezug auf die Freigabe linker Radwege vor, dass „am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung [...] eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen [ist]“ (II zu Absatz 4 Satz 3 und 4 VwV-StVO). Bei der Notwendigkeit einer Querungshilfe wird auf die ERA 2010 zurückgegriffen. Diese gibt die Empfehlung, dass Querungsanlagen in der Regel notwendig sind, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50km/h die Verkehrsstärke bei mehr als 1.000 Kfz/h oder bei über 50 km/h bei 500 Kfz/h liegt.

Bei der Betrachtung der freigegebenen Linken Radwege entlang von Straßen hat sich eine Stelle aufgetan, bei der eine Querungshilfe notwendig wäre (siehe

*Karte 7*):

- Cappenberger Straße (Höhe Am Vogelsberg): Hier besteht heute keine Querungshilfe, um auf den östlich gelegenen Zweirichtungsradweg zu gelangen. Bei einer Geschwindigkeit von 50km/h und einem Verkehrsaufkommen von etwa 650 Kfz/h ist eine Querungshilfe nicht unmittelbar notwendig. Eine Querungshilfe sollte jedoch in Betracht gezogen werden, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit im weiteren Verlauf erhöht wird.

#### 4.5 Weitere Problemstellen im Radverkehrsnetz

Um weitere Problemstellen im Radwegenetz in Lünen zu ermitteln, wurde auf unterschiedliche Quellen zurückgegriffen. Zum einen wurde auf die Mängelliste des ADFC Lünen zurückgegriffen. Hierin enthalten sind beispielsweise Belagsschäden, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder fehlende Beleuchtungen. Auch die Anmerkungen, die im Rahmen des Projektes STADTRADELN im Jahr 2014 online eingegeben wurden, und die Anmerkungen aus den beiden Beteiligungsverfahren wurden integriert. Zuletzt wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme erhobene Problemstellen hinzugefügt. Ein Anspruch auf Vollständigkeit wird nicht erhoben. Insgesamt wurden folgende Problemschwerpunkte ermittelt<sup>46</sup> (siehe Karte 7):

<sup>46</sup> Eine detaillierte Auflistung dieser Stellen ist den Tabellen des Anhangs 8.2 zu entnehmen.

- Konflikte im Kreuzungsbereich: hierin enthalten sind beispielweise lange Wartezeiten und ungünstige Umlaufzeiten für Radfahrer, fehlende abgesenkte Bordsteine oder starke Verschwendung von Radwegen, die das Sichtverhältnis zwischen Radfahrern und Autofahrern beeinträchtigen.
- Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung: hier sind Lichtsignale betroffen, an denen heute meist nur ein Fußgängerpiktogramm zu sehen ist, der Radverkehr aber auch zukünftig diese Signalisierung nutzen soll (siehe Kapitel 2.3).
- Ungeklärte Situationen: hierin enthalten sind ungeklärte Situationen, die bei Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern zu unsicherem Verhalten und damit zu gesteigerten Konflikten führen können. Hierin enthalten sind zum Beispiel Knotenpunkte, in denen die Führung oder die Vorfahrtsregelung sichtbar ist, oder Radwege, die enden und bei denen die weitere Führung nicht ersichtlich ist.
- Konflikte durch Poller, Masten etc.: Poller können Gefahrenpunkte für Radfahrer darstellen, insbesondere wenn diese nur schwer sichtbar sind und den Radweg unverhältnismäßig einengen.
- Schadhafte Wegeoberfläche: hierin enthalten sind Stellen, die beispielsweise durch Wurzelaufläufe schwer befahrbar sind oder bei denen der Belag in bestimmten Jahreszeiten zu Rutschgefahr führt.
- Schadhafte Markierungen: Furtmarkierungen und Roteinfärbungen von Radinfrastrukturen sind wichtig, um die Eindeutigkeit zu gewährleisten. Insbesondere in Knotenpunkten sind Furtmarkierungen und ggf. Rotmarkierungen zur Erhöhung der Sicherheit wichtig.
- Fehlende Querungshilfe: hierunter fallen Straßenabschnitte, auf denen aufgrund der Belastungszahlen und der Geschwindigkeit eine Querungshilfe für den Radverkehr notwendig wäre und an denen gleichzeitig Knotenpunkte im definierten Radwegenetz bestehen. Stellen, an denen heute noch keine Querungshilfe besteht, sind markiert.
- Fehlende Querungshilfe zur Freigabe linker Radwege: siehe Kapitel 4.4
- Fehlende Beleuchtung

Bei der Auswertung der im Rahmen der Beteiligung oder vom ADFC und den Bürgern angemerkten Problemstellen stach heraus, dass viele ungeklärte oder als problematisch empfundene Situationen daraus resultieren, dass Führungsformen sowohl auf der Strecke, als auch in Knotenpunkten wenig bekannt und eingeübt sind. Hier ist mit Kampagnenarbeit gegen zu wirken.





Abbildung 5: Punktuelle Problemstellen (eigene Bilder)

## 4.6 Fahrradparken im zentralen Innenstadt- und Bahnhofsbereich

Bei einer Ortsbesichtigung in der Lüner Innenstadt wurden insgesamt fast 700 Fahrradabstellplätze aufgenommen (siehe

Karte 8). Dabei wurde die Art der Abstellanlage aufgenommen, die Kapazität, der Zustand sowie der mögliche Witterungsschutz. All diese Dinge bilden die Qualität der Anlagen im Bereich der Sicherheit und damit der Attraktivität von Abstellanlagen wieder.

Unterschieden wurde dabei zwischen drei Arten von Abstellanlagen, die sich im Bereich von Halt, Diebstahlschutz und Anfahrmöglichkeiten unterscheiden (siehe *Tabelle 5*).

Mehr als die Hälfte der untersuchten Abstellanlagen haben einen Witterungsschutz (etwa 55 %), was vergleichsweise viel ist. Das erhöht die Attraktivität der Abstellanlagen in Lünen. Im untersuchten Bereich existieren neben den öffentlichen Stellplätzen auch zwei Radstationen. Eine befindet sich am Hauptbahnhof, die andere im Gebäude des Kinos in direkter Umgebung der Einkaufsstraße. Diese bieten neben dem Abstellen auch weitere Serviceleistungen an.

Hinsichtlich der Neigung sind die vorhandenen Fahrradabstellanlagen passend eingerichtet. Die bestehenden öffentlichen Fahrradabstellanlagen sind meist ein Anlehnbügel oder Anlehnbügel mit Vorderadhalterung. Da diese Formen eine gute Standsicherheit bieten, lässt sich diese als gut bewerten. Die meisten vorhandenen Fahrradabstellanlagen ermöglichen es, das Rad sowohl am Reifen, als auch am Rahmen zu befestigen. Zum Diebstahlschutz tragen auch die übersichtlichen Standorte der Abstellanlagen bei. Mehr als die Hälfte der untersuchten Abstellanlagen haben einen Witterungsschutz (etwa 55%), was vergleichsweise viel ist.

Die Achsabstände zwischen den vorhandenen Fahrradständern in Form von Anlehnbügeln sowie in Form von Anlehnbügeln mit Vorderradhalterungen entsprechen weitgehend den Standards der FGSV zum Fahrradparken<sup>47</sup>. Die bestehenden Vorderradhalter wurden jedoch meist mit geringeren Achsabständen installiert. Deswegen bieten sie eine geringere Zugänglichkeit und Standfestigkeit.

---

<sup>47</sup> Vgl. FGSV (2012)

Tabelle 5: Überblick über Typen von Abstellanlagen (eigene Darstellung)

Art der Abstellanlage	Beschreibung	
Klassischer Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Halt: gut</li> <li>▪ Diebstahlschutz: hoch</li> <li>▪ Anfahrmöglichkeiten: von beiden Seiten</li> </ul>	
Anlehnhalter mit Vorderradhalterung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Halt: sehr gut</li> <li>▪ Diebstahlschutz: hoch</li> <li>▪ Anfahrmöglichkeiten: einseitig</li> </ul>	
Vorderradhalter	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Halt: schlecht</li> <li>▪ Diebstahlschutz: gering</li> <li>▪ Anfahrmöglichkeiten: einseitig</li> </ul>	

Tabelle 6: Bestandssituation Abstellanlagen Lünen Bahnhof und Innenstadt (eigene Erhebungen)

Art der Abstellanlage	Anzahl	Prozent	Davon mit Witterungsschutz
Klassischer Anlehnbügel	363	50 %	91
Anlehnhalter mit Vorderradhalterung	312	43 %	253
Vorderradhalter	16	2 %	0
Doppelstockparksystem mit Vorderradhalterung (Radstation)	36	5 %	36
<i>Summe</i>	<i>727</i>	<i>100 %</i>	<i>380</i>

### 4.6.1 Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen

Fahrradabstellanlagen erweitern den Einzugsbereich von Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen gegenüber der fußläufigen Erschließung sowohl im städtischen Bereich als auch in dünner besiedelten Bereichen um ein Vielfaches. Eine überdurchschnittliche Bike&Ride-Nachfrage kann sich an Endbahnhöfen und -haltestellen sowie an Tarifgrenzen ergeben. Die Kapazität der Abstellanlagen orientiert sich im Regelfall an der aktuellen Nachfrage und bei wichtigen Stationen und Neuplanungen nach einem zu ermittelnden Potenzial.

Lünen liegt im Geltungsbereich des Ruhr-Lippe-Tarifes und ist gleichzeitig ein Übergangsbereich zwischen dem VRL und VRR. Deshalb stellt der Radverkehr eine sparsame Alternative bei den Geltungsbereichsübergängen dar. Zusätzlicher Bedarf an den Fahrradabstellanlagen besteht somit meist tagsüber im Bereich von langfristigen Parkdauern.

Das weist darauf hin, dass sowohl in städtischen Bereichen als auch im Umland der Innenstadt in Lünen ein hoher Bedarf an Bike&Ride Konzepten gegeben sein könnte. Das bestätigen auch die Auslastungen der Radstation am Bahnhof. Gleichzeitig stellt dieser Punkt eine große Chance zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt dar.

Zentral sind die umzäunte Fahrradstation und der öffentlich und frei zugängliche Fahrradparkplatz am Busbahnhof. Die Kapazität entspricht insgesamt 349 Fahrradabstellanlagen. Fast alle (295 Stück) sind mit einem Witterungsschutz ausgestattet.

Die Radstation am Hauptbahnhof ist mithilfe eines Chips (Pfand notwendig) 24 Stunden zugänglich; die regulären Öffnungszeiten sind von 6.30 bis 18.00 Uhr (montags bis freitags). Der Chip ist gegen einen Pfand zu erhalten. Die Räder stehen hier in einem umzäunten Bereich, wetterfest und in stabilen Fahrradständern. Bewacht werden die Räder in den Öffnungszeiten. Am Wochenende hat die Station geschlossen. Die Auslastung ist nach Angaben der Betreiber sehr hoch. Das haben auch Besuche der Anlage zu unterschiedlichen Tageszeiten gezeigt. Etwa 170 Stellplätze befinden sich hier.

Die in der Umgebung des Bahnhofs stehenden Fahrradabstellanlagen weisen einen optimalen Standort auf, da sie eine direkte Erreichbarkeit des Bahnhofes und der Bushaltestellen neben dem Bahnhof sicherstellen. Die Intermodalität in Lünen wird damit gefördert.

Besonders im Umfeld der Radstation sowie am Busbahnhof und im rückliegenden Bereich des Bahnhofsgebäudes sind Fahrräder außerhalb der Abstellanlagen zu finden. An Bushaltestellen wurden im Rahmen der Befahrungen keine wild abgestellten Fahrräder festgestellt.

### 4.6.2 Zentraler Innenstadtbereich

Der Bereich der zentralen Innenstadt umfasst im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> die Fußgängerzone mit ihren direkten Nebenstraßen. Die Abstellanlagen konzentrieren sich hier besonders im südlichen Teil der Münsterstraße und auf der Lange Straße sowie der naheliegender Umgebung. Hier stehen insgesamt 378 öffentliche Fahrradständer zur Verfügung. Hier haben im Vergleich zum Bahnhofsbereich nur 20 % der Abstellanlagen einen Witterungsschutz.

Im innerstädtischen Einkaufsbereich stehen im Straßenraum neben der Radstation eher kleine Fahrradparkplätzen zur Verfügung. Da die Fußgängerströme sich auf die Lange Straße konzentrieren, ist das Befahren für Radfahrer hier verboten. Die Abstellanlagen entlang der Langen Straße können so meist nur schiebend oder durch das Nutzen von Nebenstraßen erreicht werden. Die innerstädtischen Fahrradabstellanlagen sind gut einsehbar platziert, sodass allgemein das subjektive Sicherheitsgefühl gefördert wird.

Diebstahlschutz und Lademöglichkeiten sind besonders für Pedelecs oder Elektrofahräder von Bedeutung. Die Abstellanlagen in der Innenstadt weisen meist einen guten Diebstahlschutz auf. Öffentliche Lademöglichkeiten gibt es in der Lünen Innenstadt noch nicht.

Die Radstation in der City fasst 80 Fahrräder. Auch hier sind die Abstellanlagen überdacht, befinden sich jedoch nicht in einem umzäunten Bereich. Stammkunden können einen Schlüssel erhalten, um auch außerhalb der Öffnungszeiten sichere Stellplätze zu erreichen. Geöffnet hat die Station montags bis freitags zwischen 9.00 und 18.00 Uhr. Auch hier werden Bewachung, Fahrradverleih sowie ein Werkstadt-service angeboten. Die Station hat nach Angaben der Betreiber offene Kapazitäten.

Die Standorte der vorhandenen Fahrradabstellanlagen liegen günstig und erschließen große Teile der Innenstadt in Bezug auf die unterschiedlichen Nachfragegruppen (siehe *Karte 9*). Ein großer Teil steht in direkter Nähe zu oder in der Fußgängerzone sowie an innerstädtischen ÖV-Haltestellen bereit.

Trotz der hohen Anzahl an Abstellanlagen sind immer wieder wild abgestellte Fahrräder zu beobachten. Wild abgestellte Fahrräder wurden insbesondere im Kreuzungsbereich der Lippe und der Langen Straße sowie entlang der Marktstraße festgestellt werden (siehe *Karte 8*). Dies ist besonders an Markttagen ausgeprägt.

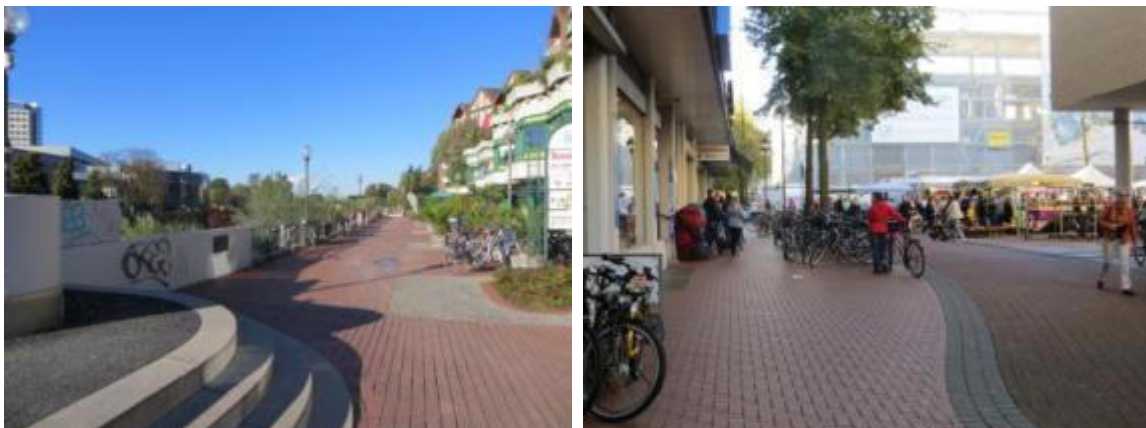
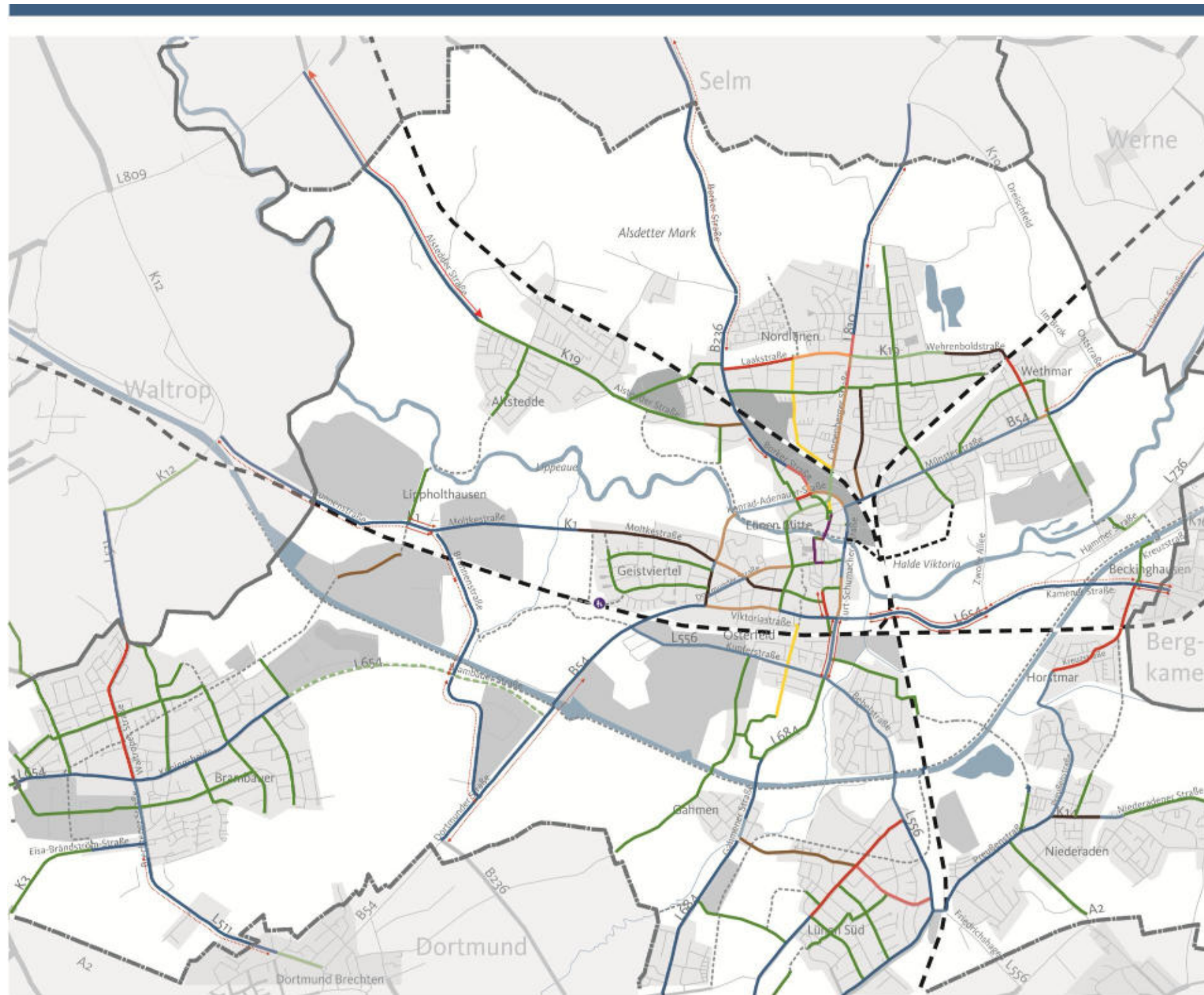


Abbildung 6: Wild abgestellte Räder in der Innenstadt (eigene Bilder)

Alle innerstädtischen Anlagen sind durch Straßenbeleuchtung gut sichtbar. Da es eine Vielzahl unterschiedlicher Formen und Farben der Fahrradabstellanlagen gibt, kann nicht von einem einprägsamen Design gesprochen werden. Dies führt dazu, dass die vorhandenen innerstädtischen Abstellanlagen schwer wahrnehmbar und lesbar sind. Für den Bereich der Fußgängerzone hat die Stadt Lünen bereits Anforderungen an Abstellanlagen definiert und ein Modell ausgewählt.

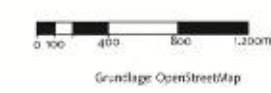




## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Bestehende Führungsformen im Alltagsnetz

- Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein (in beide Fahrrichtungen)**
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg
  - Getrennter Geh- und Radweg
  - Gemeinsamer/Getrennter Geh- und Radweg
- Zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein (in beide Fahrrichtungen)**
  - Gehweg „Radfahrer frei“
  - Anderer Radweg
  - Gehweg „Radfahrer frei“/ anderer Radweg
- Führung im Straßenraum (in beide Fahrrichtungen)**
  - Mischverkehr
  - markierte Radinfrastruktur (Schutzstreifen/ Radfahrstreifen)
  - Fahrradstraße
  - Mehrzweckstreifen
- Führung im Straßenraum und auf dem Bordstein in unterschiedliche Fahrrichtungen**
  - Benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum
  - zusätzlich angebotene Infrastruktur auf dem Bordstein & Führung im Straßenraum
  - zusätzlich angebotene & benutzungspflichtige Infrastruktur auf dem Bordstein
- Sonstige Führungsformen**
  - Fußgängerzone (für Radfahrer freigegeben)
  - Sonstige Führungsformen (ins. Grünwege)
  - keine Infrastruktur vorhanden
  - im Zweirichtungsverkehr (gestrichelt: ohne Radinfrastruktur auf der anderen Straßenseite)
  - ausschließlich Gehweg



Stand: Januar 2015

Karte 2: Bestehende Führungsformen in Lünen (eigene Darstellung und Erhebung)





## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Anforderungen nach StVO im Alltagsnetz

**konform mit den Breitenanforderungen der StVO?**

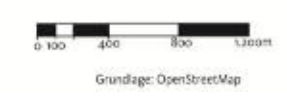
Führungen entlang von Straßen

- Ja
- Nein
- teilweise
- - - - - Führungen fernab von Straßen\*
- - - - - Ja
- - - - - Nein

**Benutzungspflicht in Tempo30-Zonen**

- ..... Abschnitte, auf denen eine Benutzungspflicht in Tempo-30-Zonen besteht
- . - . - . Abschnitte, auf denen in einer Tempo-30-Zonen Schutzstreifen/ Radfahrstreifen markiert sind

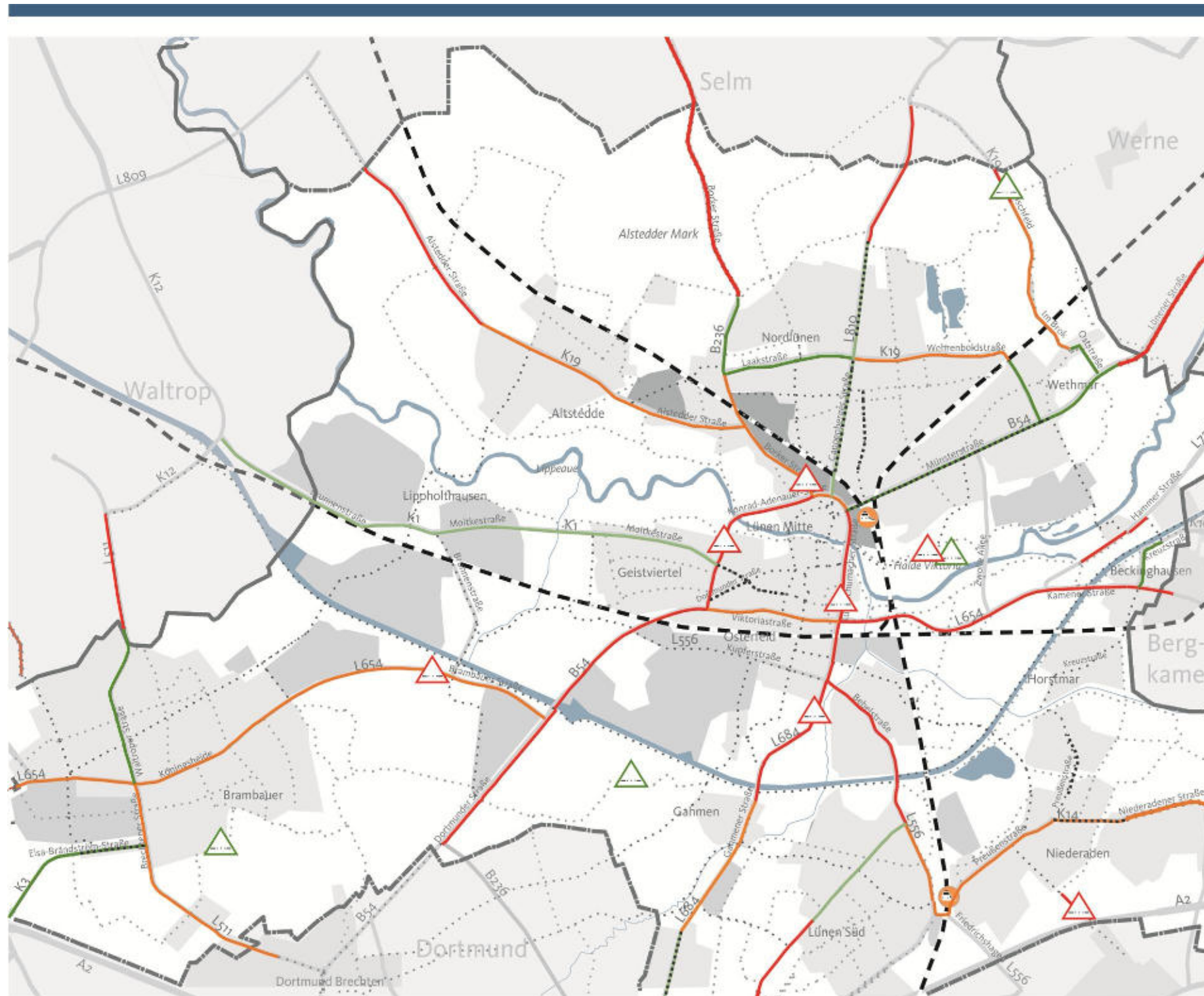
\* ausgegangen wurde von gemeinsamen Geh- und Radwegen und somit von einer Breite von 2,50 m (innerorts)/ 2,00 m (außerorts)



Stand: Januar 2015

Karte 3: Anforderungen nach StVO im Alltags- und Freizeitnetz (eigene Darstellung und Erhebung)





## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Einschätzung des Gefahrenpotenzials Belastungsbereiche nach ERA 2010

#### Notwendigkeit einer Trennung von Radverkehr und MIV

- Trennung nicht notwendig
- Trennung nicht notwendig, ergänzendes Angebot/ Schutzstreifen sinnvoll
- Trennung empfehlen, zu prüfen
- Trennung notwendig

#### Verknüpfung der bestehenden Führungsform und des Gefahrenpotenzials

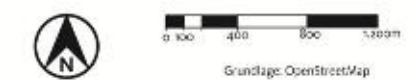
- - - - Überregulierung
- △ Netzlücke im Alltagsnetz
- △ Netzlücke im Freizeitnetz

#### Einschätzung nicht möglich

- - - - Übriges Netz für den Alltagsverkehr
- - - - Übriges Netz für den Freizeitverkehr

#### Kartengrundlage

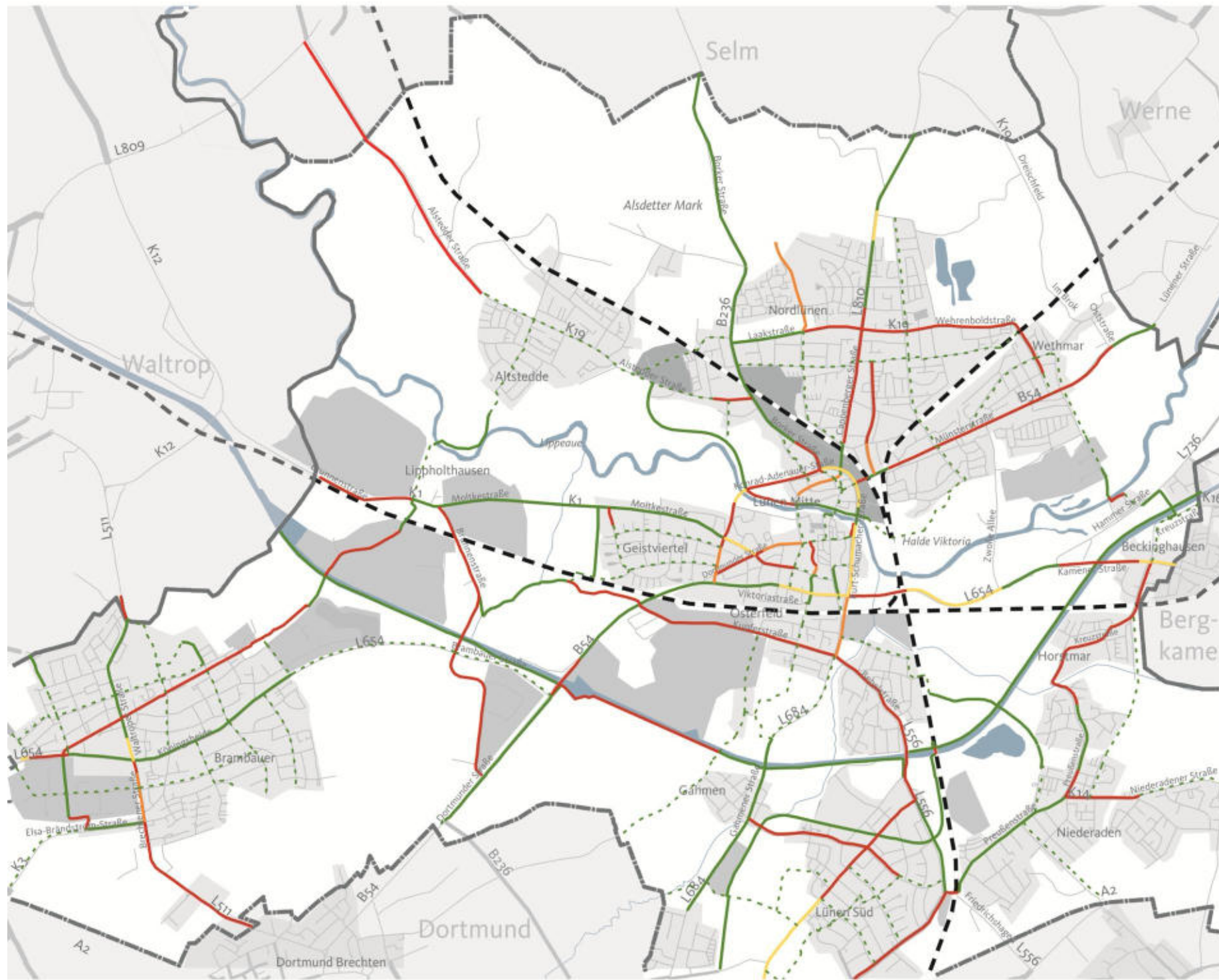
- Siedlungsschwerpunkte
- Gewerbestandorte



Stand:  
Juni 2015

Karte 4: Einschätzung des Gefahrenpotenzials - Belastungsbereiche nach ERA 2010 (eigene Darstellung)





## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Anforderungen nach ERA 2010 im Alltagsnetz

- konform mit den Breitenanforderungen der ERA 2010?**
- Mindest- und Regelbreiten sind erfüllt
  - Mindest- und Regelbreiten sind nicht erfüllt
  - Mindest- oder Regelbreiten sind teilweise nicht erfüllt
  - Regelbreiten sind nicht erfüllt, Mindestbreiten sind erfüllt
  - Führungsform indiziert keine Breitenanforderung

Die Erhebungen fanden im August 2014 statt.

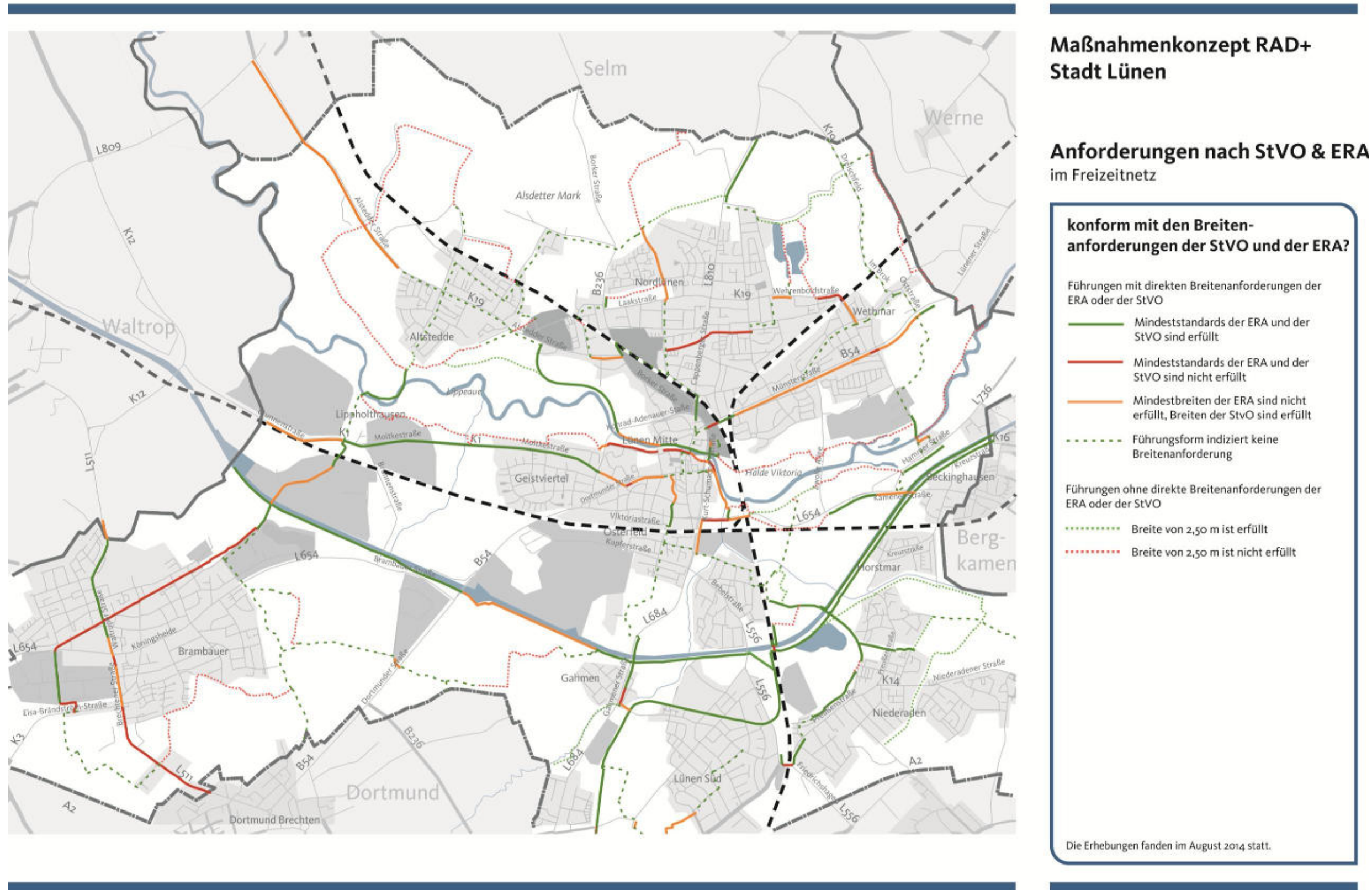


Grundlage: OpenStreetMap

Stand:  
Januar 2015

Karte 5: Anforderungen nach ERA 2010 im Alltagsnetz (eigene Darstellung)

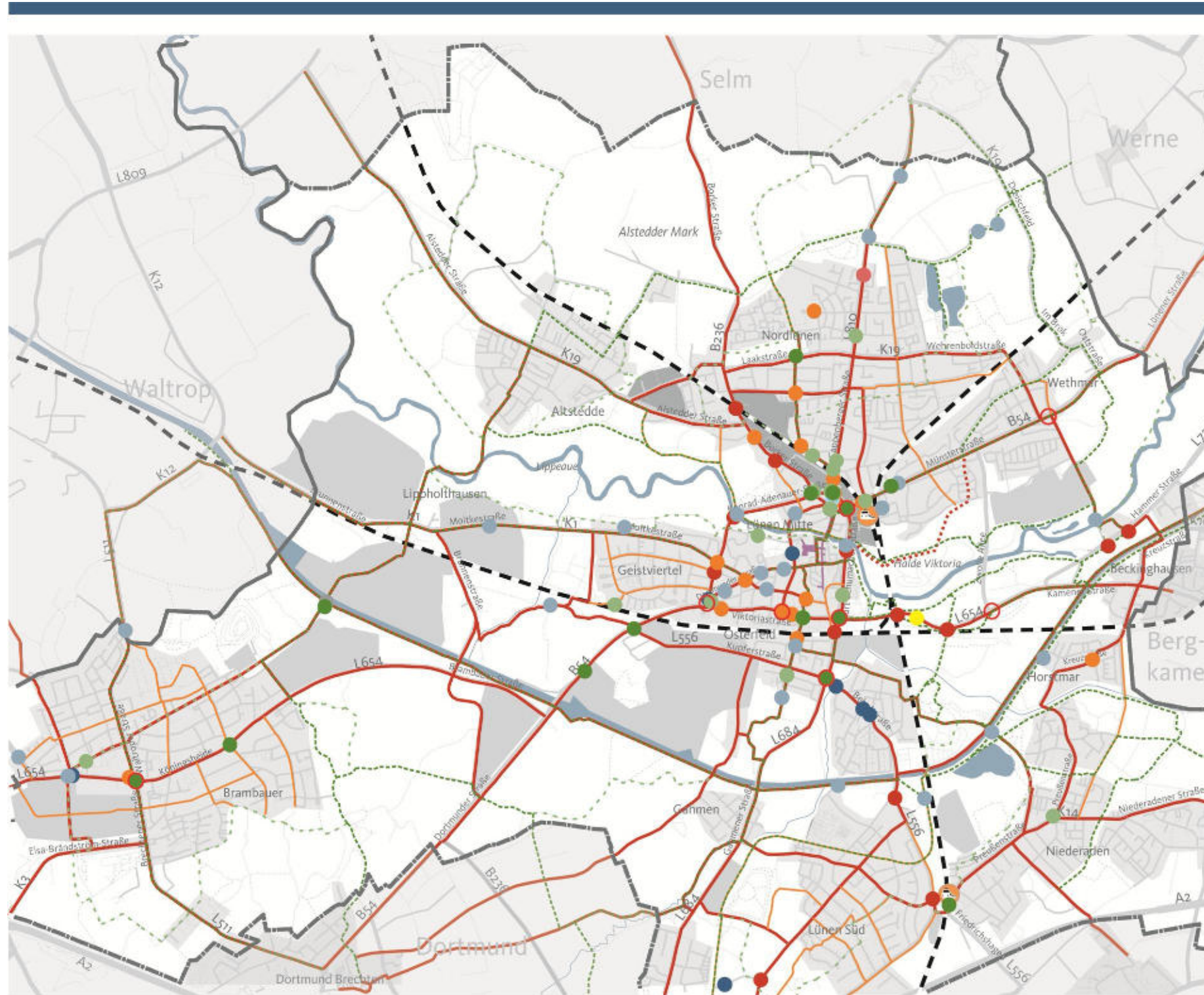




Stand: Januar 2015

Karte 6: Anforderungen nach StVO und ERA im Freizeitnetz (eigene Darstellung)





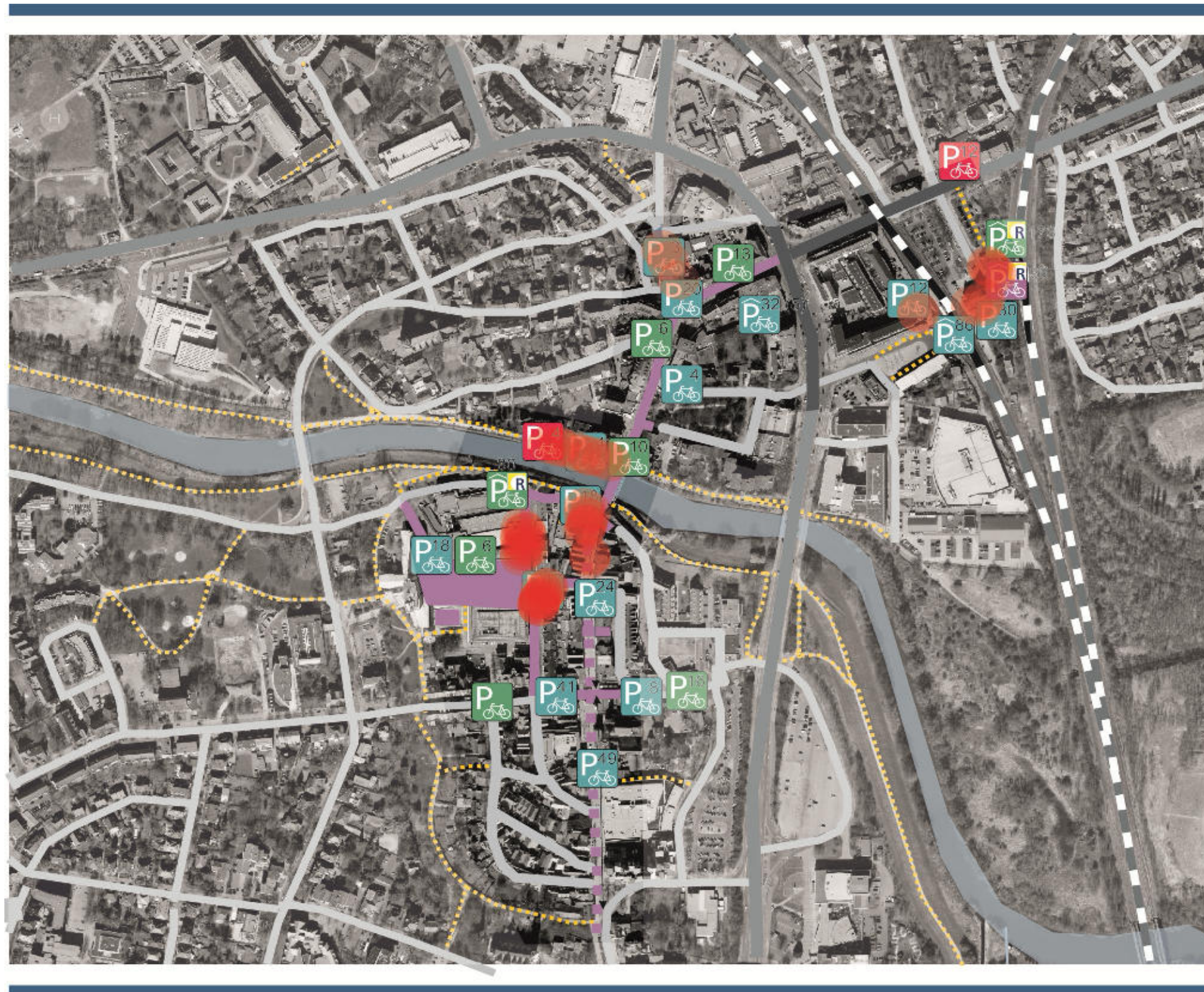
## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Punktuelle Problemstellen ADFC, Stadtradeln, Bürger, Befahrung

Problemstellen	
<span style="color: green;">●</span>	Probleme im Kreuzungsbereich
<span style="color: lightgreen;">●</span>	ungeklärte Situationen
<span style="color: blue;">●</span>	störende Poller
<span style="color: lightblue;">●</span>	schadhafte Wegeoberfläche
<span style="color: orange;">●</span>	schadhafte Markierungen
<span style="color: red;">●</span>	fehlende Querungshilfe
<span style="color: pink;">●</span>	fehlende Querungshilfe zur Freigabe eines linken Radweges
<span style="color: yellow;">●</span>	fehlende Beleuchtung
<span style="color: grey;">●</span>	fehlende Beschilderung
<span style="border: 1px solid red; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in LSA
Wunschliniennetz	
<span style="color: red;">—</span>	Alltagsnetz - Hauptnetz
<span style="color: orange;">—</span>	Alltagsnetz - Nebennetz
<span style="color: green;">- - -</span>	Freizeitnetz - Hauptnetz
<span style="color: lightgreen;">- - -</span>	Freizeitnetz - Nebennetz ("innere Erschließung der regionalen Grünzüge" im Zusammenhang mit dem Emscher Landschaftspark)
Kartengrundlage	
<span style="background-color: lightgrey; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Siedlungsschwerpunkte
<span style="background-color: grey; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Gewerbstandorte

Karte 7: Punktuelle Problemstellen (eigene Darstellung)





## Radverkehrskonzept Rad+ Stadt Lünen

### Öffentliche Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt

#### Fahrradabstellanlagen

-  Klassischer Anlehnbügel
-  Vorderradhalter
-  Anlehnhalter mit Vorderradhalter
-  Doppelstockparksystem mit Vorderradhalterung
-  Fahrradständer mit Witterungsschutz
-  Radstation mit zusätzlichem Service
-  Wild abgestelltes Fahrrad



Grundlage: OpenStreetMap

Stand:  
September 2014

Karte 8: Öffentliche Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt und am Bahnhof sowie wild abgestellte Räder (eigene Darstellung und Erhebung)





## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Einzugsgebiet von Radabstell- anlagen in der Lünen Innenstadt

#### Entfernung zwischen Abstellplatz und Ziel

-  10 m Entfernung  
(kurze Erledigung, z.B. bis 1 Stunde)
-  25 m Entfernung  
(längere Erledigung, mehrere  
Stunden)
-  50 m- 75 m Entfernung  
(Tagesparken für z.B.  
Mitarbeiter, ÖPNV-  
Kunden)
-  100 m Entfernung  
(Tagesparken mit  
zusätzlichen  
Dienstleistungen,  
wie Fahrradstation,  
oder -boxen)



Grundlage: Stadt Lünen

Stand:  
Januar 2015

Karte 9: Einzugsgebiet von Radabstellanlagen in der Lünen Innenstadt (eigene Darstellung)



## 4.7 Erkundungen: Thema Radverkehr in der Lünener Bevölkerung

Als wichtiger Bestandteil der Analyse wurden Erkundungen in der Lünener Bevölkerung zum Thema Radverkehr in Lünen durchgeführt. Ziel dieser Erkundungen war es, Ansätze für Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote (nicht-investive Maßnahmen) herauszufiltern. Damit wird auf den am schlechtesten bewerteten Punkt im BYPAD-Audit reagiert. Das Audit ergab, dass besonders die Öffentlichkeitsarbeit und die Zusammenarbeit mit Akteuren verbessert werden müsste, um insgesamt zu einem integrierten Ansatz bei der Radverkehrsförderung zu gelangen. Bislang wird die Öffentlichkeitsarbeit als reiner ad-hoc-Ansatz bewertet, d.h. es gibt keine mittel- bis langfristige Strategie, um den Radverkehr durch Kommunikation und Service zu fördern.

### 4.7.1 Vorgehensweise

Grundlage für die Handlungsfelder der nicht-investiven Maßnahmen im Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> bilden die Erkundungen zum Thema Radverkehr in Lünen:

- Vor-Ort-Befragungen mit der Bevölkerung an zweieinhalb Tagen (Do – Sa) an 6 Standorten in Lünen (Brambauer, Horstmar, Innenstadt, Nord-Lünen, Wethmar, Datteln-Hamm-Kanal),
- Zielgruppenbefragung an Schulen: jeweils 50 Fragebögen wurden an 4 Schulen verschickt und dort von der Schüler- und Lehrerschaft ausgefüllt; 3 Schulen haben ihre Fragebögen zurückgeschickt,
- 5 Expertengespräche mit Personen aus Lünen, die beruflich mit dem Thema Radverkehr in Berührung kommen.

Für die Befragung vor Ort und für die Verschickung an die Schulen wurde ein Fragebogen entwickelt (siehe Fragebogen im Anhang 8.3).

### 4.7.2 Zielgruppen: Expertengespräche vor Ort

Im Zuge der Erkundungen wurden zur Sondierung des Themas Fahrrad und Radverkehrsförderung in Lünen mit fünf Personen offene Gespräche geführt. Vier der Personen arbeiten als Fahrradhändler oder betreiben eine Fahrradwerkstatt in Lünen. Zusätzlich wurde ein Gespräch mit einer Person aus dem Hotelgewerbe geführt. Aus den Gesprächen konnten unterschiedliche Nutzergruppen in Lünen identifiziert werden, die anschließend tabellarisch aufgeführt sind. Im weiteren Verlauf der Erkundungen wird auf die Gruppe der Schüler mit einer gesonderten Befragung noch einmal genauer Bezug genommen.

Gruppe	Art des Fahrrads	Mobilitätsbedürfnisse bzgl. Fahrrad	Förderpotenziale
Schüler/ Studenten	Neuwertige, günstige Hollandräder	Sind auf das Fahrrad ange- wiesen, um sich eigenständig und kostengünstig fortzube- wegen	Lebenslanges Radfahren, Fahrradkultur etablieren
Geringverdiener	Günstige bzw. ge- brauchte Räder	Nutzen das Rad vorrangig als kostengünstiges Fortbewe- gungsmittel	Teilhabe ermöglichen
Erwerbstätige	Hochwertige Räder, gebrauchte und unge- nutzte Räder in der Ga- rage	Fahren nur selten mit dem Rad bzw. nur am Wochenen- de als Freizeitsportgerät	Bewusstsein für tägliche Wege schärfen
Rentner	Pedelecs, neue robuste Räder	Das Rad ermöglicht ihnen ei- genständige Teilhabe und ei- nen erweiterten Erreichbar- keitsradius	Gesellschaftliche Teilhabe
Sportradler und Radwanderer	hochwertige Fahrräder, Pedelecs	Das Fahrrad wird vorrangig für Freizeit bzw. Sportzwecke genutzt	Fahrrad auch als alltäglic- hes Verkehrsmittel nut- zen
EZH-Kunden	Transporträder, Räder mit Transportfunktion	Fahrradfahren aus Überzeu- gung	Pioniere veranschauli- chen die Möglichkeiten des Radfahrens

### 4.7.3 Vor-Ort-Befragungen

Innerhalb von zweieinhalb Tagen wurden an sechs unterschiedlichen Standorten zu verschiedenen Tageszeiten Befragungen mit einzelnen Personen geführt, die sich spontan dazu bereit erklärt haben:

- (1) Brambauer - in der Umgebung des Marktplatzes an der Yorckstraße (25 Personen)
- (2) Lünen Zentrum – im Innenstadtbereich entlang der Lange Straße (21 Personen)
- (3) Horstmar – im Südosten von Lünen in der Umgebung des Bahnhof Preußen (22 Personen)
- (4) Nordlünen – an der Cappenberger Straße Höhe Wehrenboldstraße (9 Personen)
- (5) Wethmar – Münsterstraße Höhe Barbarastraße (7 Personen)
- (6) Datteln-Hamm-Kanal – Höhe Brunnenstraße (6 Personen)

Während der Vor-Ort-Befragungen wurden sowohl die Kenndaten und die Wegezwecke, als auch das alltägliche Mobilitätsverhalten abgefragt. Ansonsten wurden die Gespräche offen gestaltet. Die zentralen Fragestellungen für die Vor-Ort-Befragung waren:

- Wie häufig und wofür nutzen die Befragten das Fahrrad?

- Wen kann man mit Kampagnen erreichen – den Viel- oder den Wenigfahrer?
- Welche nicht-investiven Maßnahmen können in Lünen einen höchstmöglichen Wirkungsgrad erreichen?
- Wie zufrieden sind die Lünen mit dem Fahrradangebot ihrer Stadt?

Insgesamt wurden bei den Vor-Ort-Befragungen Gespräche mit 90 Personen geführt. Die Altersverteilung der Befragten entspricht in etwa der Demographie der Lünen Gesamtbevölkerung (siehe Abbildung 7) – mit Ausnahme der 0-17-jährigen ist keine große Abweichung von der Gesamtdemographie festzustellen. Ebenso entsprechen die Anteile der Beschäftigungsverhältnisse der Befragten in etwa denen der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna (siehe Abbildung 8).<sup>48</sup> Die hier durchgeführte Befragung kann aufgrund der kleinen Probe nicht als repräsentativ gelten. Sie dient dazu, Eindrücke und Ideen aus der Bevölkerung zu sammeln und ein „Stimmungsbild“ zu vermitteln.

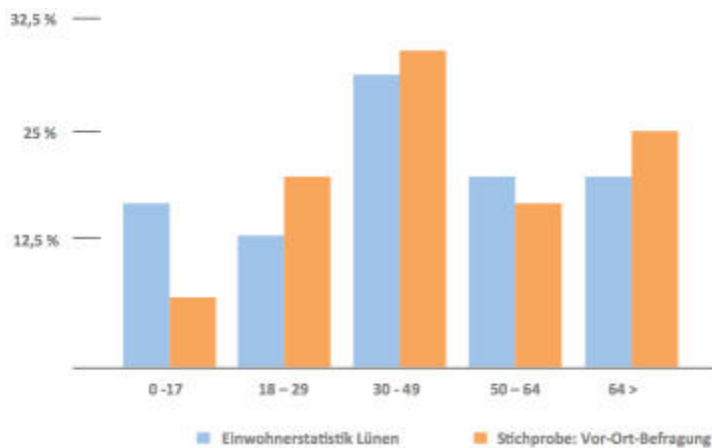


Abbildung 7: Demographie der befragten Personen im Vergleich mit der Einwohnerstatistik von Lünen

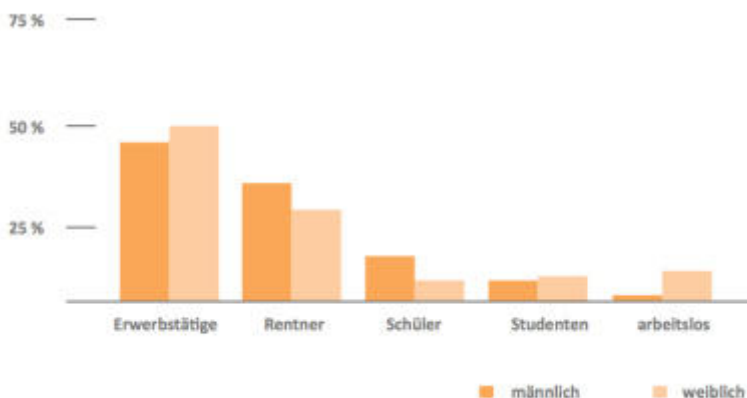


Abbildung 8: Beschäftigungsverhältnisse der befragten Personen nach Geschlecht

Um ein möglichst breites Bild des Mobilitätsverhaltens in Lünen abzubilden, wurden auch Personen befragt, die kein Fahrrad fahren. Daraus ergibt sich bei der Betrachtung der Fahrradnutzung der Befragten, dass etwas weniger als die Hälfte der Befragten selten bis kein Fahrrad fahren. Die andere Hälfte

<sup>48</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)



der Befragten dagegen gab an, oft bis täglich mit dem Fahrrad (nutzen das Rad für alle Wege) unterwegs zu sein. Die Mobilitätsbefragung im Kreis Unna 2013 erhob für den Modal Split in Lünen einen Radverkehrsanteil von 17%. Die Untersuchung ergab zudem, dass das Fahrrad täglich von 20% der Befragten genutzt wird.<sup>49</sup> Dies entspricht in etwa dem Anteil der befragten Personen, die bei der Vor-Ort-Befragung angegeben haben alle Wege mit dem Fahrrad durchzuführen (21%).

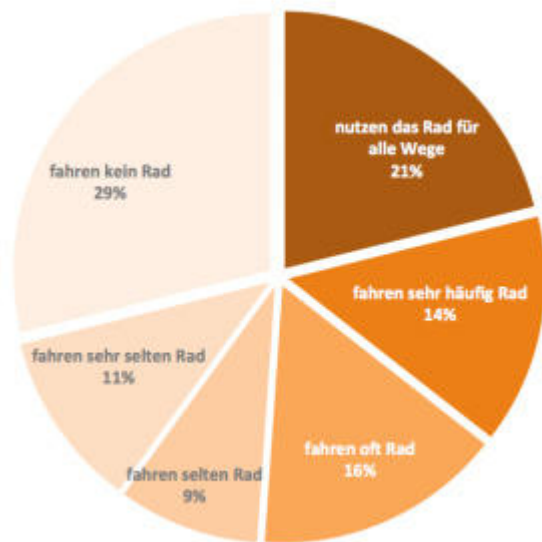


Abbildung 9: Fahrradnutzung der befragten Personen bei der Vor-Ort-Befragung

Aufgeschlüsselt nach Wegezwecken ergibt sich aus der Befragung, dass Personen, die weniger Fahrrad fahren, das Rad dennoch zum Einkaufen oder als Freizeit-Verkehrsmittel für Ausflüge nutzen. Dies entspricht den Ergebnissen aus der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna. Hier zeigt sich ebenfalls, dass in Lünen die Wege mit dem Fahrrad zum Einkaufen und Besorgungen sowie für Freizeitaktivitäten höher waren als in den anderen Bereichen.<sup>50</sup> Die Wege zur Arbeit, zu Bekannten oder zum Sport werden dagegen mit einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt, wenn das Fahrrad generell weniger gebraucht wird. Die Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna lässt darauf schließen, dass diese vorzugsweise mit dem Kfz zurückgelegt werden.<sup>51</sup>

<sup>49</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>50</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>51</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)



Abbildung 10: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung

Im Kreis Unna erreichte die Stadt Lünen mit wenigen anderen Städten die beste Bewertung. Im Ergebnisbericht der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna wurde das Fußgänger- und Fahrradangebot im Schnitt mit der Schulnote 2,5 (befriedigend) bewertet. Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads dagegen (Befragung 2013) sind unterschiedlich. Personen, die das Fahrrad nicht regelmäßig nutzten, gaben als Gründe an, dass ihnen die Entfernung zum Ziel zu weit oder das Radfahren zu anstrengend sei oder als gefährlich empfunden wird.

Die Aussagen aus der Vor-Ort-Befragung zeigen eine noch differenzierte Sichtweise der Befragten zum Thema Radfahren in Lünen (Abbildung 11). Personen, die bereits regelmäßig mit dem Fahrrad fahren, äußerten sich dazu, was sie als gut empfinden und wo sie noch Verbesserungsmöglichkeiten sehen. Beispielsweise schlagen sie vor den Fahrradverleih metropolradruhr in Lünen zu etablieren oder weisen darauf hin, dass die Abstellanlagen für Fahrräder nicht sicher genug konzipiert sind, um auch hochwertige Räder sicher abstellen zu können. Mit steigender Fahrradnutzung nehmen auch die negativen Aussagen zum Radverkehr zu. Bei ihnen fallen negative Aspekte, wie beispielsweise zu schmale Radwege oder ungenügende Abstellanlagen, stärker ins Gewicht. Es gilt, sie weiterhin zufrieden zu stellen, beispielsweise mit neuen Serviceangeboten und Kampagnen, die auf die Bedürfnisse der Nutzer eingehen, um sie als Fahrradfahrer zu behalten.

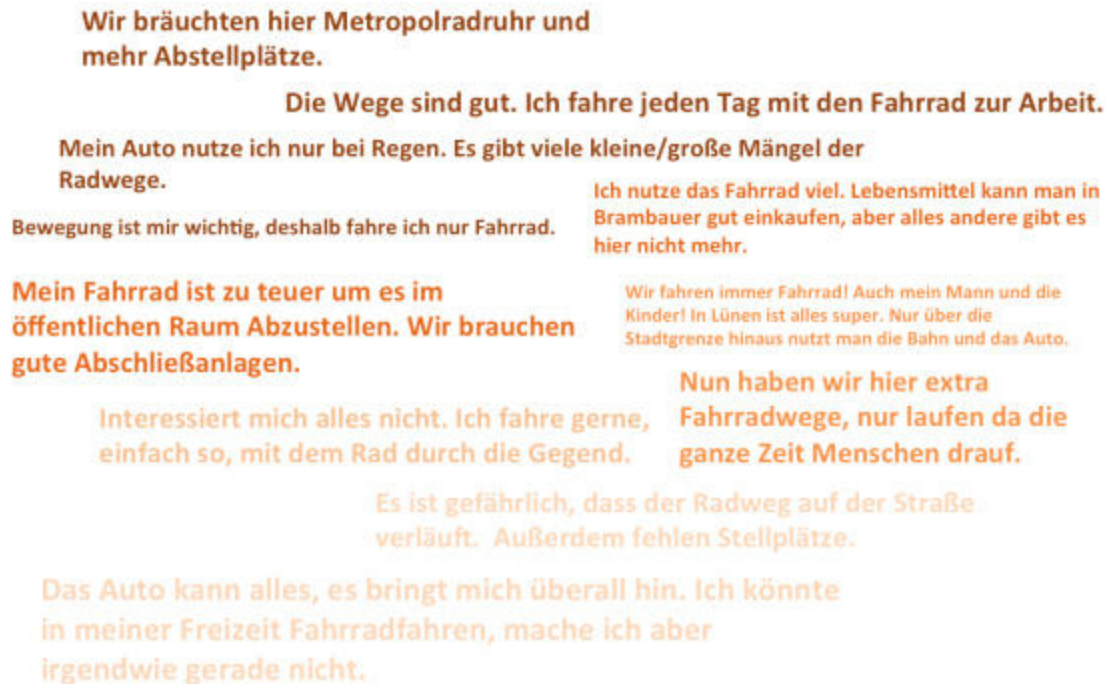


Abbildung 11: Wortwolke von Aussagen befragter Personen zur Zufriedenheit zum Radfahren in Lünen - geordnet nach der Intensivität der Fahrradnutzung (je heller die Schrift, desto weniger fährt die Person Fahrrad)

Die Befragten, die weniger bis kaum mit dem Fahrrad unterwegs sind, gaben an, dass es ihnen zu gefährlich ist, wenn der Radweg auf der Straße verläuft. Teilweise verwiesen sie auch darauf, dass sie doch mit dem Auto überall hinkämen und nicht mit dem Fahrrad fahren müssten. Diese Nutzer sind mit Kampagnen sehr schwer zu erreichen, da sie keinen Bezug zum Fahrrad haben. Sie sind mit den Mobilitätsangeboten, die sie nutzen, bereits zufrieden. Dennoch fördert stetige Werbung auch ihr Bewusstsein gegenüber anderen Radfahrern, was zu gegenseitiger Rücksichtnahme beiträgt.

Den Personen, welche das Fahrrad nur unregelmäßig nutzen, sind die Vorteile des Radfahrens durch Öffentlichkeitsarbeit und Anreizprogramme näher zu bringen, um sie als regelmäßige Radfahrer zu gewinnen. Hierfür sind die neuralgischen Punkte herauszufiltern, die eine maximale Wirkung erzielen, wie beispielsweise die frühe Radverkehrserziehung an Schulen. So wird langfristig in eine Fahrradkultur investiert. Kinder wirken zusätzlich als Multiplikatoren, wenn sie in der Familie über ihre Erfahrungen zum Radfahren berichten.

#### 4.7.4 Zielgruppenerkundung: Schüler und Schulen

Aus den Expertengesprächen entstand der Vorschlag, im Rahmen der Vor-Ort-Befragung, sog. „Probebohrungen“ an Schulen durchzuführen. „Probebohrung“ versteht sich in diesem Zusammenhang als ein separater Befragungsvorgang, der erste Eindrücke und Thesen zum Mobilitätsverhalten und zur Radafinität von bestimmten Zielgruppen (siehe Tabelle Kap. 4.3.2) ermittelt. Diese sogenannte „Probebohrung“ wurde zusätzlich zur Vor-Ort-Befragung an 3 Schulen in Lünen durchgeführt, um weitere Ansatzpunkte zur zielgruppenorientierten Radverkehrsförderung herauszufiltern. Die frühe Radverkehrserziehung an Schulen hilft langfristig eine Radfahrkultur zu etablieren. Ebenso werden an Schulen auch die

Lehrer mit dem Thema erreicht, die als Vorbildfunktion für die Schüler in Fahrradkonzepte mit einzubeziehen sind. Aus der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna ging hervor, dass in Lünen 13,8% der Wegezwecke auf die Ausbildung fallen. Damit steht die Ausbildung an dritter Stelle der Wegezwecke, hinter Arbeit (26%) und Einkaufen (20%). Es sind somit weitere zielgruppenorientierten „Probebohrungen“ in anderen Bereichen (bspw. an Unternehmen, Sportvereinen, Einzelhändlern) sinnvoll, um zusätzliche Potentiale und Bedürfnisse zur Förderung des Radfahrens aufzudecken.

Vor der Verschickung der Fragebögen wurde vorab mit den Schulleitungen die Vorgehensweise besprochen. So sollte sichergestellt werden, dass die Fragebögen zeitnah ausgewertet und zurückgesandt werden können. Es wurden je 50 Fragebögen (insgesamt 200 Fragebögen) an vier Schulen verschickt, mit der Bitte diese sowohl von Lehrer- und Schülerschaft ausfüllen zu lassen. 112 Fragebögen wurden von drei Schulen zurückgesandt. Damit lag die Rücklaufquote bei 56%. Eine höhere Rücklaufquote kann mit einer direkten Fragebogenverteilung an den Schulen (bestenfalls in den Schulklassen) erreicht werden.

- Käthe-Kollwitz-Gesamtschule (Fragebögen ausgefüllt von 19 Lehrern und 21 Schülern)
- Geschwister-Scholl-Gesamtschule (50 Schüler)
- Städtisches Gymnasium Lünen – Altlünen (22 Schüler)

Insgesamt wurden bei der Fragebogenverschickung 93 Schüler befragt. Die Schüler waren zwischen 16 und 19 Jahren alt. Der größte Anteil der Befragten war 18 Jahre alt, an zweiter Stelle die 17 jährigen und danach folgen die Schüler im Alter von 16 Jahren. Die kleinste Gruppe waren die 19 jährigen.

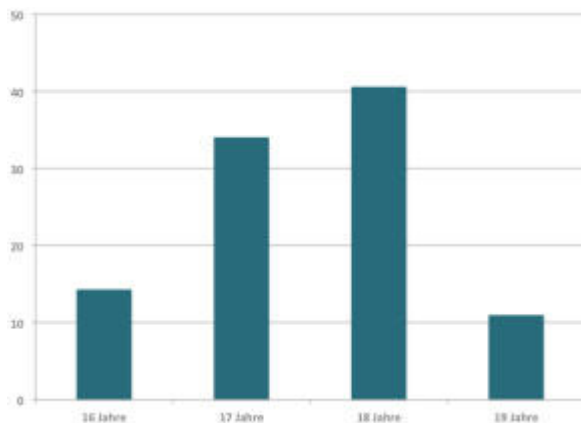


Abbildung 12: Altersverteilung der befragten Schüler aller Schulen in Prozent

Somit wurden in der Befragung vor allem Schüler erreicht, die seit kurzem einen Autoführerschein besitzen oder diesen bald erhalten. Sie befinden sich ebenso kurz ihrem Abschluss, mit dem sie auch die Schule verlassen werden. Damit befinden sie sich in einer Phase, die meist mit starken Ortsveränderungen (Umzug in eine andere Stadt für einen Ausbildungsplatz oder Studium) sowie einer Änderung im Mobilitätsverhalten einhergeht. In der Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna wurde für Lünen, ähnlich wie in anderen Städten, festgestellt, dass der Anteil am Umweltverbund rapide sinkt, sobald ein Führerschein erwartet wurde. Das Fahrrad hat bei den 0 – 17 Jährigen noch einen Anteil an 34%, bei den 18-29 Jährigen liegt dieser jedoch nur noch bei 9%.

Insgesamt wird das Fahrrad für den Wegezweck Ausbildung sehr häufig genutzt.<sup>52</sup> Anzunehmen ist hier, dass für Schüler das Fahrrad meist das einzige Verkehrsmittel ist, um sich selbstständig fortzubewegen und zudem besonders kostengünstig ist. Außerdem sind die Wege zur Zeit der Ausbildung meist noch kurz und können daher ohne hohen Aufwand mit dem Fahrrad bewältigt werden.

Etwas mehr als die Hälfte der Schüler gaben an, selten bis gar kein Fahrrad zu fahren. Damit ist die Fahrradnutzung bei den befragten Schülern geringer als bei der Vor-Ort-Befragung. Jedoch liegt ähnlich wie bei der Vor-Ort-Befragung als auch bei Mobilitätsbefragung 2013 im Kreis Unna der Anteil der Personen, die das Fahrrad regelmäßig bzw. für alle Wege nutzen, in etwa bei 20%.

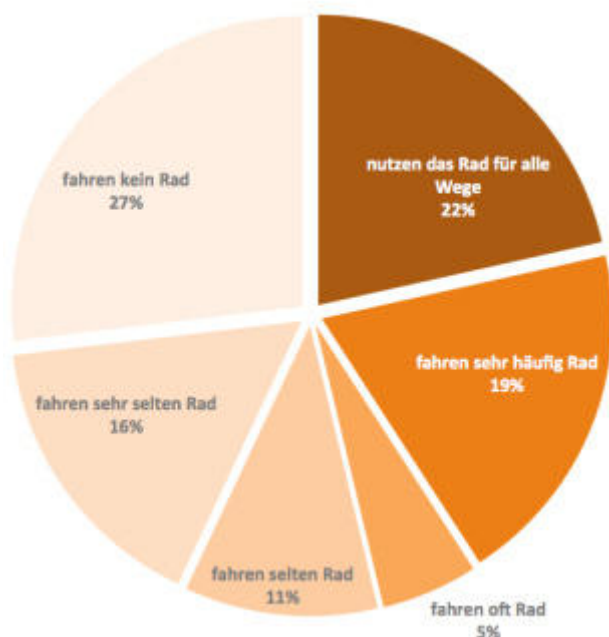


Abbildung 13: Fahrradnutzung der befragten Schüler bei der Fragebogenverschickung an Schulen

Es werden unten (siehe Abbildung 14) die Wegezwecke der Schüler dargestellt. Über den Wegezweck wird auch die dazugehörige Nutzungshäufigkeit mit dem Fahrrad gezeigt. Es ist deutlich zu sehen, dass mit abnehmender Fahrradnutzung bei den Schülern, die Wege zum Einkaufen und zur Schule mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Am häufigsten werden diese mit dem ÖPNV substituiert.<sup>53</sup> Die Wege zu Bekannten und Freunden sowie zur Freizeit werden dagegen auch noch bei geringer Fahrradnutzung mit dem Rad erledigt. Nicht zu vernachlässigen sind auch die Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, wenn es die räumlichen Bedingungen zulassen.

<sup>52</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

<sup>53</sup> Vgl. Kreis Unna - Der Landrat (2013)

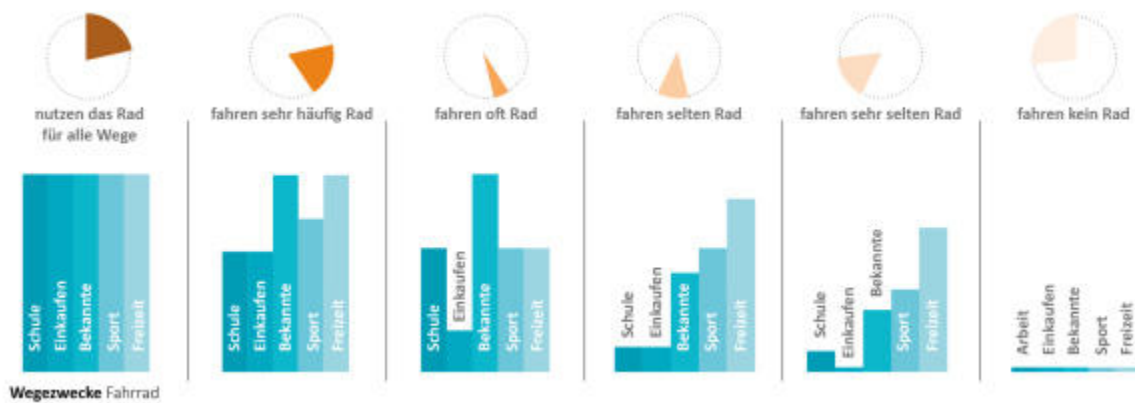


Abbildung 14: Wegezwecke aufgeschlüsselt nach der Fahrradnutzung

Im zweiten Teil des Fragebogens wurden die Schüler gefragt zu welchen Verkehrsmitteln sie positive Assoziationen haben. Die meistgenannten Verkehrsmittel waren hierbei Fahrrad und Auto. Unten wurden die Assoziationen zu den Verkehrsmitteln in Wortwolken dargestellt. Je größer ein Wort geschrieben ist, desto häufiger wurde diese Assoziation mit dem Verkehrsmittel angegeben. Beim Fahrrad waren die Assoziationen, die häufiger genannt wurden: flexibel, unabhängig, selbstständig, schnell. Für das Auto waren die am häufigsten genannten Assoziationen: flexibel, unkompliziert, einfach, erstes Fahrzeug. Es fällt auf, dass sich die Assoziationen bei den Verkehrsmitteln Auto und Fahrrad ähneln: beide Verkehrsmittel gelten aus der Sicht der Schülerinnen und Schüler als flexibel und haben eine Bedeutung als erstes selbstständiges Verkehrsmittel. Beim Fahrrad rückten vor allem die Gründe Gesundheit und Umwelt in den Vordergrund. Mit dem Auto wurden Assoziationen hervorgerufen, die in Abgrenzung zu anderen Verkehrsmitteln standen, wie beispielsweise „besser als der Bus“.



Abbildung 15: Assoziationen der befragten Schüler zu Fahrrad (blau) und Auto (rot)

Anschließend wurde die Verkehrsmittelnutzung der Personen, die positive Assoziationen zum Auto und zum Fahrrad hatten, miteinander verglichen. Es zeigt sich, dass die Personen, welche positive Assoziationen zum Fahrrad angaben, auch am häufigsten das Fahrrad nutzen. Ebenso führten die Schüler, welche positive Assoziationen zum Auto hatten, an, dass sie am meisten mit dem Kfz fahren. So ist eine selbstreferentielle Bewertung festzustellen: man bewertet die persönlich vertraute Verkehrsmittelwahl als allgemein gut.

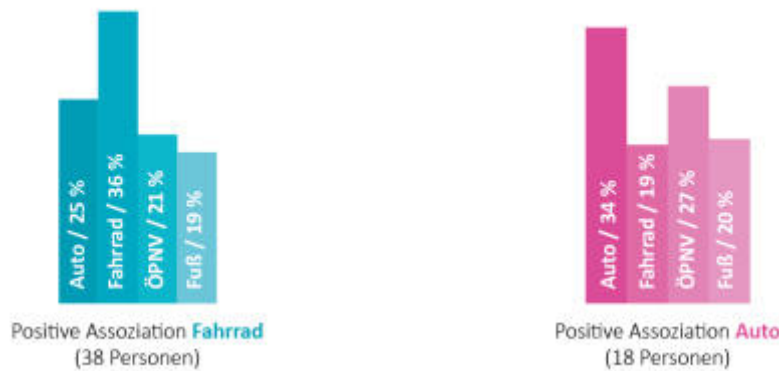


Abbildung 16: Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zwischen den befragten Schülern, die positive Assoziationen zum Fahrrad und zum Auto angegeben haben

Es wird deutlich, dass eine positive Assoziation mit einem Verkehrsmittel auch dessen Nutzung fördert. Dennoch scheint es, dass sich bei den Schülern aus den oberen Stufen das Erlangen des Führerscheins negativ auf die Nutzung des Fahrrads auswirkt. Um dies empirisch genauer belegen zu können, müssten zusätzliche Daten aus den unteren Klassen vorliegen.

Die Schüler wurden ebenfalls gefragt, welche Kampagnen und Maßnahmen sie für sinnvoll erachten, um den Radverkehr zu fördern. Hierfür wurden ihnen unterschiedliche Vorschläge angeboten, die sie mit sehr gut, gut oder unwichtig bewerten konnten. Die Vorschläge beinhalteten Werbekampagnen, wie Preisausschreiben und Bonussystem, weiterhin Maßnahmen zum Infrastrukturerhalt, wie beispielsweise Reinigung oder Reparatur der Radwege sowie Maßnahmen zum Infrastrukturausbau, wie bessere Beschilderung oder bessere Gestaltung (siehe Anhang 8.3).

Die meisten Stimmen erhielten:

- Reparatur der Radwege
- Besserer Winterdienst auf Radwegen
- Bonussystem: Punkte für km sammeln
- Reinigung der Radwege
- Neue separate Radwege (auf Bürgersteigen, nicht an Straßen)
- Bessere Vernetzung der Radwege untereinander

Etwas weniger Stimmen erhielten:

- Werbe-Kampagne mit Fokus auf Gesundheit und Umwelt
- Online-Portal um Radwege zu bewerten
- Bessere Beschilderung

Als unwichtig bewertet wurden folgende Maßnahmen:

- Preisausschreiben: Das schönste Fahrrad gewinnt
- Wettbewerb: Wer fährt mehr km – Bürger oder Behörde?

Zur Veranschaulichung sind die Ergebnisse dieses Befragungsteils unten grafisch (siehe Abbildung 17) dargestellt. Die genaue Bezeichnung der Vorschläge findet sich in dem Fragebogen (siehe Anhang 8.3).

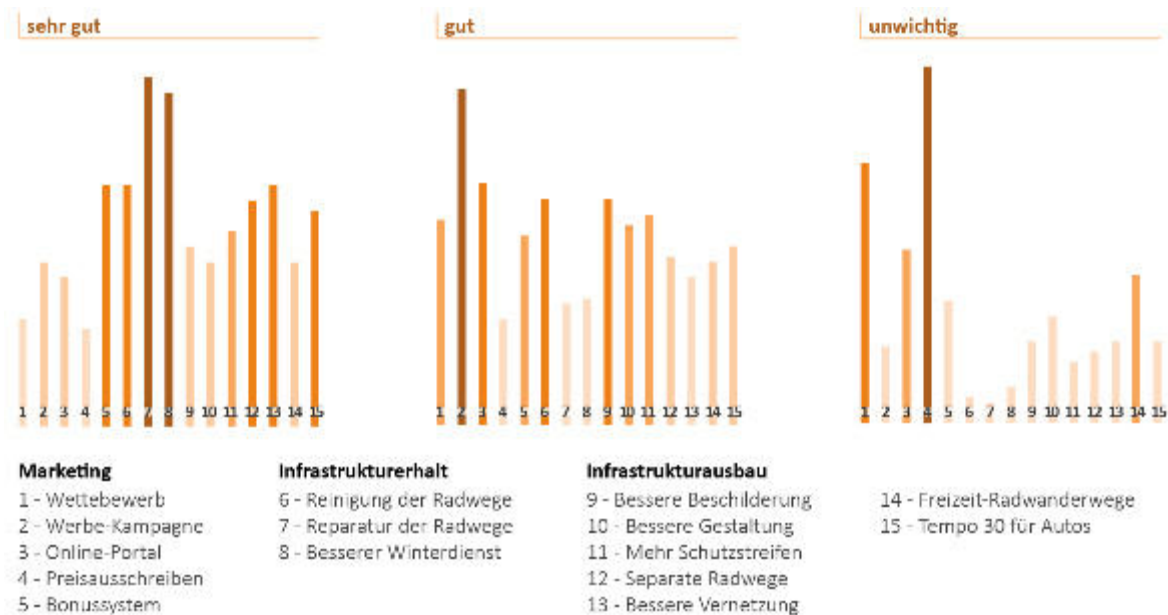


Abbildung 17: Ergebnisse der Bewertung vorgeschlagener Maßnahmen

Die Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung des Fahrradklimas in Lünen lässt darauf schließen, dass die befragten Schüler bereits Erfahrungen mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel gesammelt haben. Es werden vor allem Maßnahmen zum Infrastrukturausbau und -erhalt als radverkehrs-fördernde Mittel genannt. Dies unterstreicht die Dringlichkeit der investiven bzw. infrastrukturellen Maßnahmen. Diese sind mit den Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen, um die negativen Auswirkungen beispielsweise von Baustellen und damit einhergehenden Umwegen zu mindern.



## 5 Das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup>

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ sind neben einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceleistungen für die Förderung des Radverkehrs essenziell. Ein gutes Zusammenspiel von Maßnahmen aus allen drei Bereichen schöpfen die Potenziale des Radverkehrs in der Stadt Lünen aus und stehen entsprechend für das „+“ bei RAD<sup>+</sup>.

Die zentrale Zielsetzung des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> ist das weitere Attraktiveren des Radverkehrs in Lünen – sowohl für alltägliche als auch für touristische Wege. Die Stadt Lünen bereitet sich somit auf die steigende Anzahl an Radfahrern – auch mit Pedelecs – vor und verstärkt diese Entwicklung weiter, um Lünen zu einer lebendigen, attraktiven, nachhaltigen und gesunden Stadt für ihre BürgerInnen und BesucherInnen zu machen.

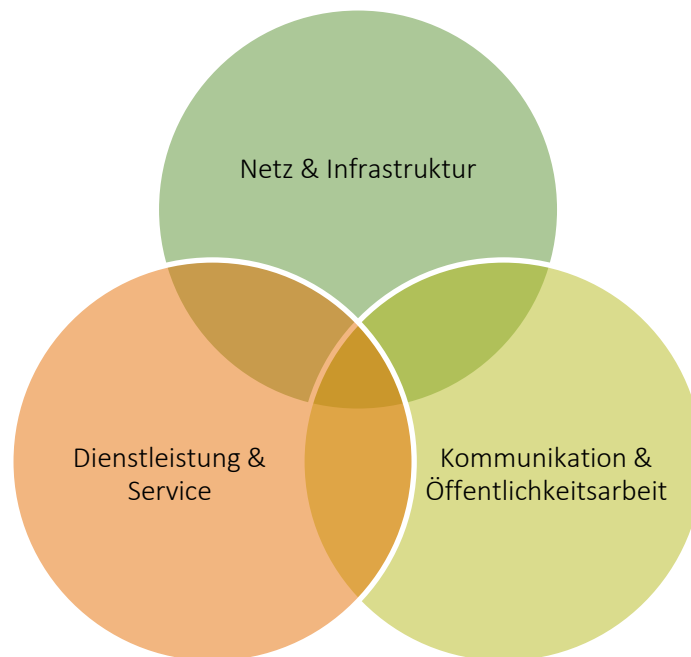


Abbildung 18: Bestandteile des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> (eigene Darstellung)

Die Schwerpunkte Netz und Infrastruktur sind in Kapitel 5.2 zu finden. Die entwickelten Maßnahmen im Bereich von Dienstleistung und Service sowie Kommunikation und Öffentlichkeit finden sich in Kapitel 5.3. Den Abschluss des Maßnahmenkonzeptes bilden die Priorisierung der Maßnahmen sowie eine erste Umsetzungskonzeption (Kapitel 5.4).

## 5.1 Das zukünftige Radwegenetz

Als zentraler Punkt des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> wird zunächst das zukünftig weiter zu entwickelnde Radwegenetz vorgestellt. Die Umsetzung von RAD<sup>+</sup> erfordert die Konzeption eines Radverkehrsnetzes von stadtweiter Bedeutung. Auch wenn auf fast allen Straßen und Wegen Radverkehr stattfindet, so ist doch ein Netz zu entwickeln, das alle wichtigen Ziele direkt und möglichst ohne Umwege miteinander verbindet. Das Netz ist somit als empfohlene Verbindung für den Radverkehr anzusehen, die dem Radverkehr möglichst optimalen Komfort und Sicherheit bieten sollten.

Ziel ist es auch, die Stadt Lünen mit den Nachbarkommunen zu verknüpfen. Zudem wird das Netz an die unterschiedlichen Nutzergruppen der Alltagsfahrer und Freizeitfahrer angepasst. Diese unterscheiden sich grundsätzlich durch folgende zentrale Merkmale:

*Tabelle 7: Unterschiede Alltagsfahrer und Freizeitfahrer (eigene Darstellung)*

Alltagsfahrer	Freizeitfahrer
Zielorientiert (der Weg ist die Strecke zum Ziel)	Wegeorientiert (der Weg ist das Ziel)
Erfordert engmaschiges Netz	Erfordert Routenbeschilderung und Wegweisung
Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
Fährt eher Ziele im dicht bebauten Ortsgebiet an	Fährt eher Ziele außerhalb des Ortsgebietes an

Gerade im Alltagsverkehr wird ein großes Potenzial gesehen, den Radverkehrsanteil von heute 17% in Lünen weiter zu steigern. Wege im Alltag z.B. vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern, ist erfahrungsgemäß als schwierig einzuschätzen, da fest verankerte Verhaltensmuster verändert werden müssen. Trotzdem sollte die Förderung des Radverkehrs im Alltag als prioritär betrachtet werden, da es insbesondere die Teilhabe der Lünener an der Gesellschaft fördert.

Dementsprechend wurden ein Alltags- sowie ein Freizeitnetz entwickelt, welche sich jeweils wiederum in Haupt- und Nebennetz unterteilen. Die beiden Netze können getrennt voneinander betrachtet werden. Jedoch gibt es immer wieder Bereiche, in denen sie sich überschneiden und bei der Umsetzung somit besondere Synergien – aber auch Herausforderungen – zu erwarten sind.

Entwickelt wurde auf Grundlage der bestehenden Quellen und Ziele im Stadtgebiet sowie bestehender Wege anhand des Fahrradstadtplans. Das Netz wurde im Rahmen von Verwaltungssitzungen sowie des RadCafés mit den beteiligten Akteuren abgestimmt und ergänzt.

Das Radwegenetz wurde auf Basis folgender Grundsätze konzipiert:

- Alle für den Freizeit- und Alltagsradverkehr wichtigen Ziele werden angebunden.
- Die alltagsrelevanten Quellen und Ziele werden möglichst frei von Umwegen miteinander verbunden.

- Die Erschließungsnetze aller Siedlungsbereiche werden an das stadtweite Radverkehrsnetz angebunden.
- Die Netzteile, die dem touristischen Radverkehr dienen, sind als integraler Bestandteil des Gesamtnetzes zu betrachten und nahtlos mit Verbindungen des Alltagsradverkehrs verknüpft.

### 5.1.1 Das Alltagsnetz

Das Alltagsnetz unterteilt sich in ein Haupt- und ein Nebennetz. Dabei ergänzt das Nebennetz das eigentliche Hauptnetz. Insgesamt verläuft das Alltagsnetz auf einer Länge von 134 km. Dabei werden zum Großteil Nebenstraßen, separate Wege oder Wirtschaftswege verwendet (siehe *Tabelle 8*). Im Netz enthalten sind jedoch auch große Teile der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, da gerade diese häufig die kürzesten Wege darstellen.

*Tabelle 8: Verteilung des Alltagsnetzes auf die klassifizierte Straßen (eigene Berechnung)*

Klassifizierte Straßen	Länge	Prozent
Bundesstraße	15,0 km	11,0 %
Landesstraßen	18,0 km	13,5 %
Kreisstraßen	19,0 km	14,0 %
Sonstiges	82,0 km	61,5 %
<i>Summe</i>	<i>134, km</i>	<i>100 %</i>

#### Das Hauptnetz

Das Hauptnetz hat die Aufgabe, die Stadt Lünen mit ihren Ortsteilen sowie umliegenden Städten und Gemeinden zu verknüpfen. Es verläuft im wesentlichen radial auf das Stadtzentrum zu und folgt den gewachsenen Strukturen der Stadt. Die Durchlässigkeit der Innenstadt spielt im Zuge des Hauptnetzes eine wichtige Rolle.

Das Hauptnetz hat die Aufgabe, den über die einzelnen Wohngebiete hinausreichenden Radverkehr auch in die Region auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu seinen Zielen zu führen. Meist handelt es sich um Radwege entlang von Hauptstraßen, da dies häufig die direktesten Routen. In Lünen spielen jedoch auch viele parallel verlaufende Grünverbindungen für das Radwegenetz eine wichtige Rolle, wenn sie eine wichtige Alternative gegenüber Hauptverkehrsstraßen sind.

Das **Hauptnetz** ist **prioritär** zu entwickeln. Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regemaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine

sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

Das Hauptnetz im Alltagsverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 102 km.

#### Das Nebennetz

Das Nebennetz ergänzt die wichtigen Wege innerhalb der einzelnen Stadtteile in Lünen. Durch dieses Netz sollen die besiedelten Bereiche vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Häufig handelt es sich um Radwege entlang von Hauptstraßen, da dies häufig die direktesten Routen sind. Zudem erstreckt sich das Nebennetz auch über Straßen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder durch Tempo-30-Zonen. Hier wurde auf Straßen, die zur Bündelung beitragen, zurückgegriffen.

Das Nebennetz ist sekundär zu entwickeln. Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regelmaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnittes als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

Das Nebennetz im Alltagsverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 32 km.

### 5.1.2 Das Freizeitnetz

Das Freizeitnetz unterteilt sich ebenfalls in ein Hauptnetz und ein Nebennetz. Hier spielt besonders die überörtliche Bedeutung des Netzes eine wichtige Zuteilungsrolle.

Das Hauptnetz im Freizeitverkehr bildet die regionalen Grünzüge sowie das Radwegenetz NRW ab. Hier enthalten sind auch die unterschiedlichen Themenrouten, die durch Lünen verlaufen. Das Hauptnetz für den Freizeitverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 81 km.

Durch Lünen verlaufen folgende Themenrouten:

- Emscher Park Radweg
- Rundkurs Ruhrgebiet
- Römer-Lippe-Route
- Radkreis Unna
- LandesGartenSchau-Route
- Seseke Weg
- R33: Regionale Radwanderstrecke
- A7: Rundtour des Kreises Unna

Das Nebennetz stellt die innere Erschließung der regionalen Grünzüge sicher und wurde aus bestehenden Unterlagen der Stadt Lünen<sup>54</sup> übernommen. Diese ergänzen das Hauptnetz. Die Routen sind mitei-

---

<sup>54</sup> Vgl. Stadt Lünen (2013): Projekteinreichung Emscher Landschaftspark 2020+. Lünen

einander vernetzt und überschneiden sich an mehreren Punkten. Das Nebennetz für den Freizeitverkehr hat eine Gesamtlänge von etwa 40 km.

Im Nebennetz enthalten sind folgende Routen:

- Route 1: RUND UM DIE LIPPE - LÜNER AUENLANDSCHAFTEN (Länge:
- Route 2: VOM WIRTSCHAFTSWEG ZUR FREIZEITACHSE - DER DATTELN-HAMM-KANAL
- Route 3: ZWISCHEN KULTURLANDSCHAFT UND LANDSCHAFTSRAUM
- Route 4: VON HALDE ZU HALDE
- Route 5: WOHNEN - WALD - WASSER EMSCHER LANDSCHAFTSPARK
- Route 6: VON DER LIPPE RICHTUNG MÜNSTERLAND
- Route 7: LANDWIRTSCHAFT IM EMSCHER LANDSCHAFTSPARK

Das Freizeitnetz verläuft zu großen Teilen über zentrale Grünverbindungen (Wege, die ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr ausgewiesen sind und nicht straßenbegleitend sind). Entlang von Bundesstraßen hat das Netz eine Länge von etwa 4,5 km (4 %), entlang von Landesstraßen 6 km (5 %), entlang von Kreisstraße 10 km (8 %), entlang von Gemeindestraßen 24 km (20 %) und entlang von sonstigen Wegen (Wirtschaftswege, Waldwege etc.) etwa 76,5 km (63 %). Hierin sieht man die klare Unterscheidung zum Netz für den Alltagsverkehr.

Auf insgesamt etwa 54 km überschneiden sich das Alltags- und das Freizeitnetz. Hier können Maßnahmen zu Synergien führen. Hier können jedoch auch höhere Anforderungen an Standards gestellt werden, da sich Nutzergruppen überlagern.

Die nachfolgenden infrastrukturellen Maßnahmen beziehen sich auf das konzipierte Radwegenetz und sollen dafür sorgen, dieses Netz in sichere, attraktive und komfortable Wege für den Radverkehr weiter zu entwickeln.

## 5.2 Infrastrukturelle Maßnahmen

Der Block der infrastrukturellen Maßnahmen beinhaltet Umsetzungen für den fließenden Radverkehr (Radwege, Schutzstreifen, Knotenpunkte) sowie für den ruhenden Radverkehr sowie die Wegweisung. Infrastrukturelle Maßnahmen werden durch die Ergänzung weicher Maßnahmen (z.B. Information und Öffentlichkeitsarbeit) unterstrichen und häufig von den NutzerInnen besser angenommen.

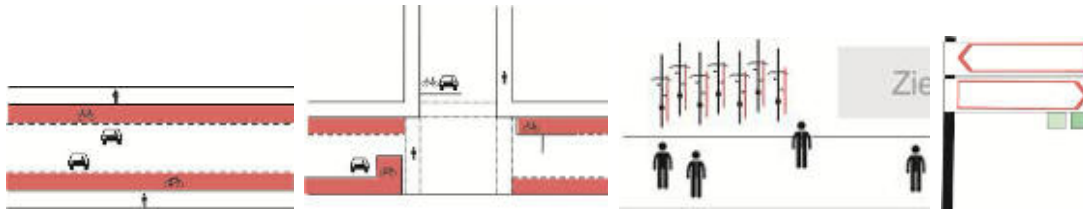


Abbildung 19: Themenschwerpunkte im Feld der infrastrukturellen Maßnahmen (eigene Darstellung)

Ziel ist es, der Radverkehrsinfrastruktur in Lünen eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausrüstung – **entsprechend den gesetzten Standards** – zu verleihen. Somit wird die Verständlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und Planungs- und Abstimmungsprozesse vereinfacht. Eine zusammengehörige Ausbildung der Infrastrukturen und Gestaltungselementen im Sinne eines einheitlichen Erscheinungsbildes wirkt öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.

Im Paket der Infrastrukturellen Maßnahmen gibt es drei grundlegende Maßnahmenebenen:

- **Generelle Zielsetzungen**  
Die generellen Zielsetzungen stellen Ausrichtungen dar, die bei dem Neubau von Radinfrastrukturen zu berücksichtigen sind. Sie sind damit ein zentraler Punkt für das Bekennen zur Förderung des Radverkehrs.
- **Notwendige Maßnahmen**  
Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder aus Sicherheitsgründen notwendig sind, werden in diesem Maßnahmenpaket betrachtet. Sie stellen das Grundgerüst für das Radwegenetz in Lünen dar.
- **Ergänzende Maßnahmen**  
Aufbauend auf dem Grundgerüst können dann Maßnahmen umgesetzt werden, die den Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr weiter erhöhen. Enthalten sind hier auch Maßnahmen, die bei zukünftigen Arbeiten im klassifizierten Straßennetz zu berücksichtigen sind.

### 5.2.1 Generelle Zielsetzungen und Standards für die Lüner Radinfrastrukturen

Qualität bzw. Nutzbarkeit von Radinfrastruktur und auch von Straßen ohne eigene Radinfrastrukturelemente sind entscheidende Faktoren für den Radverkehr. Die Entwicklung von Standards hat mehrere Vorteile. So sichern Standards bei der Neuanlage und beim Umbau bestehender Radverkehrsanlagen eine gleichbleibend hohe Qualität der Anlagen, erfüllen die Sicherheitsstandards nach den aktuellen Regelwerken und geben den Radfahrenden Kontinuität und Sicherheit. Darüber hinaus haben sie auch einen praktischen Nutzen beispielsweise bei der Vergabe von Aufträgen können die Standards den ausführenden Büros und Unternehmen als Arbeitsgrundlage dienen.

Generelle Zielsetzungen stellen die Grundlage für die zukünftige Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr und die Priorisierung der Maßnahmen.

Die Stadt Lünen setzt sich im Bereich der Infrastrukturen zum Ziel...

- ... ein ganzjährlich attraktives Radwegenetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr zu schaffen,
- ... den Ausbau, die Erhaltung und Sanierung (insb. Beheben beschädigter Beläge) der Infrastrukturen für den Radverkehr voran zu treiben und dabei auch die Vorteile für den Fußverkehr zu berücksichtigen,
- ... eine regelmäßige Kontrolle und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen – auch der anderen Radwege – durchzuführen (insb. Reinigung und Grünschnitt),
- ... das Hauptnetz für den Alltagsverkehr in den Winterdienst aufzunehmen,
- ... selbsterklärende Infrastrukturen zu schaffen (Führungsformen und Knotenpunkte; Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme),
- ... Radfahrer möglichst umwegfrei an ihr Ziel zu bringen,
- ... die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- ... Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln zu fördern,
- ... die Infrastrukturen an die Anforderungen von Pedelecs und zu Fuß Gehenden anzupassen sowie
- ... Infrastrukturmaßnahmen mit Image- & Kampagnenarbeit zu verknüpfen.

#### Führungsformen und Breitenanforderungen

Laut Gesetz gehören Radfahrer auf die Straße. Und auch eine Vielzahl von Studien hat belegt, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen. Diesen Grundsatz folgt auch das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> und die zukünftige Entwicklung der Führungsformen für den Radverkehr.

Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrern wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Nutzen Radfahrer Infrastrukturen auf der Fahrbahn, ist das Konfliktpotenzial reduziert und Radfahrer kommen schneller voran. Für den Komfort und die Sicherheit der Radfahrer ergeben sich so weitere Vorteile:

- Radfahrer fahren seltener in die falsche Fahrtrichtung.
- Fahrradfahrer sind für Autofahrer besser zu sehen, besonders an Kreuzungen und Zufahrten, wo es häufig zu Unfällen kommt.
- In Knotenpunkten können Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr oder separat signalisiert werden.
- Bei Radfahrstreifen (teilweise auch bei Schutzstreifen) können Radfahrer in Knotenpunkten an wartenden Fahrzeugen vorbei fahren und so den toten Winkel der Autofahrer verlassen.

Die Stadt Lünen setzt sich im Bereich der Führungsformen zum Ziel...

- ... wo möglich Führungen im Mischverkehr, auf Schutzstreifen oder auf Radfahrstreifen anderen Führungsformen vorzuziehen,
- ... eine Trennung mit dem Fußverkehr einer gemeinsamen Führung vorzuziehen und
- ... die Regelbreiten der ERA 2010 bei Neu-, Umbau anzusetzen.

RAD<sup>+</sup> gibt erste Anhaltspunkte, an welchen Stellen Gefahrenlagen bestehen und deswegen auch benutzungspflichtige Radwege auszuweisen sind. Letztlich sind im Hinblick auf Umsetzung und Ausführungsplanung an vielen dieser Straßenabschnitte eine umfassende Verkehrsschau mit den relevanten Akteuren (u.a. Baulastträger, Polizei) und ggf. auch eine Aktualisierung der Verkehrsdaten (Belastungszahlen, Schwerverkehrsanteile, Fußverkehrsaufkommen) notwendig.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Aspekten einer Zunahme von Pedelecs von Bedeutung, um die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen den Anforderungen anzupassen. Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten und damit verbundenen Ansprüche von Pedelecs, werden zukünftig bei dem Neubau von Wegen oder bei Umbaumaßnahmen möglichst die **Regelbreiten der ERA 2010** umgesetzt. Die zu wählende Führungsform ist situationsgerecht zu bestimmen.

#### Mischverkehr | gemeinsam auf der Fahrbahn

Ob die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verträglich ist, hängt neben der Kraftfahrzeugstärke und der Geschwindigkeit (Belastungsbereiche nach ERA 2010) auch von der Fahrbahnbreite ab. Insgesamt ist eine Führung im Mischverkehr in etwa bis zu einer Belastung von 700 Kfz/h vertretbar.

Dabei ergeben sich Probleme, wenn die Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m und die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bei über 400 Kfz/h liegen. In diesem Falle wird ein Überholen des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr unter Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände nur schwer möglich. Bei Fahrbahnbreiten unter 6,00m kann ein Radfahrer im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden, sodass das Gefahrenpotenzial sinkt. Bei Fahrbahnbreiten über 7,00 m kann ein Radfahrer im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden.

#### Radfahrstreifen



Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneteter und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Diese sind für Radfahrer immer benutzungspflichtig. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nur zum Abbiegen oder zum Erreichen von Parkplätzen überquert werden.

Angrenzende Fahrstreifen sollten mindestens eine Breite von 2,75 Meter, im Regelfall jedoch 3,25 Meter haben. Zum Parken sind Sicherheitsabstände von mind. 0,50 m einzuhalten. Der Radfahrstreifen selbst hat ein Regelmaß von 1,85m (hierin enthalten ist bereits die 0,25m breite Markierung)



### Schutzstreifen

Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er ist nicht benutzungspflichtig und kann im Bedarfsfall von Autofahrern mit genutzt werden. Sie sollen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge pro Tag) vermieden werden.

Bei der Markierung beidseitiger Schutzstreifen muss der Teil der Fahrbahn zwischen ihnen mindestens 4,50m betragen (bei höheren Verkehrsstärken 5,00 Meter), sodass eine Fahrbahnbreite von insgesamt 7,00m notwendig wird, um beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Die Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist ab einer Breite der Restfahrbahn von 5,50 Metern zu entfernen. Zu parkenden Fahrzeugen sind Sicherheitsabstände einzuhalten.

### Fahrradstraße



In Fahrradstraßen haben Radfahrer besondere Rechte und sie ist im Grunde eine Straße ausschließlich für Radfahrer, die durch den Kfz-Verkehr genutzt werden darf, sofern sie für diesen freigegeben ist. Hiermit wird dem Radverkehr eine besondere Bedeutung eingeräumt.

Fahrradstraßen sind Straßen, die mit dem Zeichen 244.1 zunächst für andere Fahrzeuge ausgeschlossen werden, es sei denn, sie werden durch ein Zusatzzeichen erlaubt. Somit ist es auch möglich, die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr generell oder Anlieger frei zu geben. Für den Fahrverkehr (auch Radverkehr) gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Auch wenn eine Fahrradstraße für den Autoverkehr freigegeben wird, muss der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr unterordnen. Dieser darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. Zudem ist es Radfahrern erlaubt, nebeneinander zu fahren.

Die StVO stellt Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen: Auf Fahrradstraßen darf der Kfz-Verkehr nur gering sein (z.B. für Anlieger). Zudem kommen Fahrradstraßen nach VwV-StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Alternative Führungen für den Kfz-Verkehr sollten gegeben sein.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße kann die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf besonderen Abschnitten verdeutlicht werden. Die Sicherheit des Radverkehrs wird erhöht, da auch der Kfz-Verkehr – wenn die Fahrradstraße für ihn freigegeben ist – nur langsam fahren darf und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können. Fahrradstraßen erleichtern zudem die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen und den Radverkehr bündeln.



Getrennte Geh- und Radwege (Zeichen 241 StVO) sowie  
gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO)

Getrennte und gemeinsame Geh- und Radwege werden für baulich angelegte Radwege verwendet. Das heißt, dass sie sich im Seitenraum befinden oder durch Borde-, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Da diese Führungsformen für den Radverkehr benutzungspflichtig sind, spielen die von der VwV-StVO gesetzten Mindestbreiten für die Zulässigkeit dieser Benutzungspflicht eine wichtige Rolle.

Die Unterscheidung zwischen Fuß- und Radweg muss bei einem **getrennten Geh- und Radweg** eindeutig sein (Begrenzungstreifen von 0,30 Metern Breite). Meist wird dies mithilfe einer unterschiedlichen Pflasterung und Farbgebung erreicht. Größere Breiten als die Regelbreiten können in folgenden Fällen notwendig werden:

- im Verlauf von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- bei hohen Radverkehrsstärken zur Realisierung einer angemessenen Verkehrsqualität nach der HBS,
- bei häufig auftretenden Belastungsspitzen (Radfahrerpulks),
- bei mittlerer bis hoher Nutzungsintensität im Seitenraum,
- bei starkem Gefälle.

Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen. Um die Gefahr des Fahrens entgegen der Fahrtrichtung zu verringern, sind Pfeile zu markieren.

Gerade die **gemeinsame Führung** von Fußgänger- und Radverkehr birgt häufig Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Deshalb sollte von einer gemeinsamen Führung abgesehen werden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind und eine Trennung möglich ist:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (>3 %),
- dichte Folge von unmittelbar an den Gehweg angrenzenden Hauseingängen,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bushaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen.

### Andere Radwege

Auf den sogenannten ‚anderen Radwegen‘ besteht keine Benutzungspflicht für Radfahrer - sie dürfen aber durch sie genutzt werden. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Aufgrund der Verkehrssicherungspflicht unterscheidet die ERA 2010 nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen. Demnach sollen auch nicht benutzungspflichtige Radwege, die gestaltet sind wie getrennte Geh- und Radwege, die Mindestbreite von 1,60 m, besser jedoch 2,00 m erfüllen.



### Fußwege mit Freigabe zur Benutzung durch den Radverkehr (Zeichen 239 StVO mit Zusatz „Radfahrer frei“)

Gehwege, die auch für Radfahrer freigegeben sind, stellen eine weitere, mögliche Führungsform dar. Eine Benutzungspflicht ist mit der Ausweisung nicht verbunden. Vielmehr stellt diese Form der Führung ein weiteres Angebot, beispielsweise für unsichere Verkehrsteilnehmer dar. Prinzipiell hat der Radfahrer hier besondere Rücksicht gegenüber den Fußgängern zu nehmen und muss seine Geschwindigkeit ggf. verringern oder anhalten und absteigen.

Die FGSV (2010) formuliert Anforderungen an Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“, da gerade hier das Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern groß ist. Diese empfiehlt, dass Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ aufgrund des Konfliktpotenzials eine Mindestbreite von 2,50 m haben sollten.

Tabelle 9 : Übersicht der Regelbreiten nach ERA 2010 und der Mindestbreiten nach VwV-StVO (eigene Darstellung)

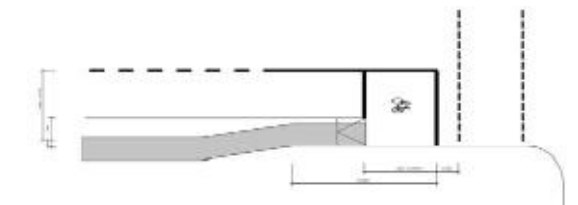
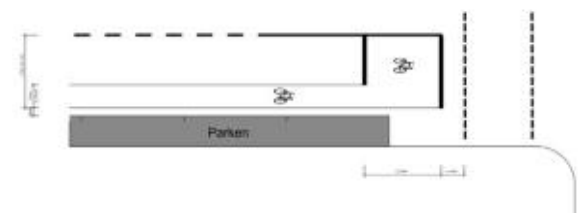
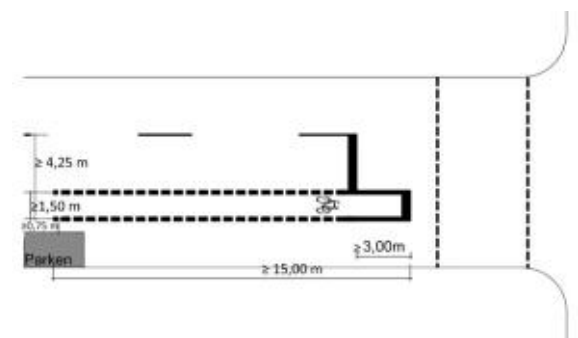
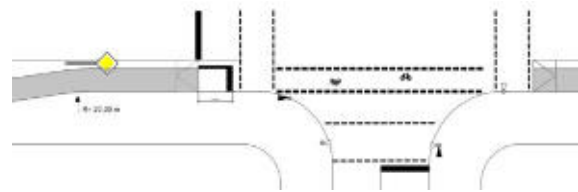
Benutzungspflichtige Radwege	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen) nach ERA 2010	Mindestbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen) nach VwV-StVO
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	2,00 m	1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	1,85 m (inkl. Begrenzung)	1,50 m (inkl. Begrenzung)
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	≥ 2,50 m	2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	2,50 m	2,00 m
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg im Einrichtungsverkehr	2,00 m (für den Radweg)	1,50 m (für den Radweg)
	Im Zweirichtungsverkehr (einseitig)	3,00 m	2,00 m
Schutzstreifen	Markierter Angebotsstreifen auf der Fahrbahn mit dem Zeichen <b>340 (Leitlinie)</b>	1,50 m	1,25 m
Gehweg „Radfahrer frei“  	baulich angelegter Radweg innerorts	≥ 2,50 m	Keine Angaben
	baulich angelegter Radweg außerorts	2,50 m	Keine Angaben
Anderer Radweg	baulich angelegter Radweg ohne Benutzungspflicht	2,00 m	Keine Angaben

## Knotenpunkte

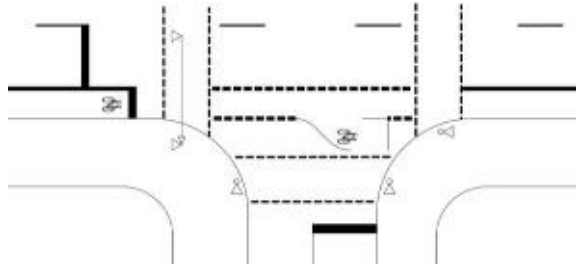
Knotenpunkte stellen auch in Lünen ein hohes Potenzial für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. Wie bereits oben beschrieben, ist das Führen von Radfahrern auf der Fahrbahn eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen. Im Rahmen der Änderungen/ Anpassen der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.

Die Stadt Lünen setzt sich im Bereich von Knotenpunkten zum Ziel...

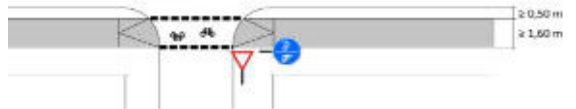
- ... Radfahrer - wo möglich - vor dem Knotenpunkt in den Straßenraum zu führen (z.B. durch den Rückbau eines Radweges und dem Markieren eines Radfahrstreifens),
- ... vorgezogene Haltlinien zu markieren, um den Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen und Konflikte mit rechtsabbiegender Kfz-Verkehr zu vermindern,
- ... dem Radverkehr aus Nebenstraßen das direkte Linksabbiegen in Form von Aufstellbereichen zu ermöglichen,



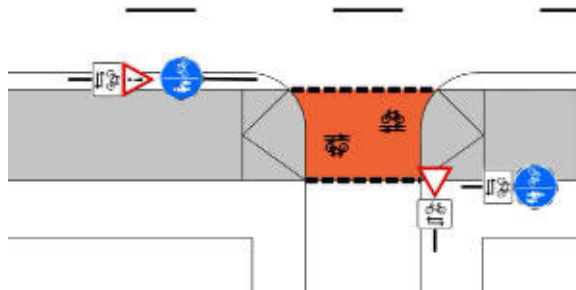
- ... an Hauptverkehrsstraßen Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen zu markieren,



- ... Furtmarkierungen gegenüber untergeordneten Straße entlang von Hauptverkehrsstraßen in Kombination mit Piktogrammen zu markieren,



- ... Zweirichtungsradwege gegenüber untergeordneten Straßen rot zu markieren und mit einem Radfahrerpiktogramm und zwei Pfeilen zu markieren (zusätzlich ist die das Zeichen 205 StVO mit Zusatz 1000-32 StVO anzubringen),



- ... an LSA **Radfurten** zu markieren, wenn auf den weiteren Straßenabschnitten Radwege (auch ohne Benutzungspflicht) oder Radfahrstreifen vorhanden sind (nach RMS-1),
- ... an besonderen **Gefahrenstellen**, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, die Sicherheit durch eine Roteinfärbungen von Furten oder Radwegen zu erhöhen und
- ... sowohl benutzungspflichtige wie auch nicht benutzungspflichtige Radwege in Knotenpunkten zu berücksichtigen (insbesondere auch in der Signalisierung).

### Wegeoberfläche und weiterer Komfort

Neben der Führungsform und der Führung an Knotenpunkten wird der Komfort von Radinfrastrukturen insbesondere von dem Belag und dem Zustand des Radweges bestimmt. Ziel sollte es hierbei sein, sukzessiv ein einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen. Komfort für den Radverkehr bedeutet an vielen Stellen auch die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls.

Die Stadt Lünen setzt sich für die weitere Erhöhung des Komforts für Radfahrer zum Ziel...

- ... Radwege mit einer ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand, hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und Allwettertauglichkeit auszustatten,
- ... den Radwegbelag an Grundstückszufahrten durchzuführen, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

- ... das Radwegniveau an Grundstückszufahrten z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen durchgängig zu halten (keine Absenkungen im Zuge der Grundstückszufahrten),
- ... rot gepflasterte Radwege auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sukzessiv umzugestalten und eine einheitliche Farbe für den Gehweg umzusetzen,
- ... wichtige Treppen (z.B. zu Haltestellen des SPNV) mit Schieberillen auszustatten (möglichst beidseitig),
- ... Sperrpfosten, Umlaufsperrn und andere Einbauten von dem lichten Raum fernzuhalten/ zu entfernen, um den Radfahrer nicht zu gefährden,
- ..... Sperrpfosten, Umlaufsperrn und andere Einbauten nachts sowie bei schlechten Sichtverhältnissen gut sichtbar zu gestalten,
- ... wenn erforderlich (z.B. soziale Kontrolle) eine ortsfeste Beleuchtung umzusetzen und
- ... das Alltagsnetz auf lange Sicht zu beleuchten.



Abbildung 20: oben: Beispiel für eine weiterlaufende Pflasterung des Radwegs gegenüber untergeordneten Straßen; unten: Beispiel für einen Rampenstein an Grundstückszufahrten

### Abstellanlagen für den Radverkehr

Neben den Wegen, die Radfahrer nutzen, spielen auch die Abstellanlagen für Radfahrer sowohl an der Quelle als auch am Ziel eine wichtige Rolle für die Attraktivität und die Nutzung des Fahrrads. Insbesondere bei wertvollen Rädern können unsichere Abstellanlagen die Nutzung verhindern.

Die Stadt Lünen setzt sich für die Fahrradabstellanlagen in Lünen zum Ziel...

- ... sichere Abstellanlagen, in denen Fahrräder einen guten Stand und Anschließ-Möglichkeiten haben, an allen wichtigen Quellen und Zielen im Stadtgebiet in ausreichender Zahl zu schaffen,
- ... Fahrradstellplätze grundsätzlich in Eingangsnähe bzw. nahe dem Ziel zu errichten und eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten (keine Barrieren oder Treppen),
- ... bei dem Bau von Abstellanlagen auf die Art der Umfeldnutzung zu achten und entsprechende Anforderungen an Abstellanlagen zu berücksichtigen,
- ... bei der notwendigen Anzahl an Abstellplätzen sowohl die aktuelle Zahl der an einem sommerlichen Werktag vor Ort abgestellten Fahrräder sowie eine ausreichende Reserve für die zukünftige Entwicklung (+15 %) zu berücksichtigen,
- ... einen ausreichenden Abstand zwischen den Aufstellern zu halten (siehe *Abbildung 21*),
- ... eine bessere Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit durch reflektierende Elemente oder die Beleuchtung von Abstellanlagen zu schaffen sowie
- ... eine einheitliche Gestaltung der Abstellanlagen anzustreben und
- ... vorhandene Anlagen erforderlichenfalls sukzessive auszutauschen und hierfür einen Standard zu entwickeln, der verwaltungsintern abgestimmt ist und die o.g. Aspekte ebenso beachtet wie Kriterien der Gestaltung,
- ... die Abstellanlagen bei kommunalen Liegenschaften nach den oben genannten Standards zu entwickeln sowie
- ... im Rahmen von Genehmigungsverfahren die Bauherren, Grundstückseigentümer und Architekten über die Notwendigkeit und Möglichkeit von Radabstellanlagen zu informieren.



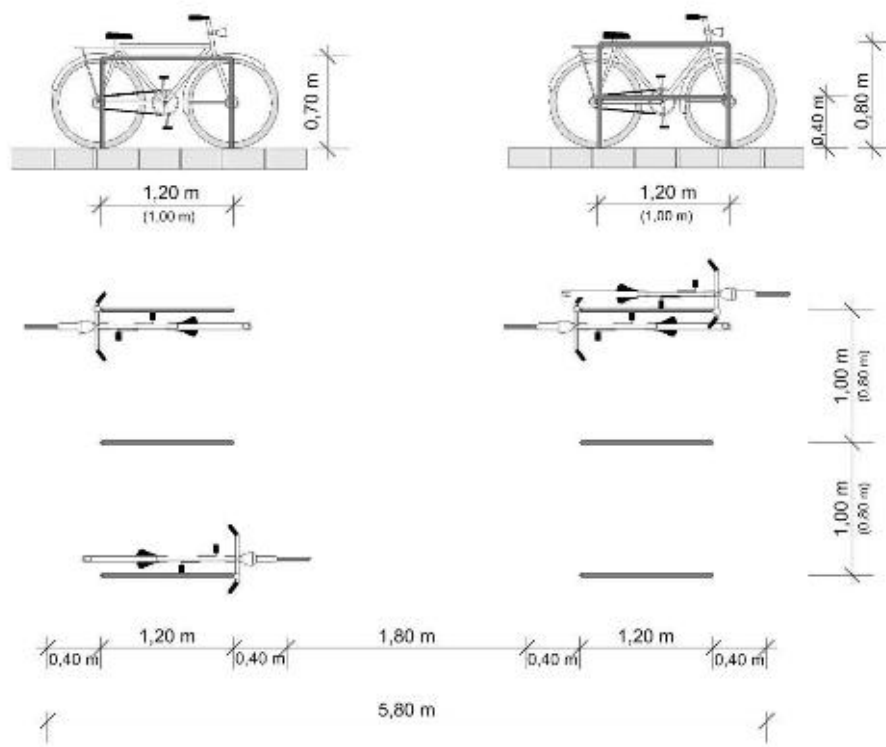


Abbildung 21: Breitenanforderungen an Fahrradablenbuegel (eigene Darstellung nach FGSV 2012)

Tabelle 10: Ansprüche an Fahrradabstellanlagen in Abhängigkeit der Umfeldnutzung (eigene Darstellung nach FGSV 2012)

Nutzungsart	Nachfragegruppe	saisonale oder tageszeitliche Nachfragespitzen	Parkzeitraum			Parkdauer			Besondere Anforderungen	
			tagsüber	abends	nachts	kurzfristig	langfristig	dauerhaft	Wetterschutz	Flächen für Sonderformen, Zubehör, Services
Wohngebäude	Bewohner		x	x	x	x	x	x	x	x
	Besucher		x	x		x	x			
Schulen	Schüler	x	x				x		x	x
	Beschäftigte	x	x				x		x	x
Hochschulen	Studenten	x	x	x		x	x		x	x
Institutsgebäude	Beschäftigte		x	x			x		x	x
Mensen, Bibliotheken	Studenten	x	x			x			x	x

Arbeitsstätten	Beschäftigte		x				x		x	x
	Besucher		x			x	x			
Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe	Kunden		x	x		x				x
	Beschäftigte		x	x			x		x	x
Zentrale Bahnhöfe	Kunden		x			x				
	B+R-Nutzer		x <sup>55</sup>	x	x <sup>56</sup>		x	x <sup>57</sup>	x	x
	Beschäftigte		x				x		x	x
ÖV-Haltestellen	B+R-Nutzer		x				x		x	x
Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsstätten	Besucher	x	x	x		x	x			x
Öffentliche Fahrradverleih-Systeme	Kunden		x	x	x	x	x	x		x



Abbildung 22: umzusetzende Abstellanlagen in der Innenstadt (eigenes Foto)

### Wegweisung für den Radverkehr

Um das landesweite Radverkehrsnetz komfortabel befahren zu können, ist es mit einem einheitlichen Wegweisungssystem ausgestattet. Diese einheitliche Wegweisung soll langfristig die bestehende Vielfalt unterschiedlicher Schildertypen der Radwegweisung in Nordrhein-Westfalen ersetzen und helfen, die "Schilderbäume" abzubauen.

Die Stadt Lünen setzt sich für die Fahrradwegweisung in Lünen zum Ziel...

- ... eine durchgängige Wegweisung für den Alltags- und Freizeitverkehr zu schaffen und regelmäßig zu prüfen,

<sup>55</sup> In der Regel ausgeprägte Tagesspitze für B+R-Nutzer

<sup>56</sup> An Bahnhöfen mit ausgeprägtem Einpendelverkehr

<sup>57</sup> In der Regel ausgeprägte Tagesspitze für B+R-Nutzer

- ... grundsätzlich entlang aller Hauptrouten sowie touristischer Routen überall dort Wegweiser aufzustellen, wo Richtungsentscheidungen zu treffen sind,
- ... sich bei der ziel- und routenorientierten Wegweisung nach dem einheitlichen Wegweisungssystem in NRW (HBR NRW, 2013) zu richten.



Abbildung 23: Wegweisung in Lünen (eigenes Foto)

## 5.2.2 Notwendige Maßnahmen

Notwendige Maßnahmen betreffen Punkte, die aus rechtlicher Sicht und aus Sicherheitsaspekten umzusetzen sind. Hierzu zählen die Maßnahmenbündel „Aufhebung der Benutzungspflichten - wo möglich“ (vgl. Kapitel 2.1), „Anpassen der Lichtsignalisierung“ (vgl. Kapitel 2.3) sowie „Schließen von Netzlücken“ (vgl. Kapitel 4.2).

### A) Aufhebung der Benutzungspflichten - wo möglich (Straßenbegleitende Wege)

Radfahrer müssen grundsätzlich die Fahrbahn benutzen. 2010 wurde seitens des Bundesverwaltungsgerichtes entschieden, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“. Neben der Gefahrenlage spielen auch die Beschaffenheit und der Zustand des Radweges eine wichtige Rolle bei der Ausweisung der Benutzungspflicht. Ein wichtiges Merkmal ist die Breite des Radweges, für die seitens der VwV-StVO Vorgaben gemacht werden. Diese dürfen auf kurzen Strecken (bis zu 50 m) ausnahmsweise unterschritten werden.

Nach §45 Abs.1c sind Tempo-30-Zonen nur an Straßen zulässig, die keine Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) besitzen. Hinter den Zeichen verbergen sich Radwege, gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege und Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahmen wurde eine erste Einschätzung bezüglich der benutzungspflichtigen Radwege in Lünen vorgenommen. Hierbei wurden einige Abschnitte im Radwegenetz identifiziert, bei denen primär die Breite ein Ausschlusskriterium für eine Benutzungspflicht ist. Bei weiteren Abschnitten konnte aufgrund von Belastungszahlen das Gefahrenpotenzial und somit eine mögliche Aufhebung der Benutzungspflicht abgeschätzt werden. Auch benutzungspflichtige Führungsformen in Tempo-30-Zonen wurden hier berücksichtigt.

Bei getrennten Geh- und Radwegen, bei denen die Benutzungspflicht aufgehoben wird, ist prinzipiell keine zusätzliche Beschilderung nötig, auf Wunsch der Stadt Lünen soll jedoch auch in diesen Fällen aufgrund der Einheitlichkeit die Beschilderung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ verwendet werden. Die anderen Radwege sollen auf lange Sicht umgepflastert werden, diese Kosten werden nicht berücksichtigt.

Drei unterschiedliche Argumentationen zur Aufhebung der Benutzungspflicht werden berücksichtigt:

Zunächst werden Abschnitte dargestellt, in denen in einer Tempo-30-Zone ein benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert ist. Diese sind entsprechend von der Benutzungspflicht zu befreien:

- Ernst-Becker-Straße  
zwischen Löwen-Köster-Straße und Arndtstraße
- Moltkestraße  
zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmunder Straße

- Dortmundener Straße  
zwischen Moltkestraße und Konrad-Adenauer-Straße
- Friedenstraße  
zwischen Dortmundener Straße und Parkstraße

Weiter sind von der Aufhebung der Benutzungspflicht Abschnitte betroffen, auf denen die Breitenanforderungen erfüllt sind, ein benutzungspflichtiger Radweg jedoch nicht notwendig ist. In diesem Punkt wurde auf das klassifizierte Straßennetz<sup>58</sup> zurückgegriffen:

- Cappenberger Straße (L810)  
zwischen Döttelbeckstraße und Laakstraße
- Cappenberger Straße (L810)  
zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof
- Niederader Straße (K14)  
zwischen Preußenstraße und Kreisstraße

Als drittes existieren es Abschnitte, auf denen die Breitenanforderungen nicht erfüllt sind und ein benutzungspflichtiger Radweg nicht zu empfehlen ist. Diese sind entsprechend von der Benutzungspflicht zu befreien:

- Gahmener Straße  
Kümperheide und Gemarkungsgrenze
- Elsa-Brändström-Straße  
zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47

#### B) Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege

Abschnitte, auf denen die Breitenanforderungen nicht erfüllt sind, ein benutzungspflichtiger Radweg jedoch zu empfehlen ist<sup>59</sup>, sind entsprechend den Anforderungen zu verbreitern. Die Umsetzung der Maßnahmen erscheint vielerorts aufwändig und kann deswegen nicht unmittelbar umgesetzt werden. Als Zwischenlösung werden deswegen die Benutzungspflichten dort aufgehoben, wo die Gefahrenlage noch nicht unmittelbar durch die Unfallkommission bestätigt ist, und die Gehwege (im Falle von gemeinsamen Geh- und Radwegen) für Radfahrer freigegeben, um unsicheren Verkehrsteilnehmern weiterhin die Möglichkeit zu geben, im Seitenraum zu fahren. Bei getrennten Geh- und Radwegen, bei denen die Benutzungspflicht aufgehoben wird, ist prinzipiell keine zusätzliche Beschilderung nötig, auf Wunsch der Stadt Lünen soll jedoch auch in diesen Fällen aufgrund der Einheitlichkeit die Beschilderung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ verwendet werden. Die anderen Radwege sollen auf lange Sicht umgepflastert werden; diese Kosten werden nicht berücksichtigt.

- Kurt-Schumacher Straße (B54)  
zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke
- Mengeder Straße  
zwischen Seilbahntrasse und Gemarkungsgrenze

<sup>58</sup> Im klassifizierten Netz liegen zu großen Teilen die KFZ-Belastungszahlen vor.

<sup>59</sup> Nach einer ersten Abschätzung aufgrund von Belastungszahlen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

- Konrad-Adenauer-Straße  
zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße
- Konrad-Adenauer-Straße  
zwischen Lippebrücke und Altstadtstraße
- Münsterstraße (B54)  
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hüttenallee
- Kamener Straße (L654)<sup>60</sup>  
zwischen Viktoriastraße und Kleingartenanlage „Seseke“
- Bebelstraße (L556)<sup>61</sup>  
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Jägerstraße
- Brechtener Straße  
zwischen Königsheide und Zum Verkehrshof
- Brechtener Straße  
zwischen Elsa-Brändström-Straße und Gemarkungsgrenze
- Kurler Straße (L556)  
zwischen Derner Straße und Preußenstraße (Unterführung)
- Kupferstraße<sup>62</sup>  
zwischen Dortmunder Straße und Kurt-Schumacher-Straße
- Preußenstraße  
zwischen Niederader Straße (K14) und Brückenkamp
- Wehrenboldstraße  
zwischen Parkplatzzufahrt und Bahnunterführung

### C) Schließen von Netzlücken

Bei der Bestandsanalyse wurden im definierten Alltags- und Freizeitnetz acht Lücken identifiziert. Hier gilt es, Maßnahmen umzusetzen, um das Netz für den Radverkehr zu vervollständigen und die Verkehrssicherheit an definierten Stellen zu erhöhen. Häufig handelt es sich auch um Verknüpfungen zu den Nachbargemeinden.

- Kurt-Schumacher-Straße (B54)  
zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße
- Konrad-Adenauer-Straße  
zwischen Viktoriastraße und Lippebrücke
- Borker Straße  
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Ladestraße

---

<sup>60</sup> Gefahrenlage wurde durch die Unfallkommission im April 2015 bestätigt.

<sup>61</sup> Gefahrenlage wurde durch die Unfallkommission im April 2015 bestätigt.

<sup>62</sup> Gefahrenlage wurde durch die Unfallkommission im April 2015 bestätigt.

- Lanstroper Straße  
zwischen Ortsein-/ausgang und Gemarkungsgrenze
- Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria  
Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße
- Gahmener Straße  
zwischen Bebelstraße und Im Sauerfeld
- Brambauerstraße<sup>63</sup>  
zwischen Dortmunder Straße und Am Brambusch
- Dreischfeld (K19)  
zwischen Richard-Schirrmann-Weg und Gemarkungsgrenze
- Hönninghauser Straße  
Zwischen Ende Hönninghauser Straße und Bergstraße
- In den Hülsen  
Zwischen In den Hülsen und Am Calversbach

Als eine Detailplanung wurde der Knotenpunkt der Konrad-Adenauer-Straße mit der Moltkestraße betrachtet. Hier wird der Radverkehr zukünftig entlang der Konrad-Adenauer-Straße auf Radfahrstreifen geführt. Um den Radfahrer im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs zu führen, werden vorgezogene Haltlinien 3 m vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs markiert. Signalisiert wird der Radverkehr hier mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam. Im Falle der Moltkestraße westlich des Knotenpunktes wird der Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Der Radverkehr wird vor dem Knotenpunkt durch Bordsteinabsenkungen auf einen Radfahrstreifen geführt und bekommt durch den Aufstellbereich die Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen<sup>64</sup>. Bei der Moltkestraße im Osten wird der Radverkehr zum einen auf der Fahrbahn, zum anderen auf einem anderen Radweg geführt. Im Knotenpunktbereich müssen beide Dinge berücksichtigt werden. Für eine einheitliche Führung, wird auch der andere Radweg vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn geführt. Radfahrer, die bereits die Fahrbahn nutzen, können auf Höhe der Furtmarkierung in den Radfahrstreifen wechseln. Um die beiden Führungsformen für Radfahrer in die Moltkestraße zu verdeutlichen und insbesondere um dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass Radfahrer auch die Fahrbahn nutzen, werden Radfahrerpiktogramme auf der Fahrbahn markiert.

---

<sup>63</sup> Aufgrund weiteren Abstimmungsbedarfs wird keine Maßnahme im Maßnahmenkatalog aufgeführt. Empfohlen wird der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr.

<sup>64</sup> Der aufgeweitete Aufstellstreifen für den Radverkehr ist auch auf der östlichen Seite der Moltkestraße möglich.



Abbildung 24: Detailplanung Moltkestraße | Konrad-Adenauer-Straße (eigene Darstellung)

#### D) Anpassen der Sinnbilder in der Lichtsignalisierung

Ab 2017 müssen alle Lichtsignalanlagen bezüglich der Anforderungen der StVO, die seit April 2013 gültig ist, umgerüstet sein. Das bedeutet, dass die bestehenden Signalisierungen in Hinblick auf ihre heutige Signalisierung überprüft und der jeweiligen Führung des Radverkehrs angepasst werden müssen. In diesem Zusammenhang wurden auch die Furtmarkierungen für den Radverkehr betrachtet. An Lichtsignalanlagen, an denen keine Furtmarkierungen für den Radverkehr vorhanden sind, müssen diese auf Grundlage der RMS-1<sup>65</sup> markiert werden.

In Lünen konnten im Rahmen der Befahrung folgende Ampeln identifiziert werden, auf die dies zu trifft<sup>66</sup>. Die Umlaufzeiten sind bei einer separaten Signalisierung für den Radverkehr neu zu beachten. Weitere, bestehende Signalisierungen sind jedoch zu prüfen.

- Konrad-Adenauer-Straße | Viktoriastraße | Dortmunder Straße
- Kurt-Schumacher-Straße | Kamener Straße | Viktoriastraße
- Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße (vgl. Maßnahmenpaket D)
- Kurt-Schumacher-Straße | Bebelstraße | Gahmener Straße | Kupferstraße
- Matthias-Claudius-Straße | Münsterstraße | Hüttenallee
- Parkstraße | Viktoriastraße
- Waltroper Straße | Königsheide | Brechtener Straße | Mengeder Straße

<sup>65</sup> FGSV (1993): Richtlinien für die Markierung von Straßen

<sup>66</sup> Keine Vollständigkeit



- Zwolle-Allee | Kamener Straße | Brückenkamp
- *Kupferstraße | Auf dem Osterfeld*<sup>67</sup>

#### E) Bau von Querungshilfen zur Freigabe Linker Radwege

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde aufgrund der Belastungszahlen und der Geschwindigkeit ein Ort identifiziert, an dem eine Querungshilfe zum Erreichen eines einseitigen Zweirichtungsradweges zu empfehlen ist. Dies betrifft die Cappenger Straße (vgl. Kapitel 4.4). Hier ist eine Querungshilfe zu schaffen. Diese kann gleichzeitig zu einer Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs führen. Umgesetzt werden könnte die Querungshilfe beispielsweise nördlich des Friedhofes. Aufgrund der Belastungen kommt der Bau einer Mittelinsel in Frage.

Folgende Anforderungen werden an die Querungshilfe gestellt:

- Die Fahrbahnen müssen weiterhin eine Breite von mindestens 3,25 m haben.<sup>68</sup>
- Die Tiefe einer Mittelinsel soll mindestens 3,50 m betragen.<sup>69</sup>
- Eine Radverkehrsfurt ist nicht zu markieren.
- Wechsel des Belages kann die Sicherheit für Radfahrer weiter erhöhen.

### 5.2.3 Ergänzende Maßnahmen

Aufbauend auf dem Grundgerüst der notwendigen Maßnahmen sollen die ergänzenden Maßnahmen den Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr weiter erhöhen. Enthalten sind sowohl Maßnahmen im Längsverkehr, als auch an Knotenpunkten, an Abstellanlagen und eine erste Maßnahmen im Themenfeld der Beleuchtung.

#### F) Schaffen einer zentralen Ost-West-Verbindung

Als Ergänzung zum Leezenpatt, der die zentrale Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr in Lünen darstellt, soll auch eine Ost-West-Verbindung umgesetzt werden. Auf einer Strecke von etwa 13,5 km soll eine definierte Fahrradrouten mit besonderen Qualitätsanforderungen entstehen. Im Osten ist die verlängerte Ost-West-Verbindung ein Anschluss an den Stadtteil Mengede (Dortmund), im Westen an die Stadt Werne. Mit der Verbindung werden zentrale Arbeitsplatz- und Wohnstandorte miteinander verknüpft.

Zu schaffen ist ein durchgängig gut zu befahrener Weg für Radfahrer. Dies betrifft sowohl die Breiten – anzusetzen sind die Regelstandards der ERA 2010, wo möglich, sind diese zu übertreffen – als auch die Wegeoberflächen.

---

<sup>67</sup> Hier sind Furtmarkierungen für den Radverkehr zu markieren

<sup>68</sup> Vgl. FGSV (2010): S. 57

<sup>69</sup> Vgl. FGSV (2010): S. 57

Die Ost-West-Verbindung hat folgenden Verlauf; die Maßnahmen, die notwendig sind, um die zentrale Ost-West-Verbindung auszubauen, sind dem Maßnahmenkatalog (siehe Kapitel 5.2.4) zu entnehmen:

Im Osten stellt die Elsa-Brändström-Straße den ersten/ letzten Abschnitt auf Lüner Stadtgebiet dar. Hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dieser Abschnitt stellt den Anschluss nach Dortmund Mengede dar.



Über eine separat geführte Fahrradstraße wird der Radfahrer über die ehemalige Seilbahntrasse nach Nord-Osten geführt. Zentral erschlossen werden so das Gewerbegebiet rund um die Zechenstraße sowie der Stadtteil Brambauer und das Gewerbegebiet an der Frydagstraße.

Die Ausweisung als Fahrradstraße verdeutlicht die zentrale Bedeutung des Radverkehrs in Lünen. Fußgänger dürfen die Fahrradstraße nutzen. Die Wegeoberflächen sind teilweise zu verbessern.

Bei bestehenden Waldwegen ist ggf. über einen Gestattungsvertrag oder über eine Waldumwandlungsgenehmigung und Umwidmung zu sprechen (Gespräche mit dem Forst wären notwendig).





In der Frydagstraße verläuft der Radverkehr heute im Mischverkehr und kann ergänzend den Gehweg nutzen. Die Breiten machen Schutzstreifen möglich – sie sollten die maximal mögliche Breite erhalten. Das Aufkommen im Schwerverkehr ist zu prüfen. Ab einem täglichen Aufkommen von 1.000 Fahrzeugen sind Schutzstreifen nicht zu empfehlen. Ergänzend ist ein Konzept zur gegenseitigen Rücksichtnahme umzusetzen.





Auf dem Abschnitt des Mühlenwegs – zwischen der Frydagstraße und der Brunnenstraße – wird wieder eine Fahrradstraße (mit Anliegerverkehr frei) umgesetzt werden.



Von dort aus verläuft die Ost-West-Verbindung weiter über die Brunnenstraße. Vorgesehen ist hier ein einseitiger Zweirichtungsweg auf der südlichen Straßenseite.

Ab dem Kreisverkehr zur Moltkestraße wird der Radverkehr dann im Einrichtungsverkehr auf beiden Straßenseiten bis zur Konrad-Adenauer-Straße geführt. Stellenweise ist der Weg hier grundlegend zu erneuern und gemeinsame Geh- und Radwege auszuweisen.



Im Bereich des Innenstadtrings folgt die Ost-West-Verbindung der Moltkestraße (Mischverkehr), der Dortmunder Straße (Schutzstreifen), der Bäckerstraße (Fahrradstraße) und der Stadttorstraße (Fußgängerzone). Somit wird die gesamte Innenstadt erschlossen.



Über die bestehende Anrampung westlich der Kurt-Schumacher-Straße wird diese erreicht und mithilfe der bestehenden Unterführung nördlich der Lippebrücke wird die Merschstraße und damit das ehemalige Gebiet der Zeche Viktoria angeschlossen. Eine geradlinige Querung der Lippe mithilfe eines neuen Brückenbauwerkes wird aufgrund des bestehenden Naturschutzgebietes ausgeschlossen.







Auf dem Gebiet der ehemaligen Zeche Viktoria wird ein neuer Weg zu schaffen sein. Abhängig von der potenziellen Nachfrage sollte ein gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg umgesetzt werden. Der Weg schließt dann an die Westfaliastraße an.



Die Westfaliastraße wird als Fahrradstraße (Anlieger frei) ausgewiesen. Über die Barbarastraße (Fahrradstraße Anlieger frei) wird die Münsterstraße angebunden.



Die Münsterstraße verbindet dann die Stadt Lünen mit der Stadt Werne.

Die Planungen im Zusammenhang mit der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße) zu entwickeln.



#### G) Aufheben von Zweirichtungsradwegen (insbesondere in innerörtlichen Lagen)

Radwegen, die in die Fahrtrichtung links genutzt werden, stellen besonders in innerörtlichen Lagen ein Gefahrenpotenzial dar und sollen deswegen grundsätzlich nicht angeordnet werden<sup>70</sup> und kommen nur ausnahmsweise in Betracht. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die Führungsformen erhoben. Für das Maßnahmenkonzept wurden die freigegebenen Radwege in entgegengesetzter Fahrtrichtung betrachtet und die Möglichkeit der Aufhebung der Freigabe eingeschätzt. Insgesamt wurden vier Abschnitte identifiziert.

- Kamener Straße zwischen Kleingartenanlage Seseke und Zwolle-Allee (zusammen mit dem Bau von Querungshilfen (siehe Maßnahmen I))
- Kamener Straße zwischen Pamp Gruppe und Gemarkungsgrenze
- Kurt-Schumacher-Straße zwischen Viktoriastraße und Bebelstraße (Ausgenommen der Abschnitt zwischen Lange Straße und Horstmarer Straße in Fahrtrichtung Süden)
- Borker Straße zwischen Altstadtstraße und In den Erlen (zusammen mit dem Bau einer Querungshilfe Höhe Altstadtstraße (siehe Maßnahmen I))

<sup>70</sup> VwV zur StVO

#### H) Überprüfen und Anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr

In den Beteiligungsverfahren wurden von den BürgerInnen insbesondere lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen bemängelt. Die dort aufgeführten Knotenpunkte sollen im Rahmen dieses Maßnahmenkonzeptes genannt werden. Die Liste ist nicht als vollständig zu betrachten, sondern gibt vielmehr erste Handlungsschwerpunkte vor. Die Umlaufzeiten für den Radverkehr sind an folgenden Knotenpunkten zu überprüfen und wenn möglich für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern:

- Königsheide | Waltroper Straße
- Kurt-Schumacher-Straße | Kamener Straße | Viktoriastraße.
- Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße
- Kurt-Schumacher-Straße | Kupferstraße | Bebelstraße
- Münsterstraße | Goethestraße
- Querung Viktoriastraße (zw. Kantstraße und Lange Straße)
- Dortmunder Straße | Buchenberg<sup>71</sup>
- Dortmunder Straße | Kupferstraße
- Konrad-Adenauer-Straße | Borker Straße

#### I) Schaffen von Querungshilfe zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes

Im Gegensatz zu der Querungshilfe an der Cappenberger Straße, die zur Freigabe des linken Radweges benötigt wird, sind die hier aufgeführten Querungshilfe notwendig, um beispielsweise eine viel befahrene Straße zu überqueren, um weiter dem Radwegenetz zu folgen. In der Bestandsanalyse konnten 14 Punkte ermittelt werden, bei denen eine Querungshilfe aufgrund der Belastungszahlen wünschenswert ist:

- Kamener Str. | Eisenbahnbrücke
- Kamener Str. | Kreuzung mit Verbindungsweg Lippe-Seseke
- Borker Str. | Altstadtstr.
- Borker Str. | Döttelbeckstr.
- Bebelstr. | Sedanstr.
- Bebelstr. | Alsenstr.
- Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)
- Hammer Str. | Mühlenkamp
- Hammer Str. | An der Fähre
- Dortmunder Str. | Konrad-Adenauer-Str.

---

<sup>71</sup> Hier funktioniert die Anforderungssampel nicht



- Konrad-Adenauer-Str. | Friedrichstr.
- *Konrad-Adenauer-Str. | Graf-Haeseler-Str.*<sup>72</sup>
- Konrad-Adenauer-Str. (östl. Lippebrücke)
- Jägerstr. | Am Krähenort

J) Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr in Kreuzungsbereichen

Besonders beim Rechtsabbiegen werden Radfahrer vom Kfz-Verkehr übersehen. Dies ist häufig darauf zurückzuführen, dass Radfahrer nicht im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs fahren und somit übersehen werden. Eine Maßnahme ist, die Radfahrer – entweder auf der gesamten Strecke oder in Kreuzungsbereichen – auf der Straße zu führen und somit dieses Risiko zu reduzieren. Im Rahmen der Analyse wurden folgende Stellen identifiziert, für die exemplarische Maßnahmen entwickelt werden:

- Kurt-Schumacher-Straße | Cappenberger Straße
- Preußenstraße (nördl. Einmündung in Kurler Straße)
- Zufahrt zur Kanalbrücke | Tockhausen

Unfälle entstehen häufig aus ungeklärten Verkehrssituationen und schlechten Sichtverhältnissen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Radverkehrsanlagen müssen daher so gestaltet werden, dass Radfahrende insbesondere an neuralgischen Punkten für den Kraftfahrzeugverkehr rechtzeitig und gut erkennbar sind, selbst gute Sichtverhältnisse haben und Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden möglichst vermieden werden.

Für zwei Knotenpunkte wurden detailliertere Maßnahmen entwickelt:

- Laakstraße | Akazienstraße  
Die Unfallhäufungsstelle Laakstraße | Akazienstraße wurde bereits im Jahr 2012 von der Unfallkommission begutachtet. Dort wurde bereits als mittelfristige Maßnahme der Umbau der Querung beschlossen. Zentraler Punkt hierbei war, dass die Kreuzungssituation durch bauliche Maßnahmen deutlicher zum Vorschein gebracht werden soll. Dies wird auch von Seiten der Gutachter unterstützt. Deswegen werden folgende Maßnahmen vorgesehen:
  - geradlinige Führung des Kreuzungsarm von Norden kommend (Aufhebung der Verschwenkung)
  - Vor und im Kreuzungsbereich Austausch des roten Pflasters im Gehweg Laakstraße (gegen graues)
  - Anbringen von Piktogrammen entlang des Leezenpatts, dass Radfahrer aus beiden Fahrtrichtungen zu erwarten sind
- Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße  
Am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße wurde besonders in den Beteiligungsverfahren von den Bürgern angemerkt, dass besonders die Wartezeiten für den Radver-

---

<sup>72</sup> Für diesen Knotenpunkt konnte im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes keine Maßnahme entwickelt werden.

kehr lange sind und zum Queren der Münsterstraße von Süden kommend mehrere Umläufe möglich sind. Aus diesem Grunde wurde besonders in diesem Knotenpunkt eine Führung des Radverkehrs im Straßenraum bevorzugt, um so auch die Wartezeiten zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind der *Abbildung 25* zu entnehmen. Im einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Umbau der getrennten Geh- und Radwege an der Kurt-Schumacher-Straße (südlich der Münsterstraße) zu Radfahrstreifen.
- Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege an der Münsterstraße. Auf der südlichen Straßenseite ist die Rücknahme von 8 Stellplätzen notwendig. Auf der nördlichen Straßenseite sind überfahrbare Baumscheiben zu installieren, um die nutzbare Radwegbreite zu erhöhen.
- Bau von abgesenkten Bordsteinen.
- Markieren von vorgezogenen Haltelinien, Furtmarkierungen und Radfahrerpiktogrammen.
- Anbringen eines separaten Radfahrersignals für das indirekte Linksabbiegen in die Münsterstraße in Richtung Innenstadt sowie aus der Münsterstraße aus Richtung Innenstadt.



Abbildung 25: Detailplanung zum Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße | Münsterstraße (eigene Darstellung)

K) Klären von nicht eindeutigen Situationen

Im Interesse aller, die am Verkehr teilnehmen, bedarf es insgesamt einer Infrastruktur und Verkehrsregelungen, die unbeabsichtigtes Fehlverhalten möglichst verhindern oder ausgleichen und ein sicheres Verkehrsverhalten unterstützen. Bei den Befahrungen sowie den Beteiligungsverfahren fielen vereinzelt immer wieder Situationen auf, die für Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig sind. Die nachfolgende Liste ist nicht als vollständig zu betrachten:

- Knotenpunkt Graf-Adolf-Straße | Cappenberger Straße
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Erzberger Straße
- Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße | Stadttorstraße
- Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße | Borker Straße
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Von-Ketteler-Straße | Gottfriedstraße
- *Knotenpunkt Münsterstraße | Ernst-Becker-Straße*
- Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße | Dortmunder Straße
- Knotenpunkt Lorenzstraße | Seilbahntrasse
- Knotenpunkt Döttelbeckstraße | Reuterstraße | Körnerstraße
- Knotenpunkt Auf dem Osterfeld | Feuerbachweg
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Döttelbeckstraße | Arndtstraße
- Kreisverkehr Preußenstraße | Niederader Straße
- Führung auf der Cappenberger Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Bahngleisen
- Führung zwischen Virchowstraße und Bahnlinie

Als ein Beispiel, welches einer detaillierteren Maßnahmenentwicklung unterzogen wird, wurde der Knotenpunkt Münsterstraße | Ernst-Becker-Straße herausgesucht. Viele Fahrzeuge, die heute aus Süde vom Hauptbahnhof auf die Münsterstraße einbiegen wollen, warten auf dem Radweg und übersehen die Radfahrer. Als Lösung wird die Teilaufpflasterung vorgesehen.

Bei Teilaufpflasterungen der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterung verdeutlicht die Vorfahrt des Radverkehrs und wirkt geschwindigkeitsdämpfend. Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrer durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.

Als weitere Maßnahmen in dem Knotenpunkt werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Anrampung des getrennten Geh- und Radweges inkl. Furtmarkierungen
- Neupflasterung und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf der nördlichen Straßenseite
- Markieren eines „Zebrastrreifens“ im Bereich der Signalanlagen (damit Radfahrer, die vom Bahnhof kommen/ zum Bahnhof fahren, mehr Rücksicht auf die Fußgänger nehmen) (siehe *Abbildung 27*)
- Markieren eines schmalen Aufstellbereiches auf der Münsterstraße (für Radfahrer, die von der Ernst-Becker-Straße in Richtung Bahnhof fahren wollen; Breite: 0,75 m)

- Markieren von Fußgängerfurten im Bereich der Aufpflasterung



Abbildung 26: Detailplanung zum Knotenpunkt Münsterstraße | Ernst-Becker-Straße (eigene Darstellung)



Abbildung 27: Zebrastreifen über Radweg (eigenes Foto, Heidelberg)

- L) Rückbau/ Markieren von Pollern, Laternen etc. auf/an Radwegen

Feste Einbauten auf Radwegen sind besonders gefährlich, wenn sie im Dunkeln nicht zu sehen sind. Doch auch bei Tageslicht können sie zu Gefahrenpunkten für Radfahrer werden. Im Rahmen der Befahrungen, der Beteiligungsverfahren und der Meldeplattformen von ADFC und STADTRADELN wurden Punkte im Radwegenetz von Lünen identifiziert, an denen solche festen Einbauten die Sicherheit von Radfahrern gefährden. Die nachfolgende Liste ist nicht als vollständig zu betrachten:

- Querung Graf-Adolf-Straße (Höhe Sparkasse)
- Am Krähenort | Gneisenau-Trasse (Zw. Ende der Bebauung und Kaubrügge)
- Mengeder Straße | Schulkampstraße
- Bebelstraße (Höhe Lützwowstraße)
- Bebelstraße (Höhe Wilh.-Meier-Straße)
- Bebelstraße (zw. Kurt-Schumacher-Straße und Süggelstraße)
- Dortmunder Str. | Konrad-Adenauer-Straße

#### M) Beleuchtung von Radwegen

Ziel ist es, das Alltagsnetz des Radverkehrs zu beleuchten, um es gerade auch in den Zeiten, wo es früh dunkel/ spät hell wird für Radfahrer attraktiv zu machen. Im Rahmen der Beteiligung wurde ein Abschnitt genannt, in dem eine Beleuchtung gerade auch vor dem Hintergrund vieler Schüler umzusetzen ist:

- Kamener Straße ab der Bahnunterführung bis zum Sportplatz Schwansbell

Insgesamt ist ein Beleuchtungskonzept zu entwickeln. Die Erarbeitungen laufen bereits, bestenfalls 2015 soll es politisch beschlossen werden.

#### N) Prüfen und Erneuern von Markierungen

Markierungen für den Radverkehr sind auf der Strecke und in Knotenpunkten zu finden. Teilweise haben sie rechtliche Bindungen (z.B. Radfahrstreifen, Haltlinie) und verdeutlichen die Führung des Radverkehrs für den Radfahrer selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden einige Stellen identifiziert, an denen Markierungen für den Radverkehr abgetragen sind und erneuert werden sollten. Diese Liste ist nicht als abschließend zu betrachten. Vielmehr gilt es, im Rahmen von regelmäßigen Kontrollen der Infrastrukturen weitere Punkte zu identifizieren und nachzubessern.

An folgenden Stellen ist das Erfordernis zum Nachbessern von Markierungen sichtbar geworden:

- Döttelbeckstraße/ Am Katzbach/ Akazienstraße (Leezenpatt)
- zwischen Cappenberger Straße und Laakstraße
- Cappenberger Straße (Leezenpatt)  
zwischen Döttelbeckstraße und Kurt-Schumacher-Straße
- Cappenberger Straße (Leezenpatt)  
zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Innenstadt

- Kantstraße (Leezenpatt)  
zwischen Im Egelbrauck und Kupferstraße
- Knotenpunkt Akazienstraße | Ulmenstraße
- Knotenpunkt Akazienstraße | Haselnussweg
- Knotenpunkt Am Katzbach | Schulstraße
- Knotenpunkt Am Katzbach | Am Mispelbohm
- Knotenpunkt Am Katzbach | Wilhelm-Hüsing-Straße
- Knotenpunkt Am Katzbach | Krimstraße
- Knotenpunkt Am Katzbach | Döttelbeckstraße
- Knotenpunkt Döttelbeckstraße | Körnerstraße/ Reuterstraße
- Knotenpunkt Kantstraße | Altdorfer Weg
- Rudolph-Nagell-Straße  
im Bereich Buswendeschleife
- Knotenpunkt Viktoriastraße | Parkstraße
- Knotenpunkt Viktoriastraße | Kantstraße
- Knotenpunkt Dortmunder Straße | Moltkestraße
- Knotenpunkt Cappenberger Straße | Kurt-Schumacher-Straße
- Knotenpunkt Moltkestraße | Konrad-Adenauer-Straße
- Knotenpunkt Münsterstraße (Ausfahrt Bahnhof)
- Knotenpunkt Kreuzstraße | Holunderweg
- Knotenpunkt Mengeder Straße | Waltroper Straße
- Knotenpunkt Leezenpatt | Holtgrevenstraße

#### O) Haltegriffen für den Radverkehr (Pilotprojekte)

Um das Warten an Lichtsignalanlagen oder auch an anderen wartepflichtigen Knotenpunkten attraktiver, bequemer und sicherer zu gestalten, sollen in einem Pilotprojekt Ampelgriffe montiert werden. Somit müssen Radfahrer beim Warten nicht absteigen und können sich beim Anfahren einfacher abstoßen. Der Komfort für die Radfahrer wird so weiter verbessert.

Die Ampelgriffe sollen an Lichtsignalanlagen entlang des definierten Netzes montiert werden. Zu berücksichtigen ist hier, dass in allen wichtigen Fahrtrichtungen Haltegriffen montiert werden. Zunächst sollten einige Knotenpunkte als Pilotprojekte umgesetzt werden. Erste Knotenpunkte sind:

- Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße | Kamener Straße | Viktoriastraße (benötigt werden 16 Haltegriffe<sup>73</sup>)

<sup>73</sup> 16 werden benötigt, wenn man nur das Radfahren im Uhrzeigersinn berücksichtigt (ansonsten 24).



Nach und nach sollen weitere Knotenpunkte mit Haltegriffen ausgestattet werden. Die genauen Standorte werden im Rahmen des Arbeitskreises für Radverkehr abgestimmt.

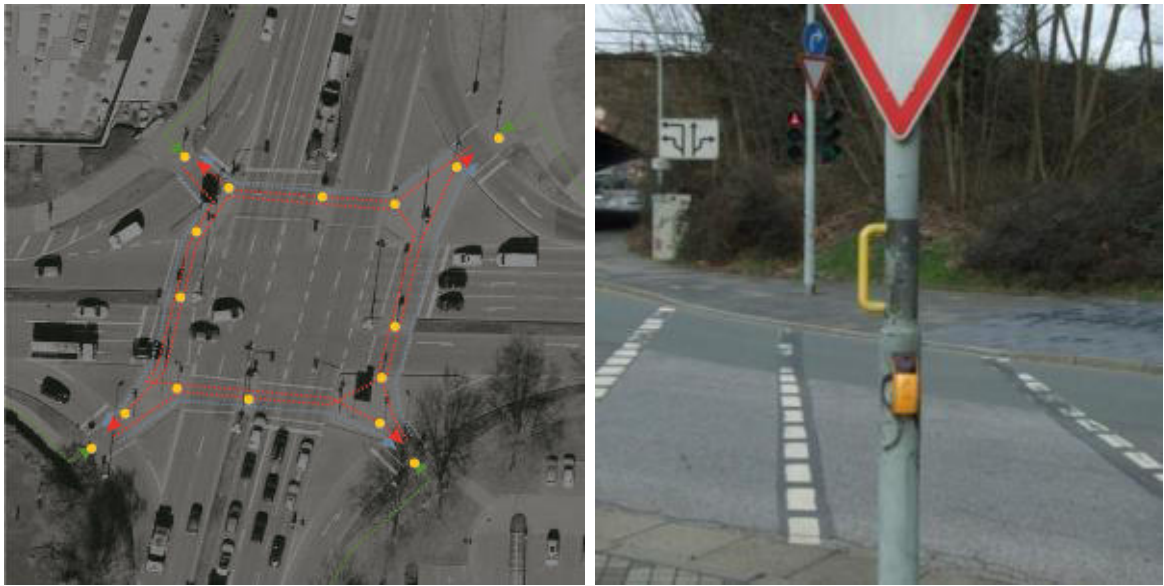


Abbildung 28: Handgriffe an Knotenpunkten (eigene Darstellung und Foto)

#### P) Erweiterung der Fahrradabstellanlagen

Für den Radverkehr ist es besonders wichtig, Abstellanlagen in direkter Lage zur Quelle und zum Ziel zu haben. Im Rahmen der Befahrungen und der Besichtigungen in der Innenstadt konnten einige Orte identifiziert werden, an denen wild abgestellte Fahrräder vermehrt vorzufinden sind. Dabei soll hier zwischen baulichen Erweiterungen unterschieden werden und zunächst vertiefende Untersuchungen/Konzeptarbeiten. Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> konnten drei bauliche Schwerpunktmaßnahmen identifiziert werden.

- **Ausbau der Radstation am Bahnhof**  
Insbesondere für die Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad spielt die Radstation am Hauptbahnhof von Lünen eine wichtige Rolle. In den vergangenen Jahren wurde viel an dem Service und den Angeboten der Radstation getan (Chip, Leihfahrräder, etc.). Die Auslastung der Radstation ist gut; am Bahnhof sind häufig wildabgestellte Räder festzustellen. Deswegen ist ein Ausbau der Radstation anzustreben. Der Rat der Stadt Lünen hat im Dezember 2014 unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung beschlossen die Radstation am Hauptbahnhof Lünen gemäß der Maximal-Variante auszubauen. Demnach sollen der bestehenden Service-Container durch neue Container – mit Platz für ein Büro, eine Werkstatt und einen Sanitärbereich – im Bereich der Kfz-Stellplätze ausgetauscht werden. Durch den Einbau von Doppelstock-Abstellanlagen kann das Angebot der Radstation um etwa 70 % gesteigert werden, sodass zukünftig 288 Räder sicher und wettergeschützt abgestellt werden können.
- **Bau von neuen Abstellanlagen nördlich des Lippeufers**  
Nördlich des Lippeufers auf der westlichen Seite der Hauptverkehrsstraße konnte eine Vielzahl von wild abgestellten Fahrrädern festgestellt werden (9 Stück). Deswegen sollten neue Abstellanlagen in direkter Nähe geschaffen werden. Zur genauen Abschätzung der Anzahl sollte eine

detaillierte Erhebung und Befragung der Radfahrer mit dem Schwerpunkt des Fahrradparkens durchgeführt werden<sup>74</sup>. Der Standort ist zu ermitteln.

- Bau von Abstellanlagen entlang der Marktstraße  
Besonders zu Markttagen werden viele Fahrräder außerhalb der Abstellanlagen abgestellt, da diese bereits durch andere Fahrräder belegt sind. Die Räder stehen größtenteils bereits in der Verlängerung von bestehenden Fahrradbügel. Diese sollen weiter ergänzt werden, um gerade den Diebstahlschutz und die Standfestigkeit der Räder zu erhöhen. Zur genauen Abschätzung der Anzahl sollte eine detaillierte Erhebung und Befragung der Radfahrer mit dem Schwerpunkt des Fahrradparkens durchgeführt werden<sup>75</sup>. Der Standort ist zu ermitteln (z.B. im Knotenpunkt Marktstraße | Goldstraße).

Für den Bau neuer/ eine bessere Auslastung bestehender Abstellanlagen in Lünen sind zunächst weitere Arbeitsschritte notwendig, die nicht direkt als investive Maßnahme anzusehen sind:

- Erhöhung der Auslastung der Radstation in den Innenstadt  
Da gerade auf der Einkaufsstraße in Lünen der Platz für Abstellanlagen des Radverkehrs begrenzt ist (südliches Lippeufer), sollte neben dem Bau von Abstellanlagen auch die Auslastungen der vorhandenen Stellplätze (insbesondere in der innerstädtischen Radstation) erhöht werden. Eine erste Maßnahme wäre eine besser sichtbare Beschilderung. Für weitere Maßnahmen ist eine detaillierte Befragung von Radfahrern und Beschäftigten in der Innenstadt durchzuführen, um hieraus ein griffiges Konzept zu entwickeln. Eine Kooperation mit Einzelhändlern oder der Stadtverwaltung in Bezug auf Stellplätze für Mitarbeiter ist anzustreben.
- Erstellen eines Konzeptes zum Fahrradparken in der Innenstadt  
Für die Innenstadt ist ein Konzept zum Fahrradparken zu entwickeln, das auf einer Bestandsaufnahme von Angebot und Nachfrage fußt. Nach dem Prinzip der „dezentralen Konzentration“ (viele kleinere bis mittlere Anlagen für etwa 6 bis 30 Fahrräder) sind Standorte und ihre Kapazitäten zu definieren. Erforderlichenfalls ist in Erwägung zu ziehen, andere Nutzungen wie straßenbegleitende Stellplätze, Verkehrsgrün oder gewerblich genutzte Flächen in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln.

Das Konzept soll folgende Inhalte enthalten:

- Definieren von Standorten des Fahrradparkens und ihrer Kapazität (unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Zielsetzungen; Parkdauer, etc.). Die Ergebnisse der Bestandsanalyse können erste Anhaltspunkte für mögliche weitere Standorte geben.
- In Zusammenarbeit mit Radtourismusverbänden soll geprüft werden, ob und wo Fahrradboxen aufgestellt werden können, die insbesondere Radtouristen ein gesichertes Abstellen ihrer bepackten Fahrräder ermöglichen. Insbesondere im Bereich des Tourismus spielen Lademöglichkeiten für Pedelects eine wichtige Rolle. Im Alltagsverkehr reichen die Akkuladungen meist für Hin- und Rückweg aus, sodass das Rad Zuhause geladen werden kann. Sinnvoll erscheint es deswegen, das Konzept in Kooperation mit Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten zu erstellen.

<sup>74</sup> Für die Kostenschätzung wurde von 6 neuen, doppelseitig nutzbaren Anlehnbügel ausgegangen.

<sup>75</sup> Für die Kostenschätzung wurde von 10 neuen, doppelseitig nutzbaren Anlehnbügel ausgegangen.



- Abstimmungen zum Betrieb der Anlagen (laufende Pflege und Instandhaltung insbesondere von Anlagen mit Überdachung)
- Strategien, wie „wildes“ und behinderndes Parken von Fahrrädern außerhalb der Abstellanlagen durch Informationskampagnen und ordnungsrechtliche Maßnahmen verringert und verhindert werden kann
- Strategie für das Entsorgen von Schrotträdern über das bereits Praktizierte hinaus (optional)
- Verbesserung der Qualität und Quantität von Stellplätzen an öffentlichen Einrichtungen  
Die Stellplätze an öffentlichen Einrichtungen sind hinsichtlich ihrer Standfestigkeit, dem Diebstahlschutz und ggf. dem Witterungsschutz zu überprüfen. Die Stellplätze werden gegebenenfalls angepasst oder erneuert. Die Verbesserung der Qualität und der Quantität der Abstellanlagen ist anzustreben. Eine erste Maßnahme wurde bereits an der Radabstellanlage Gymnasium Altlünen (moderne Anlage mit 300 überdachten und beleuchteten Stellplätzen) umgesetzt; eine weitere ist an der der Geschwister-Scholl-Gesamtschule (voraussichtlich dezentral über den Hof verteilte Stellplätze) vorgesehen.

#### Q) Ausbau und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeiten zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig aufgrund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Das umfassende Paket an Maßnahmen im infrastrukturellen Bereich beschäftigt sich mit dem klassifizierten Straßennetz. Gerade für den Alltagsverkehr stellen Wege entlang von Hauptverkehrsstraßen attraktive Wege dar, weil diese direkt sind und somit den kürzesten Weg darstellen. Anhang 0 enthält Maßnahmenblätter zu den einzelnen Straßenabschnitten. Hierin enthalten sind alle Abschnitte entlang des klassifizierten Netzes.

Dieser Maßnahmenkatalog soll im Rahmen von Baumaßnahmen von der Verwaltung zur Hand genommen und berücksichtigt werden. Somit werden die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr in die Abwägung eingestellt. Die enthaltenen Maßnahmen sollen eine erste Orientierung geben und sind nicht als unumstößlich zu betrachten. Die Maßnahmen sind nicht in der Maßnahmenkarte enthalten.

#### R) Service für den Radverkehr

Als zentrale Serviceleistung, die auch im Rahmen der zentralen Zielsetzungen formuliert wurden, soll das Alltagsnetz in den Winterdienst aufgenommen werden, damit auch im Winter ein gut befahrbares Netz an Radwegen vorhanden ist. Auch sollen die Wege regelmäßig von Laub und anderen störenden Dingen (z.B. Splitt nach dem Winter) gereinigt und die Begrünung zurückgeschnitten werden.

## 5.2.4 Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog stellt eine tabellarische Benennung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Lünen – im Handlungsfeld Infrastruktur – dar. Deswegen ist eine weiterführende, detaillierte Planung der Maßnahmen notwendig; Änderungen an den Maßnahmen sind in diesem Rahmen möglich.

Die Priorisierung der Maßnahmen wurden bei den Infrastrukturellen Maßnahmen anhand folgender Kriterien vorgenommen, wobei die Bewertungskriterien eine unterschiedliche Gewichtung haben<sup>76</sup>:

- Synergien im Radwegenetz und mit dem Fußverkehr  
durch eine Maßnahme können sowohl Vorteile für das Freizeit- und Alltagsnetz als auch weiter für den Fußverkehr entstehen. Dadurch tragen mehrere Nutzergruppen von einer Maßnahme einen positiven Nutzen (zusätzlichen Nutzen im Netz<sup>77</sup> oder im Fußverkehr (+); zusätzlichen Nutzen im Netz und im Fußverkehr (++)).
- Handlungsbedarf für den Radverkehr  
Der Handlungsbedarf vergleicht die jetzige Situation mit dem gewünschten Ausbaustandard für den Radverkehr und betrachtet somit, ob die Sicherheit für den Radverkehr (++) oder der Fahrkomfort (+) erhöht wird.
- Kosten der Maßnahmen  
Die Kosten sind insbesondere in Anbetracht der Haushaltslage der Stadt Lünen wichtig für die Priorisierung der Maßnahmen. Sie spiegelt damit teilweise die Umsetzbarkeit der Maßnahme ab. Günstige Maßnahmen (++) werden somit mittleren (+) oder teuren Maßnahmen gegenüber gestellt.

---

<sup>76</sup> Die Bewertung der Kosten wurde zu 50%, die Bewertung des Handlungsbedarfs zu 35% sowie die Synergieeffekte zu 15% an der Priorisierung gewertet.

<sup>77</sup> Prioritäre Entwicklung der Hauptnetze wurde berücksichtigt und sind somit mit einem höheren Nutzen in die Priorisierung eingeflossen.

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
<b>A) Aufhebung der Benutzungspflicht – wo möglich</b>									
A1	<u>Ernst-Becker-Straße</u> zwischen Löwen-Köster-Straße und Arndtstraße	698 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	1.900 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
A2	<u>Moltkestraße</u> zwischen Konrad-Adenauer- Straße und Dortmunder Stra- ße	298 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	800 €	4.6 vergibt für den Knoten ein Verkehrs- gutachten	Priorität 1	Kurzfristig (Umsetzung nach Ergebnis des Verkehrs- gutachtens)
				F	Hauptnetz				
A3	<u>Dortmunder Straße</u> zwischen Luisenhüttenstraße und Konrad-Adenauer Straße	450 m	Aufhebung der Benutzungspflicht (siehe auch Maßnahme L7)	A	Hauptnetz	1.200 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
A4	<u>Friedenstraße</u> zwischen Dortmunder Straße und Parkstraße	355 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Langfristig: Neumarkierungen für den Radverkehr in Gegenrichtung	A	Hauptnetz	1.000 €	Im Rahmen von Fahr- bahnerneuerungen soll auf die bestehen- den Markierungen verzichtet werden und Markierungen entsprechend der ERA 2010 angebracht werden.	Priorität 1 Priorität3	Kurzfristig Langfristig
				F	-	Langfristig: 16.000 €			
A5	<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Döttelbeckstraße	771 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Belassen des anderen Radwegs	A	Hauptnetz	4.000 €		Priorität 1	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	und Laakstraße		und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	F	-				
A6	<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof	569 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Belassen des anderen Radwegs und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (siehe auch Maßnahme E1)	A	Hauptnetz	3.100 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
A7	<u>Gahmener Straße</u> Zwischen Kümperheide und Gemarkungsgrenze	612 m	Aufhebung der Benutzungspflicht (bei ebenen Strecken und Gefälle) Belassen der Benutzungspflicht (bei Steigungen) Markieren von Schutzstreifen (bei Gefälle) Belassen des anderen Radwegs und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	A	Hauptnetz	5.800 €		Priorität 3	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
A8	<u>Niederader Straße (K14)</u> Zwischen Preußenstraße und Kreisstraße	625 m	Überprüfen der Belastungszahlen Aufhebung der Benutzungspflicht Belassen des anderen Radwegs und Freigabe des Gehweges für den Radverkehr	A	Hauptnetz	1.700 €		Priorität 3	Kurzfristig
				F	-				
A9	<u>Elsa-Brändström-Straße</u> Zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47	479 m	Aufhebung der Benutzungspflicht Markieren von beidseitigen Schutzstreifen	A	Hauptnetz	6.600 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
<b>B) Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege</b>									
<b>B1</b>	<u>Kurt-Schumacher-Straße (B54)</u> zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke	247 m	Verbreiterung der Radinfrastruktur (getrennter Geh- und Radweg; Erneuerung des Belags und taktile Trennung)	A	Hauptnetz	150.000 €		Priorität 3	mittelfristig
				F	-				
<b>B2</b>	<u>Mengeder Straße</u> Zwischen Seilbahntrasse und Gemarkungsgrenze	438 m	Überprüfung einer möglichen Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung der Radinfrastruktur (gemeinsamer Geh- und Radweg)	A	Hauptnetz	- 37.300 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW – ab Schulenkampstraße  Erhalt der Straßenbäume ist anzustreben	Priorität 1 Priorität 2	Kurzfristig   langfristig
				F	-				
<b>B3</b>	<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße	282 m	Markieren und Beschildern von beidseitigen Radfahrstreifen (siehe Maßnahmen C2)	A	Hauptnetz	<i>Siehe Kosten Maßnahme C2</i>		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
<b>B4</b>	<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Lippebrücke und Altstadtstraße	521 m	Markieren und Beschildern von beidseitigen Radfahrstreifen bis zum Lippebad  Langfristig ab Lippebad: Umpflasterung der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen	A	Hauptnetz	8.600 €  Zzgl. 63.000 € (langfristige Maßnahme)	Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege sollten zunächst genau geprüft werden (getrennte Führung ist prinzipiell	Priorität 2	Kurzfristig   langfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
			Geh- und Radwegen	F	-		vorzuziehen)  Die Umfunktionierung der Parkstreifen zu Radfahrstreifen ist insbesondere zur Optimierung der Grünen Welle anzustreben.		
B5	<u>Münsterstraße</u> Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hüttenallee	1.803 m	Zunächst Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung der Radwege; in Konfliktbereichen (z.B. Haltestellen) ist eine gemeinsame Führung umzusetzen und zu markieren (siehe auch Maßnahme J2, K6, F15)	A	Hauptnetz	Kurzfristig: 5.000€ Langfristig: 220.000€	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße) Förderung beachten Erhalt der Straßenbäume ist anzustreben	Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig   langfristig
				F	Hauptnetz				
B6	<u>Kamener Straße (L654)</u> Zwischen Viktoriastraße und Kleingartenanlage „Seseke“	275 m	Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege sollten geprüft werden) (siehe auch Maßnahme I5)	A	Hauptnetz	40.700 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW – ab Sesekebrücke	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
B7	<u>Bebelstraße (L556)</u> Zwischen Kurt-Schumacher- Straße und Jägerstraße	1.483 m	Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwe- ge sollten geprüft werden) (siehe auch Maßnahme I5)	A	Hauptnetz	115.800 €	Erhalt der Straßen- bäume ist anzustre- ben	Priorität 3	langfristig
				F	-				
B8	<u>Brechtener Straße</u> zwischen Königsheide und Zum Verkehrshof	115 m	Überprüfung einer möglichen Aufhebung der Benutzungspflicht Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwe- ge sollten geprüft werden)	A	Hauptnetz	17.000 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				
B9	<u>Brechtener Straße</u> zwischen Elsa-Brändström- Straße und Gemarkungsgrenze	862 m	Überprüfung einer möglichen Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung des bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwe- ges (im Zweirichtungsverkehr) Ausweisung des gemeinsamen Geh- und Radweges	A	Hauptnetz	74.700 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 2	langfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
B10	<u>Kurler Straße (L556)</u> Zwischen Derner Straße und Preußenstraße (Unterführung)	119 m	Überprüfen der Belastungszahlen Ggf. Aufhebung der Benutzungspflicht Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwe- ge sollten geprüft werden)	A	Hauptnetz	17.600 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW  Baumaßnahme „Nordtunnel“ ist in die weitere Planung einzubeziehen	Priorität 3	langfristig
				F	Nebennetz				
B11	<u>Kupferstraße</u> Zwischen Dortmunder Straße und Kurt-Schumacher-Straße	1.730 m	Umbau der getrennten Geh- & Radwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen und Beschilderung (Möglichkeiten zur Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwe- ge sollten geprüft werden); Kon- fliktbereiche mit dem ruhenden Verkehr berücksichtigen	A	Hauptnetz	250.000 €	Planungen des Lan- desbetrieb Straßen NRW (Ausbau B54) ist für den Kreuzungsbe- reich Dortmunder Straße/ Kupferstraße einzubeziehen Förderung beachten	Priorität 3	langfristig
				F	-				
B12	<u>Preußenstraße</u> Zwischen Niederader Straße (K14) und Brückenkamp	1.432	Überprüfen der Belastungszahlen Ggf. Aufhebung der Benutzungspflicht Ggf. Umbau zu einer StVO- konformen Regelung Ggf. Geschwindigkeitsreduzierung	A	Hauptnetz	4.000 € (ggf.- Maßnahmen nicht enthal- ten)	Platanenbestand ist zu schützen	Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
B13	<u>Wehrenboldstraße</u> Zwischen Parkplatzzufahrt und	564 m	Möglichkeit zur Aufhebung der Benutzungspflicht prüfen	A	Hauptnetz	bis 500 €	Einklang mit den empfangenen För-	Priorität 2	mittelfristig



	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Bahnunterführung			F	Nebennetz (zw. A.-Wibbelt- Str.- Unterführung)		dermitteln beachten		
<b>C) Schließen von Netzlücken</b>									
<b>C1</b>	<u>Kurt-Schumacher-Straße (B54)</u> zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße	351 m	Beschilderung der Benutzungspflicht Verbreiterung der bestehenden Wege auf 2,00 m (nach ERA 2010)	A	Hauptnetz	85.900 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
<b>C2</b>	<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Viktoriastraße und Lippebrücke	699 m	Markieren und Beschildern von beidseitigen Radfahrstreifen (inkl. Piktogramme) Aufstellen eines absoluten Halte- verbotes in beide Fahrrichtungen (siehe auch Maßnahme B3, I10, I11)	A	Hauptnetz	11.500 €	Im Bereich der Halte- stellen und Contai- ner-Standorte sind besondere Lösungen zu finden	Priorität 2	kurzfristig
				F	Nebennetz (zw. M.- Juchacz-Str. u. Lippebrücke)				
<b>C3</b>	<u>Borker Straße</u> Zwischen Kurt-Schumacher- Straße und Ladestraße	325 m	Verbreiterung/ Umwandlung der bestehenden Gehwege zu ge- meinsamen Geh- und Radwege (Breite 2,50 m nach VwV-StVO und ERA 2010) Beschilderung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	75.400 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
C4	<u>Lanstroper Straße</u> zwischen Ortsein-/ausgang und Gemarkungsgrenze	327 m	Neubau eines einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	Hauptnetz	134.900 €		Priorität 3	langfristig
				F	-				
C5	<u>Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria</u> Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße	957 m (A) 2.308 m (F)	Neubau eines (bestenfalls) getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite mind. 3 m (nach ERA 2010) für den Radweg, da es sich um die zentrale Ost-West-Achse handeln wird)	A	Hauptnetz	1.267.900 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
C6	<u>Gahmener Straße</u> Zwischen Bebelstraße und Im Sauerfeld	1.470 m	Neubau eines einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	Hauptnetz	550.000		Priorität 3	langfristig
				F	-				
C7	<u>Dreischfeld (K19)</u> zwischen Richard-Schirrmann-Weg und Gemarkungsgrenze	360m	Neubau eines einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	-	148.500 €	Baulast: Kreis Unna	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				
C8	<u>Hönninghauser Straße</u> Zwischen Ende Hönninghauser Straße und Bergstraße	1.200 m	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr; (Breite 2,50 m nach ERA 2010) wassergebundene Decke erscheint ausreichend.	A	-	495.000 €	Abstimmung mit der Stadt Dortmund erforderlich	Priorität 3	langfristig
				F	Nebennetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
C9	In den Hülsen Zwischen In den Hülsen und Am Calversbach	600 m	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungs- verkehr; (Breite 2,50 m nach ERA 2010)	A	-	247.500 €	Grunderwerb erfor- derlich	Priorität 3	langfristig
				F	Nebennetz				
<b>D) Anpassen der Sinnbilder in den Lichtsignalanlagen</b>									
D1	Konrad-Adenauer-Straße   Viktoriastraße   Dortmunder Straße	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	2.600 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	-				
D2	Kurt-Schumacher-Straße   Kamener Straße   Viktoria- straße	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel Markieren von Radfahrerfurten nach RMS-1	A	Hauptnetz	6.700 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D3	Kurt-Schumacher-Straße   Münsterstraße	-	<i>Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel</i> (bis der Umbau der Führungsfor- men und der Knotenpunkte statt- gefunden hat; siehe Maßnahme B5)	A	Hauptnetz	3.100 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D4	Kurt-Schumacher-Straße   Be- belstraße   Gahmener Straße   Kupferstraße	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel Markieren von Radfahrerfurten nach RMS-1	A	Hauptnetz	4.600 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	-				
D5	Matthias-Claudius-Straße   Münsterstraße   Hüttenallee	-	Integration des Sinnbildes „Fahr- rad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	900 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
D6	Parkstraße   Viktoriastraße	-	Integration des Sinnbildes „Fahrrad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	900 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D7	Waltroper Straße   Königsheide   Brechtener Straße   Mengeder Straße	-	Integration des Sinnbildes „Fahrrad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	2.600 €	Radverkehrsführung im Knoten ist grund- sätzlich zu überpla- nen, um einheitliche Führung zu gewähr- leisten	Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D8	Zwolle-Allee   Kamener Straße   Brückenkamp	-	Integration des Sinnbildes „Fahrrad“ in die Fußgängerampel	A	Hauptnetz	3.500 €		Priorität 2	kurzfristig (bis 2017)
				F	Hauptnetz				
D9	Kupferstraße   Auf dem Oster- feld	-	Markieren von Radfahrerfurten nach RMS-1 entlang der Kupfer- straße	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
<b>E) Bau von Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege</b>									
E1	Cappenberg Straße (Höhe Am Vogelsberg)	-	Bau einer Mittelinsel mit Bord- steinversatz zum Erreichen des einseitigen Zweirichtungsradwe- ges (siehe auch Maßnahme A7)	A	Hauptnetz	22.000 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
<b>F) Schaffen einer zentralen Ost-West-Verbindung</b>									
F1	Seilbahntrasse Zwischen Elsa-Brändström-	3.725 m	Ausweisen einer Fahrradstraße (Fußgänger frei)	A	Hauptnetz	840.000 €	Erhalt der Bäume ist anzustreben	Priorität 3	mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Straße und Frydagstraße		Asphaltierung der Wege Verbreiterung der Wege (möglichst auf 3 m)	F	Nebennetz				
F2	Seilbahntrasse   Mengeder Straße	-	Reduzierung der Poller auf einen zentralen Poller; Anbringen von reflektierenden Markierungen (siehe auch Maßnahme L3)	A	Hauptnetz	700 €	Baulast prüfen	Priorität 1	Kurzfristig
				F	Nebennetz				
F3	Seilbahntrasse   Lorenzstraße	-	Ergänzen des Vorfahrtschildes	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Nebennetz				
F4	Zufahrt zur Kanalbrücke   Tockhausen		Rückschnitt der Begrünung zur besseren Sichtbarkeit und Überprüfung einer möglichen Führung über den Kanal auf der alten Bahntrasse	A	Hauptnetz			Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F5	<u>Frydagstraße</u> Zwischen Seilbahntrasse und Mühlenweg	600 m	Markieren von beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn	A	Hauptnetz	6.600 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F6	<u>Mühlenweg</u> Zwischen Frydagstraße und Brunnenstraße	270 m	Ausweisung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) Asphaltierung der Wege Verbreiterung der Wege (möglichst auf 3 m)	A	Hauptnetz	60.800 €		Priorität 3	Langfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
F7	<u>Moltkestraße</u> Zwischen Brunnenstraße und Konrad-Adenauer Straße	2.455 m	Ausweisen von gemeinsamen Geh- und Radwegen auf der ge- samten Strecke; Asphaltieren der Wege (70 m); Beseitigen von einzelnen Wurzel- aufbrüchen	A	Hauptnetz	32.300 €	Förderung beachten	Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F8	<u>Moltkestraße</u> zwischen Konrad-Adenauer- Straße und Dortmunder Stra- ße	298 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	800 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F9	<u>Dortmunder Straße</u> Zwischen Moltkestraße und Luisenhüttenstraße	67 m	Aufhebung der Benutzungspflicht	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
F10	<u>Bäckerstraße</u> Zwischen Parkstraße und Rog- genmarkt	197 m	Ausweisung einer Fahrradstraße (Linienverkehr, Anlieger und Taxen frei)	A	Hauptnetz	17.300 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F11	<u>Stadttorstraße</u> Zwischen Kirchstraße und Pfarrer-Bremer-Straße	95 m	Ausweisung einer Fahrradstraße (Linienverkehr und Taxen frei)	A	Hauptnetz	8.400 €		Priorität 3	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F12	<u>Auffahrt</u> Zwischen Stadttorstraße und Kurt-Schumacher-Straße	119 m	Verbreiterung des Weges	A	Hauptnetz	19.600 €		Priorität 2	Mittelfristig
				F	Hauptnetz				
F13	<u>Gelände der ehemaligen Ze- che Viktoria</u>	957 m	Neubau eines (bestenfalls) ge- trennten Geh- und Radweges im	A	Hauptnetz	710.600 €		Priorität 3	Mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Zwischen Merschstraße und Westfaliastraße		Zweirichtungsverkehr (Breite mind. 3 m (nach ERA 2010) für den Radweg)	F	Hauptnetz				
F14	<u>Westfaliastraße / Barbarastraße</u> Zwischen Gelände der ehemaligen Zeche Viktoria und Münsterstraße	563 m	Ausweisen einer Fahrradstraße	A	Nebennetz	49.500 €		Priorität 3	mittelfristig
	F			-					
F15	<u>Münsterstraße</u> Zwischen Barbarastraße und Hüttenallee	1.173 m	Verbreiterung der Radwege; in Konfliktbereichen (z.B. Haltestellen) ist eine gemeinsame Führung umzusetzen und zu markieren (siehe auch Maßnahme B5)	A	Hauptnetz	<i>Siehe Kosten Maßnahme B5</i>	Förderung beachten Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	Priorität 1	Kurzfristig
	F			Hauptnetz					
<b>G) Aufheben von Zweirichtungsradwegen</b>									
G1	<u>Kamener Straße</u> zwischen Kleingartenanlage Seseke und Zwolle-Allee	1.084 m	Rücknahme der Freigabe des gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr (zusammen mit dem Bau von Querungshilfen; siehe auch Maßnahme I1, I2)	A	Hauptnetz	3.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW  Installation einer einseitigen Beleuchtung ist in Vorbereitung	Priorität 1	Kurzfristig
	F			Hauptnetz					

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
G2	<u>Kamener Straße</u> zwischen Pamp Gruppe und Gemarkungsgrenze	280 m	Rücknahme der Freigabe des ge- meinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr	A	Hauptnetz	800 €	Baulast: Landesbe- trieb Straßenbau NRW	Priorität 1	Kurzfristig
				F	-				
G3	<u>Borker Straße</u> zwischen Altstadtstraße und In den Erlen	287 m	Prüfung einer Verlängerung des Zweirichtungsverkehr bis zur Alstedder Straße (Netzschluss)  (unabhängig von dem Bau einer Querungshilfe Höhe Altstadtstra- ße (siehe Maßnahmen I3))	A	Hauptnetz	800 €	Zweirichtungsradweg hat in diesem Bereich bisher zu keine Prob- lemen bei der Ver- kehrssicherheit ge- führt	Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
<b>H) Überprüfen und Anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr</b>									
H1	Königsheide   Waltroper Stra- ße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
H2	Kurt-Schumacher-Straße   Kamener Straße   Viktoria- straße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr (siehe auch Maßnahme O1)	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
				F	Hauptnetz				
H3	Kurt-Schumacher-Straße   Münsterstraße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
				F	Hauptnetz				
H4	Kurt-Schumacher-Straße	-	Überprüfen und anpassen von	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen		



	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
				F	A				
	Kupferstraße   Bebelstraße		Umlaufzeiten für den Radverkehr	F	-		der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
H5	Münsterstraße   Goethestraße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
H6	Querung Viktoriastraße (zw. Kantstraße und Lange Straße)	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz		2. Anwurf ist wieder implementiert		
				F	Hauptnetz				
H7	Dortmunder Straße   Buchenberg <sup>78</sup>	-	Instandsetzen der Anforderungsampel; Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW; Freie Strecke	Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
H8	Dortmunder Straße   Kupferstraße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz	2.200 €	Freie Strecke; Baulast liegt nicht bei der Stadt Lünen	Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
H9	Konrad-Adenauer-Straße   Borker Straße	-	Überprüfen und anpassen von Umlaufzeiten für den Radverkehr	A	Hauptnetz		Bereits im Rahmen der Planung der dyn. Echtzeitoptimierung durchgeführt		
				F	-				
<b>I) Schaffen von Querungshilfe zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes</b>									
I1	Kamener Str.   Eisenbahnbrücke	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz (siehe auch Maßnahme G1)	A	Hauptnetz	20.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

<sup>78</sup> Hier funktioniert die Anforderungsampel nicht

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
				A	F				
I2	Kamener Str.   Kreuzung mit Verbindungsweg Lippe-Seseke	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz (siehe auch Maßnahme G1)	A	Hauptnetz	10.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				
I3	Borker Str.   Altstadtstr.	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz (Rücknahme einzelner Stellplätze)	A	Hauptnetz	10.000 €		Priorität 3	mittelfristig
				F	-				
I4	Borker Str.   Döttelbeckstr.	-	Prüfen der Möglichkeit einer Lichtsignalisierung	A	Hauptnetz	Keine Kostenansätze möglich	Abstimmung mit der DB notwendig	Priorität 2	mittelfristig
				F	Nebennetz				
I5	Bebelstr.   Sedanstr.	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz (siehe auch Maßnahme B7)	A	Hauptnetz	20.000 €		Priorität 2	mittelfristig
				F	-				
I6	Bebelstr.   Alsenstr.	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz	A	Hauptnetz	10.000 €	In Abhängigkeit mit dem Bau „Nordtunnel“ und KVP's und Durchgang Preußenbahnhof	Priorität 3	mittelfristig
				F	Nebennetz				
I7	Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)	-	Prüfung der Möglichkeit einer Mittelinsel/ einer Lichtsignalanlage (Voraussetzung für die Maßnahme G3)	A	Hauptnetz		Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ist von Seiten der Unfallkommission empfohlen	Priorität 1	kurzfristig
				F	Nebennetz				
I8	Hammer Str.   Mühlenkamp	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz	A	-	20.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
I9	Hammer Str.   An der Fähre	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz	A	Hauptnetz	20.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				
I10	Konrad-Adenauer-Str.   Graf-Haeseler-Str.	-	Keine unmittelbare Maßnahme möglich (siehe auch Maßnahme C2)	A	Hauptnetz	-			langfristig
				F	-				
I11	Konrad-Adenauer-Str. (östl. Lippebrücke)	-	Bau einer Mittelinsel ohne Bordsteinversatz (Rücknahme einzelner Stellplätze) (siehe auch Maßnahme C2)	A	Hauptnetz	10.000 €		Priorität 3	mittelfristig
				F	Hauptnetz				
I12	Jägerstr.   Am Krähenort	-	Bau einer Mittelinsel mit Bordsteinversatz	A	Hauptnetz	20.000 €	Baulast: Kreis Unna	Priorität 3	mittelfristig
				F	Nebennetz				
<b>J) Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr in Kreuzungsbereichen</b>									
J1	Laakstraße   Akazienstraße	-	geradlinige Führung des Kreuzungsarm von Norden kommend (Aufhebung der Verschwenkung) Vor und im Kreuzungsbereich Austausch des roten Pflasters im Gehweg Laakstraße (gegen graues) Anbringen von Piktogrammen entlang des Leezenpatts, dass Radfahrer aus beiden Fahrtrichtungen zu erwarten sind	A	Hauptnetz	26.200 €	Unfallhäufungen vor 2-3 Jahren	Priorität 3	kurzfristig
				F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
J2	Kurt-Schumacher-Straße   Münsterstraße	-	Umbau der getrennten Geh- und Radwege an der Kurt-Schumacher-Straße (südlich der Münsterstraße) zu Radfahrstreifen; Verbreiterung der Getrennten Geh- und Radwege an der Münsterstraße. Auf der südlichen Straßenseite ist die Rücknahme von 8 Stellplätzen notwendig. Auf der nördlichen Straßenseite sind überfahrbare Baumscheiben zu installieren, um die nutzbare Radwegbreite zu erhöhen; Bau von abgesenkten Bordsteinen; Markieren von vorgezogenen Haltlinien, Furtmarkierungen und Radfahrerpiktogrammen. Anbringen eines separaten Radfahrersignals für das indirekte Linksabbiegen in die Münsterstraße in Richtung Innenstadt sowie aus der Münsterstraße aus Richtung Innenstadt (siehe auch Maßnahme B5)	A	Hauptnetz	492.800 €	Signaltechnische Maßnahmen sind mit der „Grünen Welle“ zu koordinieren	Priorität 3	mittelfristig
			F	Hauptnetz	Neuplanungen der Münsterstraße sind zu berücksichtigen				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
J3	Kurt-Schumacher-Straße   Cappenberger Straße	-	Markieren eines Schutzstreifens für den geradeausfahrenden Radfahrer von Osten kommend bereits 55 m vor der Kreuzung; Rotmarkierung; Anbringen von Piktogrammen und Pfeilen zur Verdeutlichung des Radverkehrs, dass geradeausfahrende Radfahrer auf die Straße fahren; Anbringen des Schildes „Achtung Radfahrer“ (Z 138) (siehe auch Maßnahme N18)	A	Hauptnetz	4.300 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
J4	Preußenstraße (nördl. Einmündung in Kurler Straße)	-	Markieren von Radfahrer- und Fußgängerpiktogrammen im Kurvenbereich und -der Unterführung (mit zusätzlichen Richtungspfeilen für den Radverkehr)	A	Hauptnetz	550 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW bei der freien Strecke	Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
J5	Zufahrt zur Kanalbrücke   Tockhausen	-	Rückschnitt der Begrünung zur besseren Sichtbarkeit (siehe auch Maßnahme F4)	A	Hauptnetz	Bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
<b>K) Klären von nicht eindeutigen Situationen</b>									
K1	Knotenpunkt Graf-Adolf-Straße   Cappenberger Straße	-	Berücksichtigen der laufenden Planungen von dem Büro „Wolters Partner“	A	Hauptnetz	-		Priorität 2	-
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
K2	Knotenpunkt Cappenberger Straße   Erzberger Straße	-	Berücksichtigen der laufenden Planungen von dem Büro „Wol- ters Partner“	A	Hauptnetz	-		Priorität 2	-
				F	-				
K3	Knotenpunkt Kurt- Schumacher-Straße   Stadt- torstraße	-	Entfernen der Pfeile auf der Fahr- bahn; Markieren von Radfahrer- und Fußgängerfurten; Einbringen eines Vorfahrt- Gewähren-Schildes (Z 205) für den Kfz-Verkehr	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
K4	Knotenpunkt Konrad- Adenauer-Straße   Borker Straße	-	Demarkieren einer der beiden Furtmarkierungen für den Rad- verkehr	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
K5	Knotenpunkt Cappenberger Straße   Von-Ketteler-Straße   Gottfriedstraße	-	Markieren einer Haltlinie für den Radweg (Signalisierung des Kfz- Verkehrs muss genutzt werden)	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
K6	Knotenpunkt Münsterstraße   Ernst-Becker-Straße	-	Anrampung des getrennten Geh- und Radweges inkl. Furtmarkierungen Neupflasterung und Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf der nördlichen Straßenseite Markieren eines „Zebrastreifens“ im Bereich der Signalanlagen (damit Radfahrer, die vom Bahnhof kommen/ zum Bahnhof fahren, mehr Rücksicht auf die Fußgänger nehmen)	A	Hauptnetz	15.000 €	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW	Priorität 2	mittelfristig
			Markieren eines schmalen Aufstellbereiches auf der Münsterstraße (für Radfahrer, die von der Ernst-Becker-Straße in Richtung Bahnhof fahren wollen; Breite: 0,75 m) Markieren von Fußgängerfurten im Bereich der Aufpflasterung (siehe Detailplan; siehe auch Maßnahme B5)	F	Hauptnetz				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
K7	Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße   Dortmunder Straße	-	Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges Furtmarkierung an der Tankstellenausfahrt Anbringen von Radfahrerpiktogrammen und einem Pfeil, der auf den Gehweg verweist Auf lange Sicht Verbreiterung des Gemeinsamen Geh- und Radweges	A	Hauptnetz	bis 500 €  zzgl. 9.900 € (auf lange Sicht)		Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig   langfristig
				F	-				
K8	Knotenpunkt Lorenzstraße   Seilbahntrasse	-	Ergänzen von Vorfahrt-Gewähren-Beschilderung (Z. 205) an der Lorenzstraße	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Nebennetz				
K9	Knotenpunkt Döttelbeckstraße   Reuterstraße   Körnerstraße	-	Ergänzen von Vorfahrt-Gewähren-Beschilderung (Z. 205) an der Reuterstraße und Körnerstraße	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K10	Knotenpunkt Auf dem Osterfeld   Feuerbachweg	-	Ergänzen von Vorfahrt-Gewähren-Beschilderung (Z. 205) am Feuerbachweg	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K11	Knotenpunkt Cappenberger Straße   Döttelbeckstraße   Arndtstraße	-	Entfernen der Markierungen auf der Fahrradstraße; Radfahrer haben die Signalisierung zu nutzen	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
K12	Kreisverkehr Preußenstraße	-	Anbringen von Radfahrerpiktogrammen	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 2	kurzfristig



	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	Niederader Straße		grammen auf der Fahrbahn der Niederader Straße, wo Radfahrer auf diese wechseln müssen	F	-				
K13	Führung zwischen Virchowstraße und Bahnlinie	460 m	Ausweisen eines gemeinsamen Geh- und Radweges	A	Nebennetz	1.300 €	Prüfen des Baulastträgers	Priorität 2	kurzfristig
				F	-				
<b>L) Rückbau/ Umbau gefährlicher Poller, Laternen etc. auf/an Radwegen</b>									
L1	Querung Graf-Adolf-Straße (Höhe Sparkasse)		Reduzierung der Poller (Mindestabstand 2 m); Anbringen von reflektierenden Elementen	A	Hauptnetz	800 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
L2	Am Krähenort/ Gneisenau-Trasse (Zw. Ende der Bebauung und Kaubrügge)		Anbringen von reflektierenden Elementen	A	-	bis 500 €		Priorität 1	kurzfristig
				F	-				
L3	Mengeder Straße./ Seilbahntrasse		Reduzierung der Poller auf einen zentralen Poller; Anbringen von reflektierenden Markierungen (siehe auch Maßnahme F2)	A	Hauptnetz	<i>Siehe Kosten Maßnahme F2</i>	Baulast: Landesbetrieb Straßenbau NRW auf der freien Strecke	Priorität 1	kurzfristig
				F	Nebennetz				
L4	Bebelstraße (Höhe Lützowstraße)		Kurzfristig: Anbringen von reflektierenden Elementen Langfristig: Versetzen des Gebotschildes	A	Hauptnetz	700 €		Priorität 1 Priorität 2	Kurzfristig   mittelfristig
				F	-				
L5	Bebelstraße (Höhe Wilh.-Meier-Straße)		Kurzfristig: Anbringen von reflektierenden Elementen Langfristig: Versetzen der Laterne	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig   langfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
L6	Bebelstraße (zw. Kurt-Schumacher-Straße und Süggelstraße)		Kurzfristig: Anbringen von reflektierenden Elementen Langfristig: Versetzen der LSA	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1 Priorität 3	Kurzfristig   langfristig
				F	-	zzgl. 1.100 € (auf lange Sicht)			
L7	Dortmunder Str./Konrad-Adenauer-Str.		Rücknahme des Blumenkübels (siehe auch Maßnahme A3)	A	Hauptnetz	bis 500 €		Priorität 1	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
<b>M) Beleuchtung von Radwegen</b>									
M1	Kamener Straße ab der Bahnunterführung bis zum Sportplatz Schwansbell	800 m	Es wird empfohlen die Beleuchtung des Abschnittes in das Beleuchtungskonzept aufzunehmen.	A	Hauptnetz	200.000 € (Information Stadt Lünen)	Ein Beleuchtungskonzept wird ausgearbeitet und soll in Zukunft politisch beschlossen werden	Priorität 3	langfristig
				F	Hauptnetz				
<b>N) Prüfen und Erneuern von Markierungen</b>									
N1	Döttelbeckstraße/ Am Katzbach/ Akazienstraße (Leezenpatt) zwischen Cappenberger Straße und Laakstraße	1.113 m	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	5.400 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N2	Cappenberger Straße (Leezenpatt)	215 m	Erneuerung der Rotmarkierung des Radfahrstreifens	A	Hauptnetz	16.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich	Priorität 3	Mittelfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	zwischen Döttelbeckstraße und Kurt-Schumacher-Straße			F	Hauptnetz		lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig		
N3	Cappenberger Straße (Leezenpatt) zwischen Kurt-Schumacher- Straße und Innenstadt	137 m	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	700 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg- lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N4	Kantstraße (Leezenpatt) zwischen Im Egelbrauck und Kupferstraße	473 m	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	2.500 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg- lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N5	Knotenpunkt Akazienstraße   Ulmenstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg- lich der zukünftigen Gestaltung von Fahr- radstraßen notwen- dig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N6	Knotenpunkt Akazienstraße   Haselnussweg	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüg-	Priorität 2	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
			Standard	F	Hauptnetz		lich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig		
N7	Knotenpunkt Am Katzbach   Schulstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N8	Knotenpunkt Am Katzbach   Am Mispelbohm	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N9	Knotenpunkt Am Katzbach   Wilhelm-Hüsing-Straße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N10	Knotenpunkt Am Katzbach   Krimstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich	Priorität 2	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
			Standard	F	Hauptnetz		lich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig		
N11	Knotenpunkt Am Katzbach   Döttelbeckstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N12	Knotenpunkt Döttelbeckstraße   Körnerstraße/ Reuterstraße	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N13	Knotenpunkt Kantstraße   Altdorfer Weg	-	Erneuerung der Markierung der Fahrradstraßen nach neuem Standard	A	Hauptnetz	4.000 €	Verwaltungsinterne Abstimmung bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen notwendig	Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N14	Rudolph-Nagell-Straße im Bereich Buswendeschleife	-	Erneuerung der Furtmarkierung für den Radverkehr und der Haltelinien für den motorisierten Verkehr	A	-	bis 500 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
				A	F				
N15	Knotenpunkt Viktoriastraße   Parkstraße	-	Erneuerung der Furtmarkierung im Knotenpunkt	A	Hauptnetz	1.400 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
N16	Knotenpunkt Viktoriastraße   Kantstraße	-	Erneuerung der Furtmarkierung (inkl. Roteinfärbung) im Knoten- punkt	A	Hauptnetz	1.000 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
N17	Knotenpunkt Dortmunder Straße   Moltkestraße	-	Erneuerung der Furtmarkierung (inkl. Roteinfärbung) im Knoten- punkt	A	Hauptnetz	-		Priorität 3	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N18	Knotenpunkt Cappenberger Straße   Kurt-Schumacher- Straße	-	Erneuerung der Furtmarkierung (inkl. Roteinfärbung) im Knoten- punkt Verlängerung der Furtmarkierung von Osten kommend (siehe auch Maßnahme J3)	A	Hauptnetz	3.800 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N19	Knotenpunkt Moltkestraße   Konrad-Adenauer-Straße	-	Erneuerung der Roteinfärbungen und Furtmarkierungen im Kno- tenpunktbereich	A	Hauptnetz	10.700 €		Priorität 3	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N20	<i>Knotenpunkt Münsterstraße (Ausfahrt Bahnhof)</i>	-	<i>Erneuerung der Roteinfärbungen und Furtmarkierungen im Knoten- punktbereich (siehe auch Maßnahme K6)</i>	A	<i>Hauptnetz</i>	<i>Siehe Kosten Maßnahme K6</i>		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
N21	Knotenpunkt Kreuzstraße   Holunderweg	-	Erneuerung der Roteinfärbung und Furtmarkierung im Knoten- punktbereich	A	Hauptnetz	1.000 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	-				
N22	Knotenpunkt Mengeder Stra-	-	Erneuerung der Roteinfärbung	A	Hauptnetz	2.500 €		Priorität 2	Kurzfristig

	Lage	Länge	Vorhabenbeschreibung	Netzkategorie		Kosten	Anmerkung	Priorität	Umsetzungs- horizont
	ße   Waltroper Straße		und Furtmarkierung im Knotenpunktbereich	F	Hauptnetz				
N23	Knotenpunkt Leezenpatt   Holtgrevenstraße	-	Erneuerung der Roteinfärbung und Furtmarkierung im Knotenpunktbereich	A	Hauptnetz	600 €		Priorität 2	Kurzfristig
				F	Hauptnetz				
<b>O) Pilotprojekte: Haltegriffen für den Radverkehr</b>									
O1	Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße   Kamener Straße   Viktoriastraße	-	Anbringen von 16 Haltegriffen an bestehenden Masten (siehe auch Maßnahme H2)	A	Hauptnetz	1.000 € (Sachkosten)		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
<b>P) Erweiterung der Fahrradabstellanlagen</b>									
P1	Ausbau der Radstation am Hauptbahnhof Lünen	-	Erweiterung der Radstation um weitere Stellplätze	A	Hauptnetz	295.000 € <sup>79</sup>		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
P2	Bau von neuen Abstellanlagen nördlich des Lippeufers	-	Zunächst: Prüfung des Bedarfs an Stellplätzen Bau von 6 neuen Anlehnbügeln	A	Hauptnetz	2.000 €		Priorität 2	kurzfristig
				F	Hauptnetz				
P3	Bau von neuen Abstellanlagen an der Marktstraße	-	Zunächst: Prüfung des Bedarfs an Stellplätzen Bau von 10 neuen Anlehnbügeln	A	Hauptnetz	3.500 €		Priorität 2	mittelfristig
				F	Hauptnetz				

<sup>79</sup> Kosten: Stadt Lünen

### 5.3 Nicht-Investive Maßnahmen als integriertes Gesamtkonzept

Der Ausbau einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur schafft angebotsseitig eine starke Grundlage für den Radverkehr in Lünen. Um die positive Entwicklung des Radverkehrs zu stärken und ungenutzte Potentiale zu fördern, wird im Folgenden auf nicht-investiven Maßnahmen der Radverkehrsförderung eingegangen.

Als Teil einer integrierten Verkehrsplanung (Verkehrsentwicklungsplanung, Verkehrssystemmanagement, Mobilitätsmanagement) umfasst die Radverkehrsförderung sowohl die baulichen „harten“ Maßnahmen, wie auch die nicht-investiven bzw. nicht-baulichen „weichen“ Maßnahmen<sup>80</sup>. Die bauliche Herstellung einer guten Radinfrastruktur ist die Grundlage dafür, dass sogenannte „Soft Policies“ (organisatorische und verkehrspolitische Maßnahmen) flankiert mit zielgruppenorientierter Öffentlichkeitsarbeit wirksam das Mobilitätsverhalten zugunsten des Fahrrads beeinflussen<sup>81</sup>. Der Radverkehr soll im Bewusstsein aller Akteure (Politiker, Handel, Gesundheitswesen, etc.) verankert werden, um ein fahrradfreundliches Klima für die Nutzer (Bürger, Pendler, Touristen) zu generieren und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen.

Tabelle 11: beispielhafte Übersicht nicht-investiver Maßnahmen nach Meschik<sup>82</sup>

„Soft Policies“		Öffentlichkeitsarbeit
organisatorisch	verkehrspolitisch	
Radverkehrsbeauftragter	Fahrradmitnahme im ÖV	Bürgerbefragungen
Qualitätsmanagement	Tempo 30 an Schulen, Kindertagesstätten, Krankenhäusern <sup>83</sup>	Informationsveranstaltungen
Dienstfahrräder	Einbahnen frei für Radfahrer	Promotionsveranstaltung
Radfahrkurse	Verkehrsberuhigte Zonen	Pressemitteilungen
Mobilitätsberatung	Radfahrerüberfahrten	Informationstafeln, Poster im öffentlichen Raum
Sicherheitsaktionen	Radabstellanlagen/-stationen	Broschüren, Flyer

Die Tabelle ist eine Übersicht nicht-investiver Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. „Soft Policies“ sind ergänzende Maßnahmen, die den Radverkehr fördern, vorrangig aber keine Bau- oder Infrastrukturmaßnahmen betreffen. Eine klare Trennung zwischen organisatorischen oder verkehrlichen Maßnahmen ist nicht eindeutig, da z.B. die Etablierung eines Radverkehrsbeauftragten auch eine verkehrspolitische Dimension enthält.

<sup>80</sup> Vgl. Ahrens, S.50

<sup>81</sup> Vgl. Meschik, S.25

<sup>82</sup> Die Tabelle wurde auf der Grundlage von Meschik 2008, S.26ff „Soft Policies“ erstellt. Fahrradstationen oder Leihfahrräder wurden nicht mit in die Tabelle aufgenommen, da sie aus Sicht der Autoren den baulichen Maßnahmen zuzuordnen sind.

<sup>83</sup> Dieser Punkt wird derzeit auf der Länder-Verkehrsministerkonferenz in Rostock diskutiert — vgl. Zeit-Online: Länder diskutieren Ausweitung der Tempo-30-Zonen. Online unter: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-04/tempo-30-kitaschulen-krankenhaeuser-bundeslaender> Zugriff 18.04.2015



Öffentlichkeitsarbeit bei der Radverkehrsförderung hat zum Ziel, Nutzer über Angebote zu informieren, sie über öffentliche Veranstaltungen zu beteiligen oder mit Promotionsangeboten für den Radverkehr zu begeistern.

„Soft Policies“, Öffentlichkeitsarbeit und bauliche Maßnahmen bedingen sich. Öffentlichkeitsarbeit ist auch dann ein Teil von organisatorischen oder verkehrspolitischen Maßnahmen, wenn Mitteilungen in der Presse dazu verwendet werden, sie öffentlichkeitswirksam darzustellen oder Bürger zu informieren. Ebenso ziehen verkehrspolitische Entscheidungen Baumaßnahmen nach sich, wie z.B. die Einrichtung oder Ausweitung von Tempo 30 Zonen<sup>84</sup>.

### 5.3.1 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl & Zielgruppen

Um die Wirksamkeit von Maßnahmen für die Verhaltensänderung zugunsten des Umweltverbundes abschätzen zu können, wird in der Verkehrsplanung meist das klassische ökonomische Modell des „Rationalen Entscheiders“ herangezogen<sup>85</sup>. Als Bewertungsparameter werden bei diesem Modell Zeit, Komfort und Preis eingesetzt um steuer-, ordnungs- und infrastrukturpolitische Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl abschätzen zu können. Dies setzt einen Nutzer voraus, der Zugang zu Informationen hat und sich nicht von äußeren Einflüssen (z.B. Alltagsroutinen, Wetter, Gemütszustand) leiten lässt. Das tatsächliche Entscheidungsverhalten von Menschen ist aber komplexer. Daher sollten weitere, aus der Verhaltenswissenschaft für das Mobilitätsverhalten abgeleitete Parameter, berücksichtigt werden.

Ein im Rahmen eines EU-Forschungsprojektes entwickeltes Modell ist das sog. MAX-Selbstregulationsmodell<sup>86</sup>. Es stützt sich auf die Annahme, dass Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl in Phasen geschehen. Die Phasen werden wie folgt unterschieden<sup>87</sup>:

1. **Nullphase (Prä-Kontemplation)**: In dieser Phase wird nicht über eine Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens nachgedacht. Typischer Gedankengang einer Person in dieser Phase ist: *„Für mich spielt das Rad als Verkehrsmittel keine Rolle! Das geht in meinem Fall wirklich nicht! Oder können Sie mir erklären, wie ich meinen Familiengroßeinkauf allein mit einem Fahrrad erledigen soll?“*
2. **Nachdenkphase (Kontemplation)**: Eine Änderung des Wahlverhaltens wird erwogen und als persönliches Ziel entwickelt: Typischer Gedankengang: *„Ich würde schon gerne öfter Rad fahren. Mein Arzt hat mir das auch empfohlen, aber irgendwie fehlt mir der Anlass und die Berichte in der Zeitung zu den Unfällen von Radfahrern lassen mich zweifeln, ob ich das machen soll.“*
3. **Startphase (Präparation)**: Es besteht bereits eine Strategie zur Änderung des Wahlverhaltens und wurde auch schon angewandt. Typischer Gedankengang: *„Ich habe mir vorgenommen, öfter mal mit dem Rad zum Wochenmarkt zu fahren. Aber irgendwie schaffe ich es nicht, das auch regelmäßig umzusetzen.“*
4. **Erprobungsphase (Aktion)**: Das Wahlverhalten wird über einen längeren Zeitraum (z.B. 6 Monate) durchgeführt. Typischer Gedankengang: *„Seit 3 Wochen fahre ich mit dem Rad zur Ar-*

<sup>84</sup> In Kapitel 5.2.3 wurden dazu bereits Maßnahmen für Lünen vorgestellt.

<sup>85</sup> Vgl. Bamberg 2012; Gorr 1997

<sup>86</sup> Vgl. Bamberg, 2012

<sup>87</sup> Vgl. Hunecke 2012, S.56

beit. Bisher ist das super. Ich weiss aber nicht, ob ich das auch durchhalte, wenn der Winter kommt.“

5. **Etablierungsphase (Aufrechterhaltung):** Das Wahlverhalten zu Gunsten eines Verkehrsmittels hat sich etabliert und ist zur Gewohnheit geworden. Typischer Gedankengang: „Ich mach eigentlich all meine Touren hier in Lünen mit dem Rad. Das Rad ist für mich einfach das beste Verkehrsmittel, auch wenn es immer noch Dinge gibt, die mich stören, wie z.B. zugeparkte Radwege, rücksichtslose Autofahrer, Gefahrenpunkte auf bestimmten Kreuzungen.“

Die nicht-investiven Maßnahmen sind so zu konzipieren, dass die Verkehrsmittelwahl einer Person von einer Phase auf die nächst höhere gehoben wird. Dazu müssen vorab klare Zielgruppen definieren werden, um zu verhindern, dass Maßnahmen zur Radverkehrsförderung nach dem „Gießkannenprinzip“<sup>88</sup> entwickelt und auf Stadträume und Stadtbürger pauschal verteilt werden, dann aber keine messbare Wirkung entfalten, weil sie zu ungenau in der Ansprache ausgeführt wurden<sup>89</sup>.

Im Rahmen der Arbeit konnten die für die Stadt Lünen zentralen Zielgruppen nicht abschließend ermittelt werden. Die nachfolgende Tabelle versteht sich als erste Richttabelle, die aus Sicht der Bearbeiter weiter ausdifferenziert werden sollte. Die Tabelle zeigt anhand statistischer Grunddaten, in welchen Bevölkerungsgruppen Radkampagnen als besonders lohnenswert erscheinen, da sie eine signifikante Masse ansprechen. So könnten mit einer Schülerkampagne circa 9.000 Personen<sup>90</sup> erreicht werden, eine Erwerbstätigen-Kampagne berührt statistisch 21.000 Personen in Lünen; eine Kampagne, die das Rad für Einkaufsfahrten bewirbt, erreicht theoretisch 70.000 Personen.

Dabei müssen in jeder Zielgruppe die oben beschriebenen Bereitschaftsphasen konzeptionell berücksichtigt werden. Als Beispiel: Erwerbstätige, die sich in einer Nullphase befinden, müssen strategisch anders angesprochen werden, als z.B. Erwerbstätige, die bereits Pendlerwege mit dem Rad erproben, dabei aber vielleicht auf Hemmnisse (z.B. fehlende Duschen am Arbeitsort) stoßen. Ebenso kann es sein, dass Personen im Ruhestand gut über eine E-Bike-Kampagne angesprochen werden, bei anderen Gruppen (z.B. Schülern) diese Fahrräder aber keine verhaltensverändernde Wirkung zeigen.

Tabelle 12: Grobe Abschätzung von Zielgruppen in Lünen

Alltagsfahrten			
	Anzahl insgesamt <sup>91</sup>	Phase	Schätzung der Personenverteilung in den Phasen
Schüler	ca. 9.000	Nullphase	Eher gering
		Nachdenkphase	Eher hoch
		Startphase	Eher mittel
		Erprobungsphase	Eher mittel
		Etablierungsphase	Eher mittel

<sup>88</sup> Der Begriff kommt ursprünglich aus der Wirtschaftsgeographie. Er beschreibt, dass Maßnahmen oder Förderhilfen „wie mit einer Gießkanne“ gleichmäßig auf alle Räume einer Administrationseinheit oder alle Bürger verteilt oder angewandt werden, ohne dass vorab ein Bedarf, eine Dringlichkeit oder eine Gewichtung vorgenommen wurde. Dadurch kann oft schnell und unbürokratisch gehandelt werden, es kann aber auch zu Fehlsubventionen oder unwirksamen Eingriffen kommen. (Definition: vgl. Wikipedia)

<sup>89</sup> Vgl. Hunecke 2012, S.50

<sup>90</sup> Wenn in die Kampagne auf geeignete Weise auch Eltern und Lehrerinnen eingebunden werden, könnten ungefähr 30.000 Personen erreicht werden.

<sup>91</sup> www.landesdatenbank-nrw.de

Erwerbstätige	ca. 21.000	Nullphase	Eher hoch
		Nachdenkphase	Eher gering
		Startphase	Eher gering
		Erprobungsphase	Eher gering
		Etablierungsphase	Eher gering
Rentner (Personen ab 65)	ca. 18.000	Nullphase	Eher Mittel
		Nachdenkphase	Eher mittel
		Startphase	Eher mittel
		Erprobungsphase	Eher mittel
		Etablierungsphase	Eher gering
EZH-Kunden (alle Personen ab 18 Jahren)	ca. 70.000	Nullphase	Eher hoch
		Nachdenkphase	Eher mittel
		Startphase	Eher gering
		Erprobungsphase	Eher Gering
		Etablierungsphase	Eher Gering
<b>Freizeitfahrten</b>			
Übernachtungen im Jahr 2014 <sup>92</sup>	61.000 (Auslastung 26,8%)	Nullphase	Eher gering
		Nachdenkphase	Eher hoch
		Startphase	Eher hoch
		Erprobungsphase	Eher hoch
		Etablierungsphase	Eher gering

Auf Basis von Erkenntnissen aus der Forschung kann von folgenden Prämissen ausgegangen werden:

- Schülerinnen und Schüler würden gerne mehr mit dem Rad zur Schule fahren, tun es aber aus verschiedenen Gründen nicht, so dass mit einer Kampagne und weiteren flankierenden Maßnahmen das Verhalten von der Nachdenkphase in die Start- bis Etablierungsphase gelenkt werden kann.
- Erwerbstätige mit Familie und Wohnort im weiteren suburbanen Raum schließen das Rad als Verkehrsmittel für Alltagsfahrten eher aus, auch weil hier Zeitfaktoren und MIV-förderliche Steuersubventionen greifen und das Rad unattraktiv erscheinen lassen.
- Mit dem Einstieg in die Rente überdenken viele Personen ihre bisherigen Mobilitätsroutinen und Verkehrsmitteln werden neu bewertet (Nachdenkphase/Startphase). Dabei spielen Aspekte wie Gesundheitserhalt, Sicherheit, Komfort und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eine Rolle.
- Das Interesse am Radtourismus ist in den letzten Jahren gestiegen. Ebenso steigt die Bereitschaft, im Urlaub oder in der Freizeit neue Verkehrsmittel (Rad, E-Bike, Segway o.ä.) auszuprobieren. Der Urlaub ist eine temporäre Start- und Erprobungsphase.
- Das Einkaufsverhalten ist meist ein routinierter Vorgang, bei dem sich das Auto als bequemstes Transportmittel etabliert hat. Diese Routinen aufzubrechen ist schwierig, vor dem Hintergrund

<sup>92</sup> [www.landesdatenbank-nrw.de](http://www.landesdatenbank-nrw.de) (Ankünfte und Übernachtungen)

eines sich derzeit verändernden Einkaufsverhaltens durch z.B. neue Online-Angebote ergeben sich jedoch Möglichkeiten. Durch die Möglichkeiten, sich schwere und sperrige Waren direkt nach Hause oder an wohnungsnahe Stationen liefern zu lassen, entfällt die Abhängigkeit vom Auto als privates Warentransportmittel. Das Fahrrad als Verkehrsmittel auf kurzen Strecken wird dann für den gezielten Einkauf hochwertiger Produkte attraktiver, denn Einkäufe unter 5 kg lassen sich problemlos mit dem Fahrrad transportieren<sup>93</sup>.

### 5.3.2 Handlungsfelder

In einer Mittelstadt wie Lünen müssen nicht alle in Forschung und Praxis diskutierten Handlungsansätze zur Radverkehrsförderung angewandt werden. Vielmehr sollten Maßnahmen priorisiert werden, die eine bestmögliche Wirkung erwarten lassen.

Aufbauend auf den Erfahrungen aus der Öffentlichkeitsarbeit und den im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Vor-Ort-Befragungen, dem RadCafé, der Planungsradtour und der Zielgruppenanalyse wurden in Abstimmung mit der Verwaltung vier zentrale Handlungsfelder für das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> entwickelt, die im Folgenden beschrieben werden.

#### HANDLUNGSFELD 0

##### EINHEITLICH GESTALTETES KOMMUNIKATIONSKONZEPT

Seit April 2015 hat die Stadt Lünen eine neue Stadt-Kampagne unter dem Motto "Mein Lünen". In einem Motiv der Kampagne wurde auch ein Bekenntnis zur Fahrradfreundlichkeit abgegeben.

Um die nicht-investiven Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Lünen effektiv nach Außen und Innen transportieren zu können, sollte – als Ergänzungsbaustein der Stadt-Kampagne – eine inhaltliche Vertiefung erarbeitet werden, die dann auf alle Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehrsförderung anwendbar ist.

.....

*Referenzbeispiel: Radverkehrskampagne „Graz schafft neue Wege“, siehe Anhang 8.8*

*Referenzbeispiel: München: „Radlhauptstadt“, siehe Anhang 8.8*

#### HANDLUNGSFELD 1

##### BAUMASSNAHMEN KOMMUNIKATIONSSTRATEGISCH BEGLEITEN

Baumaßnahmen sind mit Einschränkungen für Nutzer in der Bauphase verbunden. Nicht immer werden neue Baustellen mit Wohlwollen aufgenommen (sowohl von Verkehrsteilnehmern als auch Anwohnern). Auch sind manche juristisch notwendigen Umbaumaßnahmen (Anpassung einer Infrastruktur an die geltende Rechtslage) in ihrer praktischen Sinnhaftigkeit nicht immer für jeden nachvollziehbar.

<sup>93</sup> vgl. Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2014

## MASSNAHMENVORSCHLAG FÜR LÜNEN

### >> BAUSTELLENKAMPAGNE

Es wird empfohlen, alle Baumaßnahmen mit einer Baustellen-Kampagne zu begleiten, um dadurch bei Bürgern und Presse ein Verständnis zu bewirken und gleichzeitig die zukünftige Verbesserung vor Ort zu bewerben. Hierfür sollte auf verschiedene mediale Einsatzmöglichkeiten zurückgegriffen werden. Auf einheitlich gestalteten Vor-Ort-Postern wird z.B. der Einsatz der Stadt für die Radfahrer kommuniziert, mit Slogans wie „Lünen macht sich fit für den Radverkehr“ und auf Alternativrouten hingewiesen. In Pressemitteilungen und Online wird ebenfalls auf Baustellen hingewiesen und regelmäßig in einem Sachstandbericht der Status der Baustellen dargestellt.

.....

*Referenzbeispiel: Hamburg - Baustellenposter, siehe Anhang 8.8*

*Referenzbeispiel: Deutsche Bahn: Image- und Verständniskampagne, siehe Anhang 8.8*

## HANDLUNGSFELD 2

### BESTEHENDE MASSNAHMEN WEITERFÜHREN UND QUALIFIZIEREN

In Lünen gibt es bereits einige etablierte nicht-investive Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, wie z.B. Radveranstaltungen wie Drahteselmarkt, radKULT(O)UR und STADTRADELN, Fahrradinformationsmaterial wie Fahrradstadtplan oder Flyer zu Radrouten, ein Stadtsouvenir oder eine Mängel-App. Diese Angebote sind hinsichtlich ihrer Wirkung zu überprüfen, anzupassen und weiterzuentwickeln.

## MASSNAHMENVORSCHLÄGE FÜR LÜNEN

### >> MOBILISIERUNGSAKTIONEN AUSBAUEN

Die bereits von der Stadt Lünen etablierten Mobilisierungsaktionen sollen weiterentwickelt werden. Beispielsweise können Werbemaßnahmen in öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser, Stadtverwaltung, etc.) und lokalen Medien ausgebaut werden.

### >> SYNERGIEEFFEKTE DES DRAHTESELMARKTES NUTZEN

Um Synergieeffekte zwischen Fahrrad und Einkaufen zu fördern, sollte der Drahteselmarkt mit weiteren Veranstaltungen zur Radverkehrsförderung zeitlich kombiniert werden, z.B. mit „Fahrrad-Einkaufstagen“ oder einer Auftaktveranstaltung für das „STADTRADELN“.

.....

*Referenzbeispiel: Kiel: Radkurse, siehe Anhang 8.8*

*Referenzbeispiel: Aktionstage, siehe Anhang 8.8*

### >> FAHRRADSTADTPLAN

Im Zuge des Ausbaus/Anpassung der Fahrradinfrastruktur ist in Zukunft auch der Fahrradstadtplan zu aktualisieren und inhaltlich zu vertiefen. Bereits gewonnene Informationen aus dem Kundenkontakt sollten hier einfließen.

## HANDLUNGSFELD 3

### UMBRUCHSITUATIONEN NUTZEN

Veränderungen der Lebensumstände gehen oft einher mit einem veränderten Mobilitätsverhalten. Es gilt diese Veränderungen zu nutzen, um Menschen auf die positiven Effekte des Radfahrens aufmerksam zu machen.

#### MASSNAHMENVORSCHLAG FÜR LÜNEN

##### >> „RAD+ PAKET“ LÜNEN

Als erster Schritt wird vorgeschlagen, im Rahmen einer Studie die prototypischen Umbruchsituationen bei den Bürgern der Stadt zu evaluieren. Darauf aufbauend wird ein „RAD+ Paket“ entwickelt, mit Werbemaßnahmen für Radfahrer wie z.B. Schnupper-Abos für Abstellanlagen, E-Bike Probefahrten, Online-Einkaufsgutscheine, Einladungen zum Drahteselmarkt, Radstadtplan sowie Hinweisen auf Fahrradschulwege. Das Paket sollte die betreffenden Personen im richtigen Moment erreichen – postalisch für Zuziehende oder während der Einschulung auf das Gymnasium mit in der Schultüte. Hierfür sind verstärkt Kooperationen anzustreben.

.....

*Referenzbeispiel: Aachen: Clever Mobil, siehe Anhang 8.8*

## HANDLUNGSFELD 4

### EINBINDEN VON AKTEUREN IN NICHT-INVESTIVE MASSNAHMEN

Die Tourismusförderung der Stadt Lünen ausgehend vom Stadtmarketing, setzt ihren Fokus auf den Fahrradtourismus, um die optimale Lage Lünens an mehreren touristischen Fahrradwegen, sowie den Naherholungswert der Stadt herauszustellen. Zur Verfolgung der Fahrradtourismusedwicklung in der Region, sowie der verstärkten Präsentation Lünens in der Region, beteiligt sich das Stadtmarketing an diversen Tourismusnetzwerken (LandesGartenSchau-Route, Kreis Unna, Römer-Lippe-Route) und bindet zudem in unterschiedlichen Thematiken des Radfahrens diverse Akteure, wie die Werbegemeinschaft City Ring Lünen, den Lippeverband, den ADFC Lünen, die Radsportvereine, die ortsansässigen Hotels und andere Städte ein.

Die Zielgruppenanalyse hat gezeigt, dass weitere Akteure und Partner in die Öffentlichkeitsarbeit eingebunden werden sollten. Durch Kooperationen, gemeinsame Aktionen und Kampagnen an Schulen, die Einbindung von Einzelhandel und Unternehmen können zusätzliche Anreize und Anlässe für die Radnutzung auf vor allem Alltagswegen geschaffen werden.

#### SCHULEN

Die Bestandsaufnahme im Rahmen dieser Arbeit hat einige Straßenraummängel in der Nähe von Schulen aufgezeigt (siehe *Karte 13*). Im Sinne der integrierten Radverkehrsförderung sind Schulen in die Schaffung adäquater Fahrradinfrastruktur entlang von Schulwegen einzubeziehen um z.B. Gefahrenstellen und mentale Hürden (Angst vor unsicheren Schulwegen) zu beseitigen.

## EINZELHANDEL

Das radbasierte Einkaufen birgt noch viele Umsatzpotentiale<sup>94</sup>. Um diese Ausschöpfen zu können und als Synergieeffekt den Radfahranteil zu erhöhen, müssen die lokalen Einzelhändler und die Händler des Wochenmarktes über entsprechende Möglichkeiten informiert und in Aktionen eingebunden werden.

## UNTERNEHMEN

73,4% der täglichen Wege, die in Lünen mit dem Auto zurückgelegt werden, sind die Wege zur Arbeit. Das Fahrrad hat hier mit 12,7% im Vergleich nur einen geringen Anteil. Dabei sind die großen Unternehmen und Gewerbegebiete in Lünen gut mit dem Fahrrad erreichbar und bieten ein großes Potential.

## MASSNAHMENVORSCHLÄGE FÜR LÜNEN

### >> PARTIZIPATIV ENTWICKELTE AKTIONSPLÄNE FÜR SICHERE UND ATTRAKTIVE SCHULWEGE

Mit einem umfassenden Beteiligungs- und Befragungsformat können die Schwachstellen im Radwegenetz aus Sicht der Schülerinnen und Schüler identifiziert und kartiert werden, wie z.B. Barrieren, unsichere Knotenpunkte, schlecht beleuchtete Unterführungen und Angsträume, schadhafte Oberflächen, störende Hindernisse, fehlende Beschilderungen und ungenügende Abstellanlagen.

Mit der Erfassung der Wege der Schüler lassen sich Verkehrszellen bilden, die darauf hinweisen, wo entlang von Straßen und Radwegen die Bündelung des Schulradverkehrs sinnvoll ist und welche Problemstellen dringend zu beheben sind.

.....

*Referenzbeispiel: Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder,“ siehe Anhang 8.8*

### >> IDEENWORKSHOP „FAHRRAD UND EINKAUFEN“

Um die Einzelhändler und Händler des Wochenmarktes für das Thema Einkaufen mit dem Fahrrad zu sensibilisieren und sie über die Vorteile des radbasierten Einkaufens zu informieren, sollten Ideenworkshops durchgeführt werden. Hierfür können Vertreter anderer Kommunen über ihre Erfahrungen berichten, ein Erfahrungspool zu Best-Practice-Beispielen eingerichtet oder gemeinsame Aktionen, wie z.B. ein Fahrrad-Einkaufstag oder ein Fahrrad-Service-Stand auf dem Wochenmarkt ins Leben gerufen werden.

.....

*Referenzbeispiel: Einkaufen mit dem Rad – Tipps für Einzelhändler, siehe Anhang 8.8*

*Referenzbeispiel: Kunde Radfahrer – Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden, siehe Anhang 8.8*

---

<sup>94</sup> Eine Studie des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft stellt fest, dass die Kundschaft, die mit dem Fahrrad einkauft, im Vergleich zu Pkw-Nutzern häufiger (mehrmals wöchentlich) die Handelsgeschäfte besucht. Durch die höhere Besuchshäufigkeit ist damit auch die Kontakthäufigkeit für Aktionen, Kampagnen und die direkte Kundenansprache gegeben. Ebenso zeigte sich, dass unter entsprechenden Bedingungen die Erhöhung des Radverkehrsanteils auch das Umsatzpotential des lokalen Einzelhandels steigt. Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2010

## &gt;&gt; FAHRRAD-EINKAUFSTAGE

Um im zentralen Innenstadtbereich entlang der Lange Straße und Münsterstraße das Einkaufen mit dem Fahrrad weiterhin attraktiv zu gestalten, können „Fahrrad-Einkaufstage“, ähnlich verkaufsoffene Sonntagen, mit den Einzelhändlern organisiert werden. Kunden, die an den besagten Tagen mit dem Fahrrad einkaufen, werden mit Kaffee und Kuchen, Prozente beim Einkauf oder anderen zusätzlichen Anreizen (Fahrradtransportanhänger zum Einkaufspreis) honoriert. Sinnvoll wäre es, diese Tage mit dem Drahteselmarkt zu kombinieren, um Synergieeffekte nutzen zu können.

.....

*Referenzbeispiel: Einkaufen mit dem Rad – Tipps für Einzelhändler, siehe Anhang 8.8*

*Referenzbeispiel: Kunde Radfahrer – Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden, siehe Anhang 8.8*

## &gt;&gt; REGELMÄSSIGER FAHRRAD-SERVICE-STAND AUF DEM WOCHENMARKT

Um Angebote, wie z.B. einen Fahrradcheck oder Gebrauchtfahrrad-Markt regelmäßig zur Verfügung zu stellen, sollte auf dem Wochenmarkt ein „Fahrrad-Service-Stand“ eingerichtet werden. Hier können Bürgerinnen und Bürger während des Einkaufs ihr Fahrrad sicher abstellen und kleinere Reparaturen durchführen lassen, sich über neue Angebote (Pedelects, Radrouten, etc.) informieren und sich ggf. größere Einkäufe nach Hause liefern lassen, um selbst mit dem Rad fahren zu können.

.....

*Referenzbeispiel: Aktionstage, siehe Anhang 8.8*

## &gt;&gt; BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT DER STADTVERWALTUNG LÜNEN ALS VORREITER- UND ANREIZMODELL

Die Lünen Stadtverwaltung am Willy-Brandt-Platz bietet aufgrund der zentralen Lage günstige Bedingungen, um als Vorreiter mit gutem Beispiel voranzugehen und eigene Erfahrungen im Mobilitätsmanagement zu sammeln. Mit einfachen Mitteln (Dienstfahrräder, Fahrradboxen, Duschen & Umkleiden) können Anreize für die Mitarbeiter geschaffen werden, damit sie häufiger mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren<sup>95</sup>.

Mit den hauseigenen Erfahrungen kann die Stadt Lünen nach Außen ein fahrradfreundliches Image transportieren und zudem das gewonnene Wissen nutzen, um Vertrauen zu Betrieben und Institutionen aufzubauen und sie selbst für ein Mobilitätsmanagement zu begeistern. Dafür sind geeignete Gewerbebetriebe in Lünen zu identifizieren und über die Vorteile eines radbasierten Mobilitätsmanagements zu informieren.

.....

*Referenzbeispiel: Offenbach „Effizient Mobil“, siehe Anhang 8.8*

---

<sup>95</sup> Vgl. Scharnweber 2012, S.257



### 5.3.3 Akteure als Kommunikationskanäle

Die Stadt Lünen muss zur Umsetzung der Handlungsfelder Akteure der Stadt (Schulen, Betriebe, Einzelhändler) in die Arbeit einbinden. Die Akteure übernehmen dabei unterschiedliche Rollen: Sie helfen bei der Vermittlung kommunikationsstrategischer Ziele, führen Aktionen durch oder übernehmen einzelne Bausteine.

Tabelle 13: Akteure und die Art der Ansprache um sie für den Radverkehr zu begeistern

Akteur	Art der Ansprache
<u>Kommunale Verwaltung</u>	Radverkehr in allen Bereichen mit leichten und direkt einsetzbaren Informationen versorgen, Vorreiterrolle einnehmen.
<u>Lokale Politik</u>	Ihre Pressewirksamkeit nutzen, sie neben den Kosten-Nutzen-Vorteilen des Radfahrens über weitere Qualitäten informieren lassen und als Vorbild die Eigennutzung des Fahrrads unter Politikern fördern: innovativ, gesund, sportiv, klimaschonend, modern.
<u>Lokale Presse</u>	Starke Multiplikatorfunktion nutzen, indem aktuell und journalistisch aufbereitete Informationen für sie bereitgestellt und gute persönliche Kontakte gepflegt werden.
<u>Unternehmen</u>	Ökonomische Vorteile verdeutlichen (Teambuilding, gesunde Arbeiter, Fuhrparks und Logistik sparen Geld) und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen anbieten.
<u>Bürger</u>	In erster Linie sollten sie mit Blick auf den Alltagsverkehr abgeholt werden. Sie sollten möglichst direkt als fokussierte Zielgruppe angesprochen werden (Einkaufswege / Weg zur Arbeit / Umbruchsituationen).
<u>Umwelt- und Mobilitätsverbände</u>	Sie sind tendenziell leicht zu erreichende Multiplikatoren und aufgrund ihrer Vernetzung unbedingt frühzeitig einzubinden. Sie können Aktionen unterstützen und in die Bevölkerung tragen.
<u>Schulen</u>	Schüler sind offen, begeisterungsfähig und Experten des Alltags. Sie als Akteur ernst zu nehmen und in Planungsprozesse einzubinden, stärkt langfristig ihre Verkehrsmittelwahl.
<u>Einzelhandel</u>	Vorteile von Fahrradfahrern als Kunden näher bringen (kommen öfter als Autofahrer, hohe Kundentreue, belebende Atmosphäre, brauchen wenig Stellfläche) und Konzepte vorschlagen.
<u>Gesundheitssektor: Krankenkassen, Ärzte, Verbände</u>	Geben ihren Patienten und Kunden gerne Tipps und Möglichkeiten, sich im Alltag aktiver zu bewegen. Sie können mit Angeboten für Fahrradfahrer in Lünen werben, wenn sie regelmäßig informiert werden.

### 5.3.4 Maßnahmenkatalog

Somit ergeben sich aus Sicht der Bearbeiter folgende Vorschläge im Bereich der nicht-investiven Maßnahmen. Es wurden vier Kriterien zur Bewertung der Maßnahmen herangezogen. Die Bewertung der Maßnahmen sind erste Einschätzungen.



**Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit:** Hierbei wird bewertet inwieweit die Maßnahme das Thema Fahrradfreundlichkeit nach Außen (Öffentlichkeit, Wirtschaft, Presse) und nach Innen (Verwaltung, Politik) kommuniziert.

++ / sehr gut: Die Maßnahme erhöht die Fahrradfreundlichkeit.

+ / gut: Sie wirkt sich positiv auf die Fahrradfreundlichkeit aus.

o / neutral: Die Maßnahme erhöht kaum die Fahrradfreundlichkeit.



**Erhöhung des Radverkehrsanteil:** Es wird abgeschätzt, ob durch die Maßnahme der Radverkehrsanteil am Modal Split erhöht wird.

++ / sehr gut: Die Maßnahme erhöht den Radverkehrsanteil.

+ / gut: Das Maßnahme wirkt sich positiv auf den Radverkehrsanteil aus.

o / neutral: Die Maßnahme wirkt sich kaum auf den Radverkehrsanteil aus.



**Finanzieller Aufwand:** Hier werden die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme bewertet. Diese Kostenbewertung bezieht sich sowohl auf Sach- und Personalkosten.

++ / sehr gut: Die Maßnahme ist besonders kosteneffizient.

+ / gut: Die Kosten sind moderat.

o / neutral: Die Maßnahme ist kostenaufwendig.



#### Maßnahme 0.0 - KOMMUNIKATIONSKONZEPT




++




o




+




Maßnahme/Teilleistung




- a) Entwicklung eines Ergänzungsbausteins zur Stadt-Kampagne „Mein Lünen“ für die investiven und nicht-investiven Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> (z.B. Poster für Baustellenkampagnen, Gestaltungskonzept für das „RAD<sup>+</sup> Paket“, etc.)




			
<b>Maßnahme 1.0 - BAUSTELLENKAMPAGNE</b>	++	o	++
a) Musterentwurf auf Basis des Kommunikationskonzeptes für Vor-Ort Poster zur Baustellen-Kampagne — inkl. kontinuierliche Anwendung bei allen durchgeführten Baumaßnahmen und Hinweisen auf Alternativrouten			
b) Musterentwurf für Pressemitteilung zu Radwegebaustellen und baulichen Radmaßnahmen — inkl. kontinuierliche Pressearbeit zu allen durchgeführten Baumaßnahmen			
c) Sachstandberichte: Darstellung aller bereits durchgeführten Maßnahmen im Rahmen eines Berichts			
d) Pressegespräche/ Pressekonferenz zu besonderen Anlässen (Meilensteine, Einweihung neuer Baumaßnahme z.B. Radstation, Radschnellweg u.ä.) Zwischenstand mit Wirkungsanalyse			

			
<b>Maßnahme 2.0 – BESTEHENDE MASSNAHMEN WEITERFÜHREN UND QUALIFIZIEREN</b>			
2.1 Die bisherigen Mobilisierungsaktionen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit evaluieren und darauf aufbauend anpassen (z.B. zusätzliche Werbung bei öffentlichen Einrichtungen und über lokale Medien verstärken)	+	+	++
2.2 Durchführung Drahteselmarkt im Jahr 2016 und 2017, ggf. in Kombination mit „Fahrrad-Einkaufstagen“ oder „Stadtradeln“	++	+	o
2.3 Kontinuierliche Streuung des Fahrradstadtplans, Aktualisierung nach ca. zwei Jahren	+	o	+

			
<b>Maßnahme 3.0 – AUFBAU „RAD+ PAKET“</b>	++	++	+
<b>a)</b> Ermittlung typischer Umbruchsituationen von Personen in Lünen (Aufnahme Studium/Lehre, Berufswechsel, Familiengründung mit Wohnungswechsel, Eintritt Ruhestand o.ä.) und dem bisherigen Mobilitätsverhalten			
<b>b)</b> Entwicklung von Paketen, passend zu den vorab ermittelten typischen Umbruchsituationen, inkl. Liste für etwaige Fördermittel, Probe und Schnupperangebote für die Zielgruppen, z.B. probeweise ÖV-Monatskarten, Schnupper-Abo für Radstellanlagen, E-Bike-Probefahrten, Online-Familieinkaufsgutscheine und Hinweise für Schulwege mit dem Fahrrad			
<b>c)</b> Begleitende Pressearbeit zur Informationsbroschüre und den Probeangeboten mit Pressemitteilung, Pressekonferenz, Flyer, Poster im öffentlichen Raum			

			
<b>Maßnahme 4.0 – INTEGRALES BETEILIGUNGSKONZEPT AN SCHULEN</b>	++	++	0
<b>a)</b> Konzeption und Durchführung eines integralen Beteiligungsverfahrens an Schulen in Lünen zur Förderung des Radverkehrs im Schulalltag: Ankündigung, Auswahl geeigneter Schulen als Pilotvorhaben, Befragung und Beteiligungs-Workshops zur Entwicklung von Maßnahmenideen			
<b>b)</b> Durchführung der im Prozess entwickelten baulichen Maßnahmen, die im Hoheitsbereich der Kommune liegen, z.B. Radabstellanlagen, Tempo 30 im Umfeld der Schulen, Leitsysteme, Umgestaltung Straßenraum unter Beteiligung Kinder/Eltern/Lehrerinnen			
<b>c)</b> Durchführung und zeitliche Unterstützung der im Prozess entwickelten sonstigen Maßnahmen, die von Partnern ausgeführt werden, wie z.B. Fußbus-Aktion, Schulwege-Detektive, Helm-Kampagnen u.ä.			

				
<b>Maßnahme 5.0 - EINKAUFEN MIT DEM FAHRRAD FÖRDERN</b>				
<b>5.1</b>	Konzeption und Durchführung eines integralen Beteiligungsverfahrens auf dem Wochenmarkt und mit Händlerinnen und Händlern der Innenstadt zur Förderung des Radverkehrs: Ankündigung, Anwerbung der Händlerinnen und Händlern zur Teilnahme, gemeinsame Bestandsaufnahme, gemeinsame Ideenentwicklung, Umsetzung und Auswertung	++	++	o
<b>5.2</b>	Konzeption und Durchführung eines gemeinsamen „Fahrrad-Einkaufstags“ mit den Händlern des Wochenmarkts und des lokalen Einzelhandels	++	++	o
<b>5.3</b>	Einrichtung eines ständigen Drahteselmarktes auf dem Gelände des Wochenmarkt	++	++	+

			
<b>Maßnahme 6.0 - BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT DER STADTVERWALTUNG LÜNEN ALS VORREITER- UND ANREIZMODELL</b>			
	++	++	o
<b>a)</b>	Konzeption und Durchführung eines beispielhaften Beteiligungsverfahrens der Lünener Stadtverwaltung zur Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements: Bedarfsumfrage bei prototypischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dialogische Ermittlung von Maßnahmenideen und Bewertung		
<b>b)</b>	Durchführung und zeitliche Unterstützung der im Prozess entwickelten Maßnahmen, wie z.B. Radabstellanlagen (mit e-Ladestationen), Bonus-Systeme für Radpendler, Anschaffung von Dienst-Pedelecs, Organisation von Fahrgemeinschaften		
<b>c)</b>	Evaluation der Gewerbebetriebe in Lünen und Auswahl von Betrieben, die für ein betriebliches Mobilitätsmanagement angesprochen werden, bzw. Einrichtung einer Kontaktstelle		

## 5.4 Umsetzungsstrategie

Das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> besteht nicht nur aus einem umfassenden Maßnahmenkatalog. Es wird einige Zeit in Anspruch nehmen, einzelne Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Dies ist nicht nur eine Frage der kommunalen Haushaltslage, sondern auch der personellen Planungskapazitäten der Verwaltung. Daher müssen die Maßnahmen nach unterschiedlichen Kriterien priorisiert und Umsetzungs-horizonte definiert werden.

Unter Berücksichtigung der Kosten wird ein möglichst konkreter Handlungsfahrplan festgelegt, um die Umsetzung der Maßnahmen auf ambitioniertem, aber realistischem Niveau zu halten.

Der Umsetzungshorizont für das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> orientiert sich an der Mitgliedschaft der Stadt Lünen in der AGFS bis 2022. Eine Umsetzung der Maßnahmen soll in einem Zeitraum von 7 Jahren angestrebt werden.

### Infrastrukturelle Maßnahmen

Für die Umsetzung der Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur des gesamten Zielnetzes entsprechend der Standards entstehen Kosten in Höhe von etwa 6,4 Mio. Euro. Dabei entfällt der Großteil der Kosten auf Priorität III-Maßnahmen (meist der Neubau/ die Asphaltierung von Wegen/ der Umbau von Knotenpunkten).

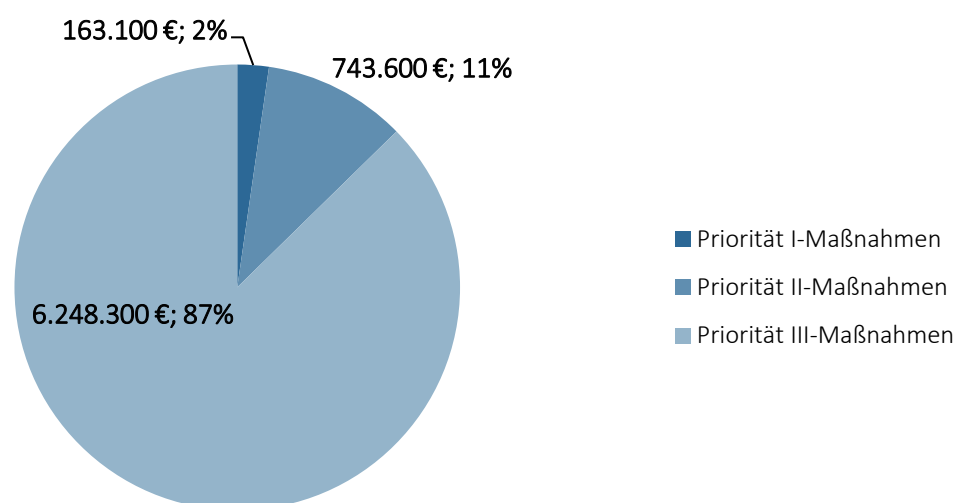


Abbildung 29: Verteilung der Kosten auf die unterschiedlichen Prioritätsstufen **insgesamt** (eigene Darstellung; Werte gerundet)

Eine zeitliche Verteilung der Maßnahmenumsetzung ist in Abhängigkeit der Prioritäten zu sehen. Insgesamt wird von einem Zeitraum von 7 Jahren ab Beschlussfassung des Konzepts für die Umsetzung ausgegangen. Die folgenden beiden wichtigen Prioritätsklassen I und II mit dem jeweils zugeordneten Umsetzungsaufwand können in drei Jahren realisiert werden. Der weitaus überwiegende Teil (87%) ist der geringsten Prioritätsklasse III zugeordnet, was auf die anteilig hohe Bewertung der Kosten bei der Priorisierung zurückzuführen ist, und umfasst einen Umsetzungszeitraum von weiteren 4 Jahren. In Bezug auf die Einwohner (86.500 Einwohner) ergibt sich ein spezifischer Gesamtaufwand von annähernd 83€, der

für die Jahre 2016-2018 einwohnerspezifisch rund 3,50 € und die Jahre 2019-2022 einwohnerspezifisch rund 18,00€ ergibt.

Tabelle 14: Umsetzungsstrategie infrastrukturelle Maßnahmen insgesamt (eigene Darstellung)

Priorität	Investitionsaufwand (insgesamt; gerundet)	Anteil	Jahre/ Um- setzung	Aufwand je EW*Jahr	
Priorität I	163.100 €	2%			
Priorität II	743.600 €	11%	3	3,49 €	
Priorität III	6.248.300 €	87%	4	18,06 €	
<b>Gesamt</b>	<b>7.155.000 €</b>	<b>100%</b>	<b>7</b>	<b>11,81 €</b>	
				82,68 €	Gesamtaufwand je Einwohner

Bezug: 86.500 Einwohner

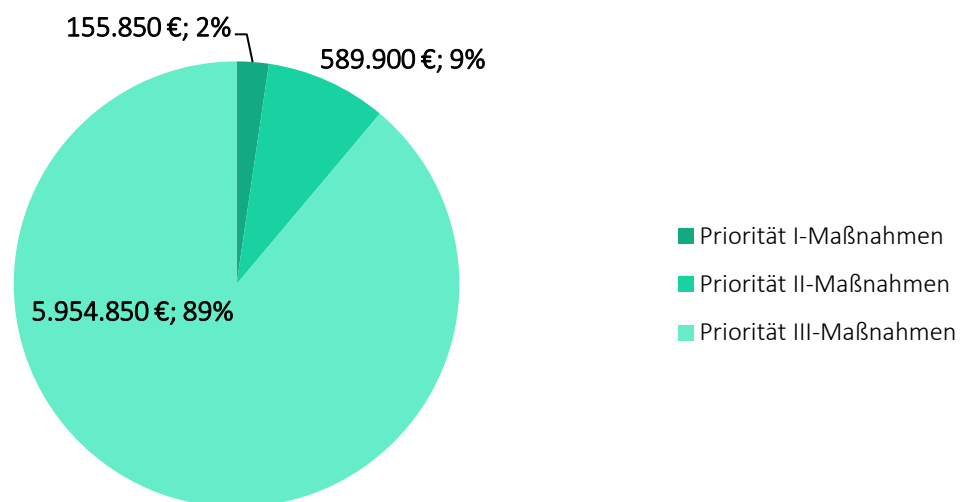


Abbildung 30: Verteilung der Kosten auf die Prioritäten; **Baulast Lünen** (eigene Darstellung; Werte gerundet)

Die abgeschätzten Kosten können mit den einwohnerspezifischen Investitionsempfehlungen nach den Entwicklungsstufen des NRVP verglichen werden. Die Stadt Lünen kann als sog. Aufsteiger(-stadt) eingeordnet werden, da der Radverkehrsanteil bei 17% liegt<sup>96</sup>. Die Empfehlung des NRVP sieht einen Kostenaufwand von 8 bis 12 € je Einwohner und Jahr vor, der neben Umbau und Ausbau auch den Erhalt der Infrastruktur für den Radverkehr beinhaltet. Die hohen jährlichen Kosten zur Umsetzung der Prioritätsstufe 3 entstehen insbesondere durch die großen, angedachten Bauprojekte (z.B. Knotenpunktumbau, Bau einer teilweise neuen Ost-West-Verbindung).

Für die betriebliche Unterhaltung (in diesem Sinne Reinigung und Winterdienst) sind pro Einwohner und Jahr weitere Kosten zu kalkulieren.

<sup>96</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012)

### Nicht-investive Maßnahmen

Das Investitionsvolumen für die nicht-investiven Maßnahmen in Lünen wird für einen Umsetzungszeitraum von 7 Jahren auf etwa 42.000 Euro geschätzt. Grundlage dieser Berechnung ist das Kurzugutachten im Rahmen des NRVP zur Abschätzung des Finanzbedarfes von Städten, Gemeinden und Landkreisen<sup>97</sup>. Lünen kann als Aufsteiger(-stadt) eingeordnet werden, wodurch ein Kostenaufwand von 0,50 € je Einwohner und Jahr für die nicht-investiven Maßnahmen angesetzt werden kann. Dies entspricht bei 85.000 Einwohnern jährlich 6.000 €.

Die nicht-investiven Maßnahmen lassen sich grob in zwei Maßnahmenpakete aufteilen. Das Maßnahmenpaket 1 beinhaltet Maßnahmen, die insbesondere die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Lünen betreffen. Maßnahmenpaket 2 zielt auf die Einbindung externer Akteure ab.

Zeitlich verteilt, fallen die Hauptkosten für Maßnahmenpaket 1 in die erste Phase der Umsetzungsstrategie. Das Kommunikationskonzept bildet die Grundlage für alle folgenden öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen (Baustellenkampagne, RAD<sup>+</sup> Paket, etc.). Die laufenden Kosten werden in den weiteren Jahren mit einer konzentrierten Anfangsinvestition gering gehalten. Maßnahmenpaket 2 zielt auf die Einbindung externer Akteure ab. Hierfür müssen Kontakte hergestellt und gemeinsame Interessenslagen abgeklärt werden. Anschließend werden über die Jahre verteilt Investitionen für die akteursbezogenen Maßnahmen getätigt. Zusätzliches Investitionsvolumen kann über die externen Akteure generiert werden.

Tabelle 15: Umsetzungsstrategie nicht-investive Maßnahmen (eigene Darstellung)

<b>Maßnahmenpaket 1 (Kommunikation und Öffentlichkeit)</b>	<b>22.000 €</b>
0.0 Kommunikationskonzept	
1.0 Baustellenkampagne	
2.0 Bestehende Maßnahmen weiterführen & qualifizieren	
3.0 RAD <sup>+</sup> Paket	
<b>Maßnahmenpaket 2 (Externe Akteure einbinden)</b>	<b>20.000 €</b>
4.0 Beteiligungskonzept Schulen	
5.0 Einzelhandelskonzepte	
6.0 Betriebliches Mobilitätsmanagement	
<b>SUMME</b> für den Zeitraum von 7 Jahren	<b>42.000 €</b>

<sup>97</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012)



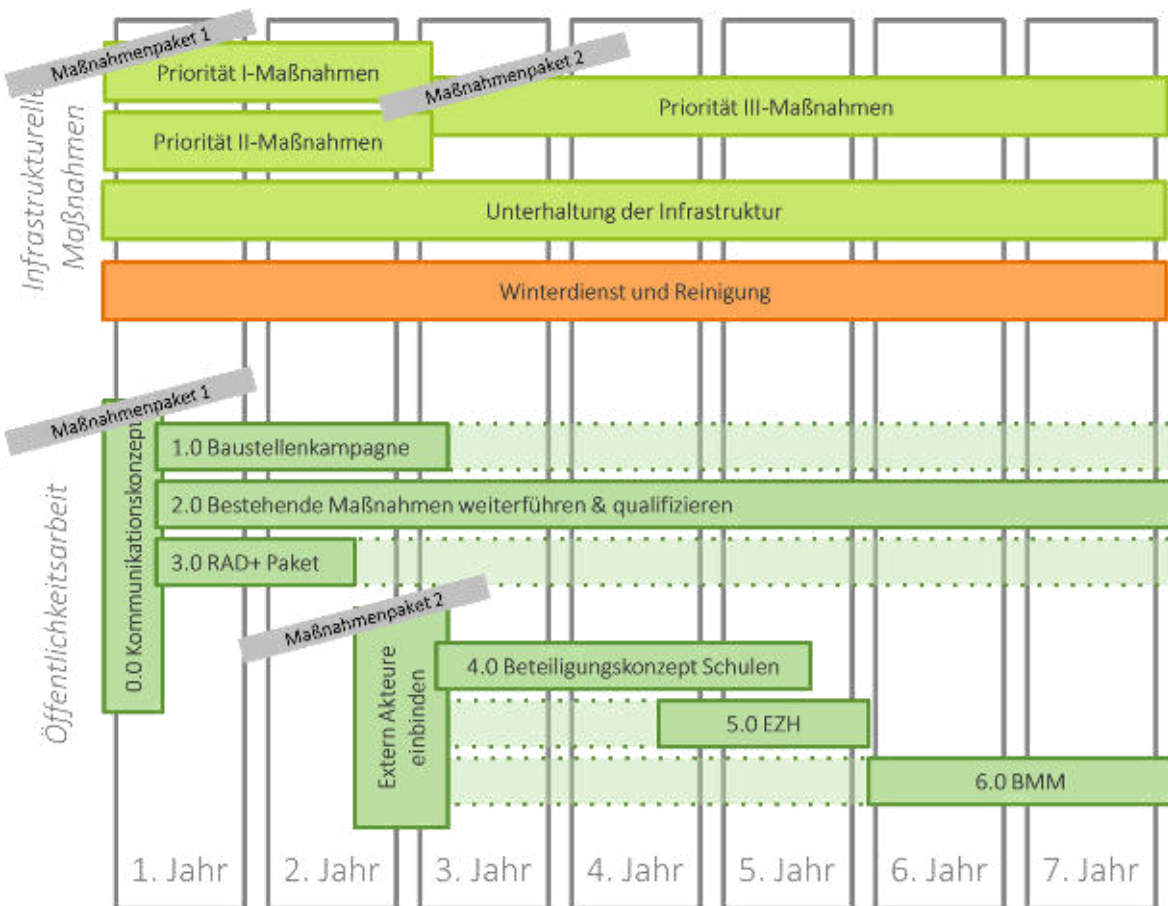
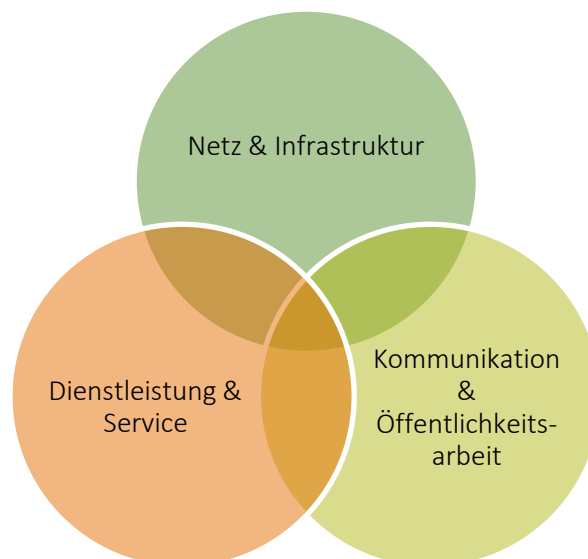


Abbildung 31: Umsetzungsstrategie gesamt (eigene Darstellung)

## 6 Fazit und Ausblick

In Lünen ist der Radverkehrsanteil bereits überdurchschnittlich hoch. Fast jeder fünfte Weg der Lünener (17 %) wird bereits mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die zentrale Zielsetzung des Maßnahmenkonzepts RAD<sup>+</sup> ist es, den **Radverkehr in Lünen weiter zu attraktiveren** – sowohl für alltägliche als auch für touristische Wege. Die Stadt Lünen bereitet sich somit auf die bundesweit steigenden Radverkehrsanteile – auch unter dem Gesichtspunkt der steigenden Nachfrage nach Pedelecs – vor und verstärkt die bestehende Entwicklung weiter, um Lünen zu einer **lebendigen, attraktiven, nachhaltigen und gesunden Stadt für ihre Bürger und Besucher** zu machen.

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ ist neben einer **sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation und Serviceleistungen für die Förderung des Radverkehrs und ein konfliktfreies Miteinander im Straßenverkehr** essenziell. Ein gutes Zusammenspiel von Maßnahmen aus allen drei Bereichen schöpft die Potenziale des Radverkehrs in der Stadt Lünen aus und steht entscheidend für das „+“ bei RAD<sup>+</sup>.



Neben dem Radverkehr wird auch der **Fußverkehr** berücksichtigt, sodass Synergien der beiden „langsamen“ Fortbewegungsmittel entstehen können.

Die günstige topografische Situation und die kompakte Stadtstruktur, aber auch die jahrzehntelang gewachsene Mobilitätskultur mit dem Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel und die umfangreiche Fahrradinfrastruktur begünstigen das Radfahren und machen eine Förderung deswegen besonders sinnvoll. Allerdings ist die infrastrukturelle Situation der durch den Radverkehr genutzten bzw. nutzbaren Routen durch ein lang andauerndes Planungsparadigma geprägt, das eine Führung auf Hochbordradwegen jenseits der Fahrbahn vorgesehen hat, die dem Kfz-Verkehr vorbehalten ist.

Die Bewertung dieses Ansatzes hat sich im Licht der Erkenntnisse aus Forschung und Praxis der letzten etwa 20 Jahre gewandelt. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass das Radfahren auf Bordsteinradwegen gerade an Kreuzungen und Einmündungen eine hohe Verkehrsgefährdung zwischen Rad- und Kfz-

Verkehr mit sich bringt. Aber auch Gründen der **Schnelligkeit und des Komforts** für den Radverkehr spielen die Führungsformen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder auch Mischverkehr) eine immer wichtigere Rolle.

Die höheren Fahrgeschwindigkeiten betreffen sicherlich nicht alle Radfahrer, aber der Anteil derer, die eine zügigeres Vorankommen nicht nur schätzen, sondern ggf. zur Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads machen, steigt. Hierbei ist unbedingt auf die schnell **wachsende Verbreitung und Nutzung von Pedelecs** zu verweisen. Aber auch Konflikte mit Fußgängern gilt es, so weit wie möglich zu vermeiden, sodass viele Experten nicht zuletzt deshalb zu einer Führung auf der Fahrbahn raten. Auch in Lünen wurden bereits "Markierungsradwege" umgesetzt, die seitens der Radfahrer eine Umorientierung im Verhalten verlangen im Vergleich zu dem vorherigen prägenden Standard.

Das 2010 aktualisierte technische Regelwerk, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, formulieren die vorliegenden Erkenntnisse in Bezug auf Führungsformen des Radverkehrs für die Praxis, sind also Richtschnur für die zukünftige Radverkehrsentwicklung in Lünen. Dort, wo es aufgrund der Belastungszahlen möglich ist, sollte der Radverkehr die Möglichkeit bekommen, auf der Fahrbahn zu fahren. Im Vordergrund sollte jedoch immer die Sicherheit des Radfahrers selbst stehen.

**Kurzum: Radfahrer sollen überall dort auf der Straße fahren können, wo es sicher ist.**

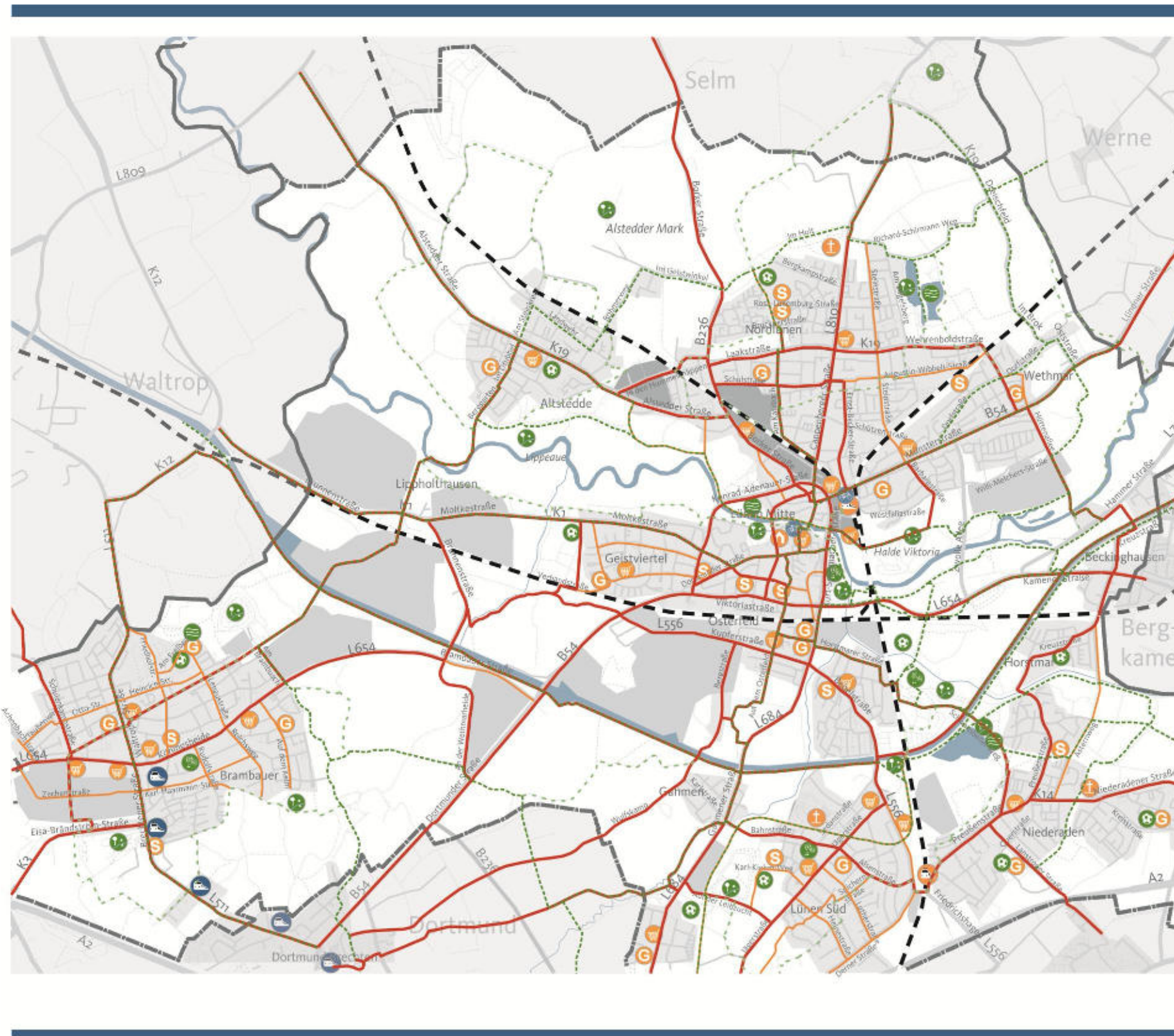
Das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> gibt erste Anhaltspunkte, an welchen Stellen Gefahrenlagen auf der Fahrbahn bestehen und deswegen auch benutzungspflichtige Radwege auszuweisen oder anzupassen sind; die Baulast der Maßnahmen liegt nicht in der Gänze bei der Stadt Lünen. Letztlich sind im Hinblick auf Umsetzung und Ausführungsplanung an vielen dieser Straßenabschnitte eine umfassende Verkehrsschau mit den relevanten Akteuren (u.a. Baulastträger, Polizei), ggf. auch eine Aktualisierung der Verkehrsdaten (Belastungszahlen, Schwerverkehrsanteile, Fußverkehrsaufkommen) notwendig.

Neben den Führungsformen selbst sind Maßnahmen enthalten, die neben den rechtlichen Grundlagen besonders die **Sicherheit und den Komfort des Radfahrens in Lünen** steigern sollen; z.B. Querungsstellen, Erneuerung von Markierungen, Haltegriffe, Ausweitung von Abstellanlagen. Neben den rein baulichen Anlagen wurde auch ein Konzept zum **Service und der Öffentlichkeitsarbeit (nicht-investive Maßnahmen)** im Bereich des Radverkehrs entwickelt. Damit wird die fahrradfreundliche Ausrichtung der Stadt Lünen auf allen Ebenen kommuniziert und durch gezielte Maßnahmen, z.B. an Schulen und Betrieben, versucht positiv auf die Fahrradfreundlichkeit einzuwirken.

Das Maßnahmenkonzept soll in einem **Zeitraum von 7 Jahren** umgesetzt und der Radverkehr damit weiter gestärkt werden. Insgesamt umfassen die Maßnahmen **jährliche Kosten zwischen etwa 320.000€ und 1,5 Mio. €**, wobei nicht alle entstehenden Kosten auf die Stadt Lünen entfallen und auch Fördermittel noch nicht berücksichtigt sind; etwa 7% der Kosten liegen in der Baulast des Kreis Unna und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW. Die **Akquirierung von spezifischen Fördermitteln** für die Maßnahmen ist seitens der Stadt im Umsetzungsprozess weiter zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, dass auch ein entsprechendes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung gestellt wird, um die im Konzepte benannten nicht-investiven Maßnahmen durchführen zu können.

Durch die Beschlussfassung des Konzeptes ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines weiteren Bekennens als fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt Lünen getan. Die schrittweise Umsetzung wird diesen Prozess auch für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Touristen sichtbar und spürbar machen.





## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

### Wunschliniennetz im Radverkehr

**Wunschliniennetz**

- Alltagsnetz - Hauptnetz
- Alltagsnetz - Nebennetz
- - - Freizeitnetz - Hauptnetz
- - - Freizeitnetz - Nebennetz  
(„innere Erschließung der regionalen Grünzüge“ im Zusammenhang mit dem Emscher Landschaftspark)

**Quellen und Ziele**

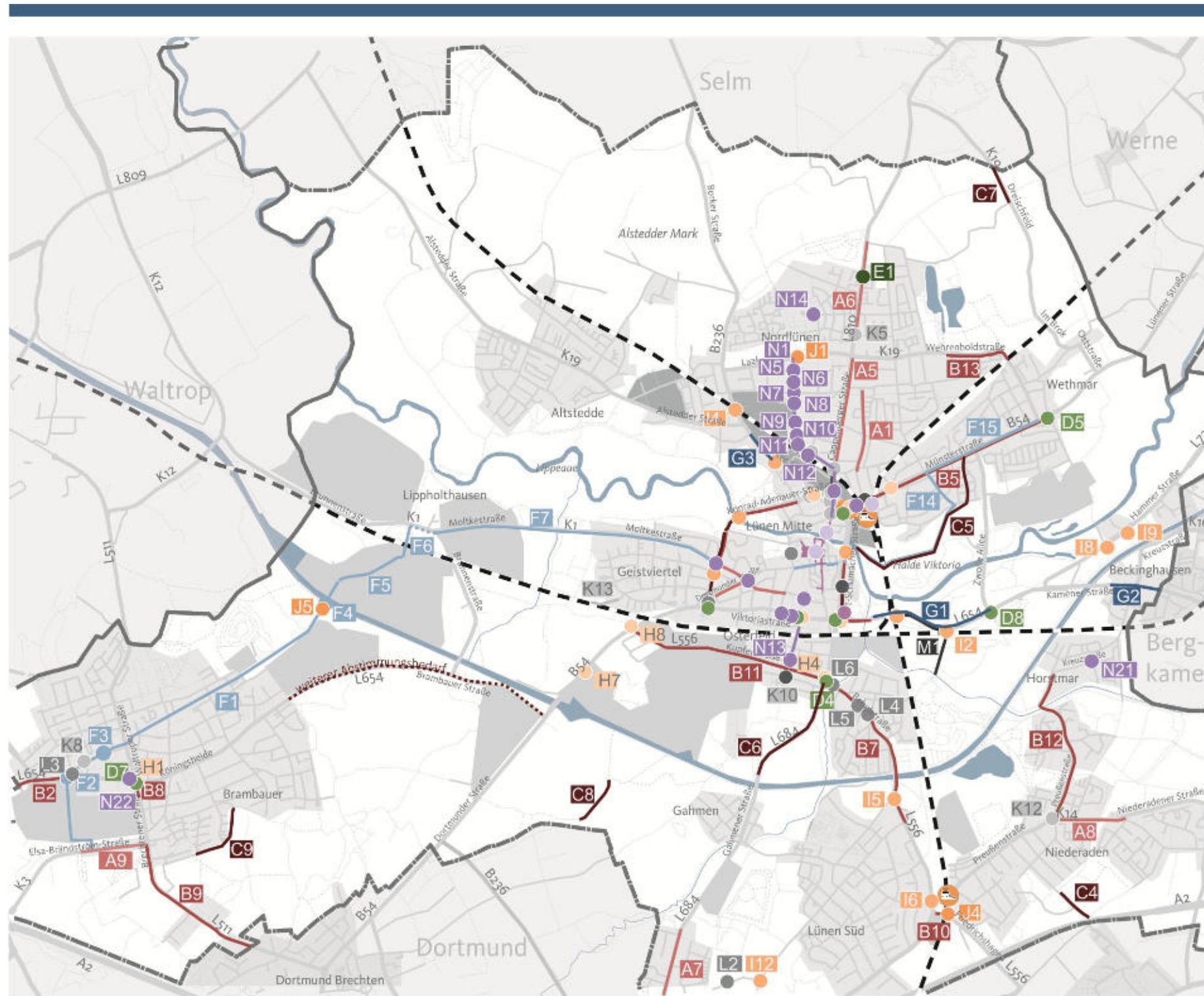
- Siedlungsschwerpunkte
- Gewerbestandorte
- G Grundschule
- S weiterführende Schule
- H öffentliche Verwaltung
- W Einkaufsmöglichkeiten
- T Friedhof
- S Schwimm- und Bademöglichkeiten
- K Kultureinrichtung
- S Sportplatz/-halle
- N Naherholungsgebiet
- Bahngleis
- B Bahnhof
- S Stadtbahnhaltestelle
- R Radstation



Stand:  
Juni 2015

Karte 10: Zukünftiges Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr (eigene Darstellung)



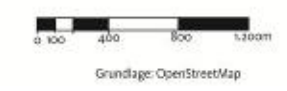


## Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

**Karte 09:  
Maßnahmen**  
auf dem gesamten Stadtgebiet

**Maßnahmen mit Nummerierung**

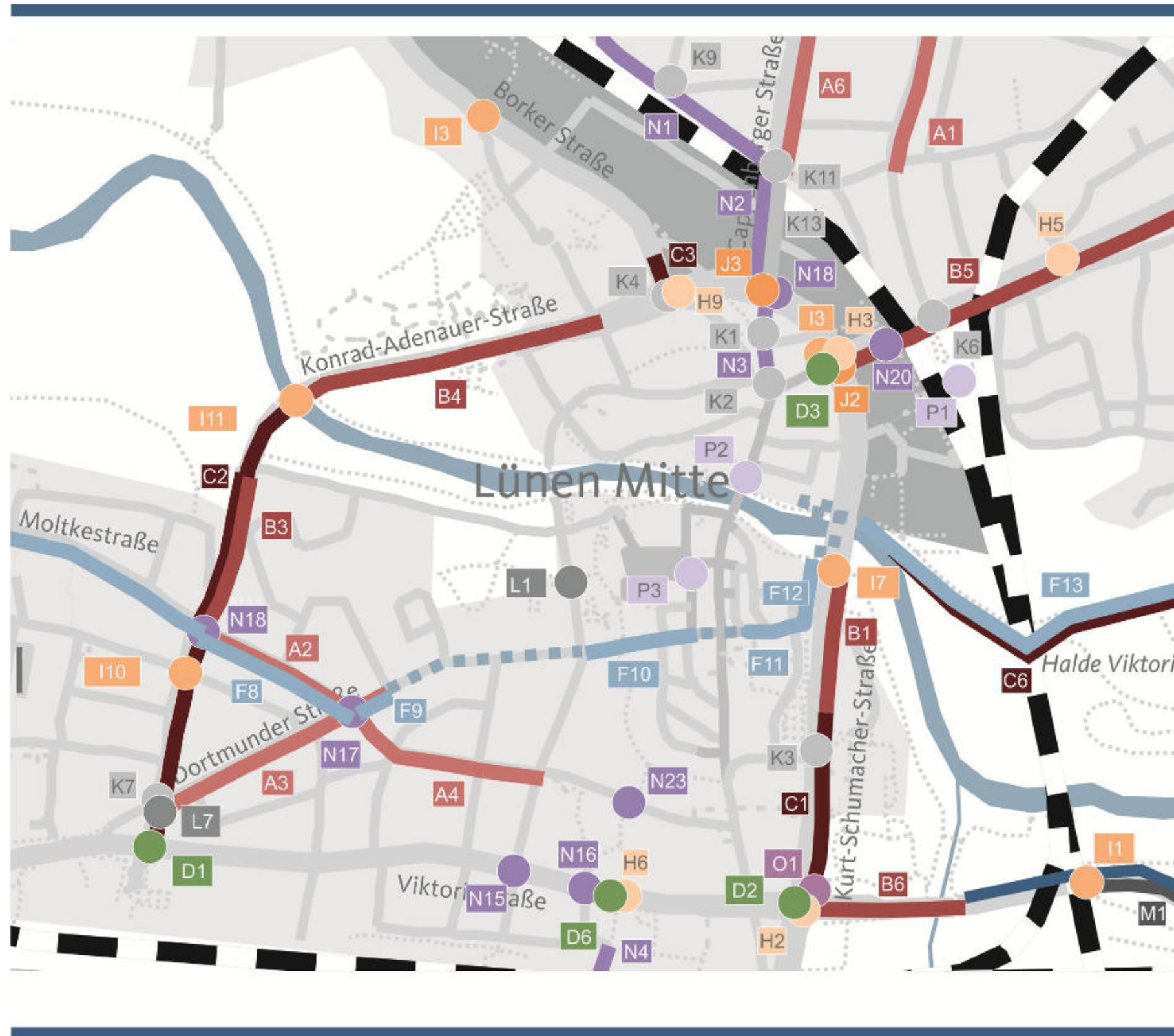
- A - Aufhebung der Benutzungspflicht
- B - Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege
- C - Schließen von Netzlücken
- D - Anpassen der Sinnbilder in den Lichtsignalanlagen
- E - Bau von Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege
- F - Schaffung einer zentralen Ost-West-Verbindung
- G - Aufheben von Zweirichtungsradwegen
- H - Überprüfung und Anpassung von Umlaufzeiten für den Radverkehr
- I - Bau von Querungshilfen zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes
- J - Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr
- K - Klären von nicht eindeutigen Situationen
- L - Rückbau/ Umbau gefährlicher Poller, Laternen etc. auf/an Radwegen
- M - Beleuchtung von Radwegen
- N - Erneuern von Markierungen
- O - Pilotprojekt: Haltegriffe für den Radverkehr
- P - Erweiterung der Fahrradabstellanlagen



Stand: Juli 2015

Karte 11: Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet (eigene Darstellung)





### Maßnahmenkonzept RAD+ Stadt Lünen

**Karte 10:  
Maßnahmen  
im Bereich der Innenstadt**

**Maßnahmen mit Nummerierung**

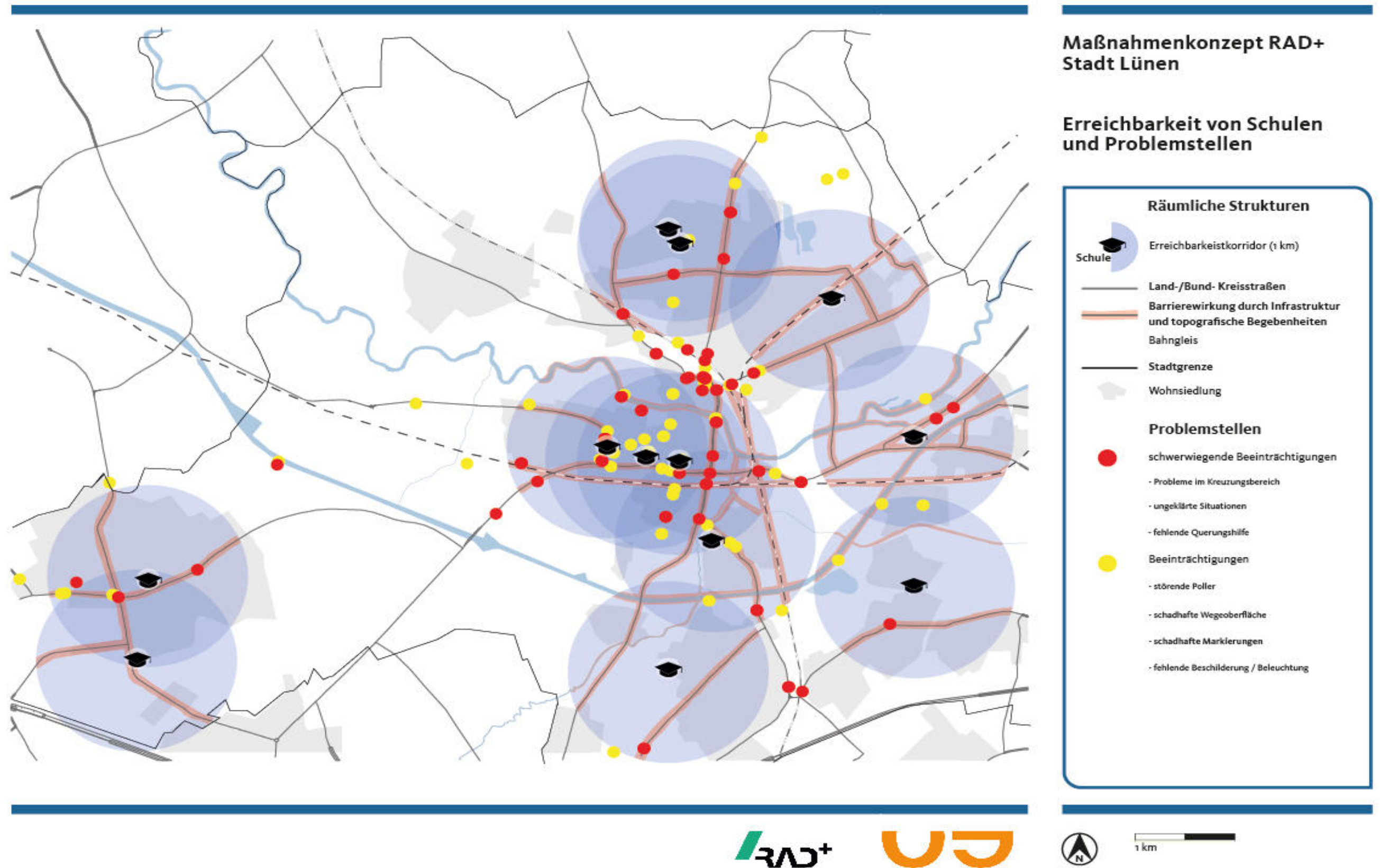
- A - Aufhebung der Benutzungspflicht
- B - Anpassen der notwendigen Breiten benutzungspflichtiger Radwege
- C - Schließen von Netzlücken
- D - Anpassen der Sinnbilder in den Lichtsignalanlagen
- E - Bau von Querungshilfen zur Freigabe linker Radwege
- F - Schaffung einer zentralen Ost-West-Verbindung
- G - Aufheben von Zweirichtungsradwegen
- H - Überprüfung und Anpassung von Umlaufzeiten für den Radverkehr
- I - Bau von Querungshilfen zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes
- J - Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr
- K - Klären von nicht eindeutigen Situationen
- L - Rückbau/ Umbau gefährlicher Poller, Laternen etc. auf/an Radwegen
- M - Beleuchtung von Radwegen
- N - Erneuern von Markierungen
- O - Pilotprojekt: Haltegriffe für den Radverkehr
- P - Erweiterung der Fahrradabstellanlagen



Stand: Januar 2014

Karte 12: Maßnahmen im Bereich der Innenstadt (eigene Darstellung)





Karte 13: Erreichbarkeit von Schulen und Problemstellen (eigene Darstellung)

## 7 Quellenverzeichnis

- Ahrens, G.-A. ; Hubrich, S.(2012):** Mobilitätsmanagement – zentrales Element einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 30-48
- Bamberg, S. (2012):** Wie funktioniert Verhaltensveränderung? – Das MAX-Selbstregulationsmodell. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 76 – 103
- Bundesministerium für Land und Fortwirtschaft, Umwelt, und Wasserwirtschaft (2010):** Studie Radfahren und Einkaufen - Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich. April 2010. Wien
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012):** Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. 2. Auflage. Berlin
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2002):** Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS). Köln
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2003):** Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Köln.
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Ausgabe 2006. Köln
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010. Köln.
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. Ausgabe 2012. Köln.
- Hunecke, M.; Haustein, S. (2012):** Methoden der empirischen Sozialforschung zur Identifikation von Zielgruppen für umweltfreundliche Mobilitätsangebote. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 49-61
- Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) und DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.; Institut für Verkehrsforschung) (2010):** Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn und Berlin
- Kreis Unna - Der Landrat (2013):** Radverkehrskonzept Kreis Unna. Handlungsprogramm. März 2013
- Meschik, M. (2008):** Planungshandbuch Radverkehr. Springer. Wien, New York
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2014):** Mehr FreiRaum für Kinder – Ein Gewinn für alle! Ideen und Anregungen für sichere und kinderfreundliche Straßen und Wege. August 2014
- PGV (2012):** BYPAD-Verfahren Stadt Lünen – Qualitätsmanagement für den Radverkehr 2012. Auditbericht und Qualitätsplan - Zusammenfassung. Hannover
- PGV (2013):** Anforderungen von Pedelecs an die kommunale Radinfrastruktur. 5. Workshop Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg am 01. März 2013 in



Hannover. Dipl. Ing. Dankmar Alrutz.

Abzurufen unter: [edoc.difu.de/edoc.php?id=NUIH4EW9](http://edoc.difu.de/edoc.php?id=NUIH4EW9) (zuletzt zugegriffen am 05.03.2014)

**Scharnweber, M.(2012):** Mobilitätsmanagement – eine Aufgabe für Betriebe. In: Stiewe, M.; Reutter, U. (Hrsg.): Mobilitätsmanagement. ILS-Schriftenreihe. S. 30-48

**Stadt Lünen (2013):** Projekteinreichung Emscher Landschaftspark 2020+. Lünen

**Zweirad-Industrie-Verband (2011):** Pedelecs als Zukunftsmarkt. Präsentation von Siegfried Neuberger (Zweirad-Industrie-Verband e.V.) vom 29.März 2011 in der Zentrale der deutschen Bundesbank. Frankfurt/Main.

[http://www.bikeandbusiness.de/download/kongress2011/08\\_ZIV.pdf](http://www.bikeandbusiness.de/download/kongress2011/08_ZIV.pdf) (zuletzt zugegriffen am 04.03.2014)

**Webseite Stadt Lünen a:** Statistische Daten. Zugegriffen am 14.07.2014

<https://www.luenen.de/stadtplanung/statistik/statistik.php>

**Webseite Landesdatenbank NRW:** Zugegriffen am 08.04.2014

[www.landesdatenbank-nrw.de](http://www.landesdatenbank-nrw.de)

Statistische Daten:

Bevölkerung nach Altersgruppen

Ankünfte und Übernachtungen

Kommunales Bildungsmonitoring Tab. D13.2

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Bevölkerung nach Altersgruppen



## 8 Anhang

## 8.1 Zusammenstellung der bisherigen Maßnahmenkonzepte und deren Umsetzungsstand

### 8.1.1 Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Kreis Unna

Maßnahme	Straßenkat.	Anmerkung <sup>98</sup>	Umsetzungsstand
Wehrenboldstraße Anordnung Tempo 30 prüfen	Gemeindestraße	Tempo 30 wird als einzige Möglichkeit gesehen	Tempo 30 Zone eingerichtet
Wehrenboldstraße Ausbau	Gemeindestraße	Soll bis 2013 sichergestellt sein	umgesetzt
Frydagstraße Neuer Radweg	Gemeindestraße	Einseitiger Zweirichtungsradweg; dringend erforderliche Maßnahme	Noch nicht umgesetzt
Kreuzstraße Ausbau	Gemeindestraße		Noch nicht umgesetzt
Lanstroper Straße Neubau Radweg	Gemeindestraße	Fortführung auf Dortmunder Stadtgebiet notwendig	Noch nicht umgesetzt
K14 Niederader Straße Radwegeneubau	Gemeindestraße	Alternativrouten nur bedingt vorhanden	Noch nicht umgesetzt
L 736 Hammer Straße	Landesstraße	Neubau Geh-/Radweg	Noch nicht umgesetzt
L684 Gahmener Straße Neubau Radweg	Landesstraße	Hinter den Baumreihen; Alternative Führung über Gemeindestraßen möglich	Noch nicht umgesetzt
L654 Kamener Straße Neubau Radweg	Bundesstraße	Maßnahme ist für 2013 vorgesehen	umgesetzt

<sup>98</sup> Nach Radverkehrskonzept Kreis Unna

### 8.1.2 Maßnahmen im Radverkehr | eigene Recherche

Kategorie	Maßnahmen	Akteure	Status/Zeitraum
Beschilde- rung	Beschilderung der Radwege gemäß HBR-NRW	Kreis Unna	wird umgesetzt
Bike&Ride	Bike&Ride-Anlage am ZOB		im Bestand
	Fahrradboxen am Hbf		im Bestand
	Fahrradbus als Zubringer zu Radrouten	Kreis Unna	kein Halt des Busses in Lünen, Radtour 4 führt durch Lünen
	Fahrradmitnahme im ÖV möglich	VRL	über Zusatzticket
	ÖV-Monatsticket für die Fahrradmitnahme verfügbar	VRL	im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf	DasDies Service GmbH	im Bestand
BikeSharing & Radverleih	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung in der Innenstadt	DasDies Service GmbH	im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf.	DasDies Service GmbH	im Bestand
Evaluation	BYPAD-Verfahren		2012
Fahrradparken	Bike&Ride-Anlage am ZOB		im Bestand
	Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und verschiedenen Ortsteilen		im Bestand
	Fahrradboxen am Hbf		im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung in der Innenstadt	DasDies Service GmbH	im Bestand
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf	DasDies Service GmbH	im Bestand

Kategorie	Maßnahmen	Akteure	Status/Zeitraum
Öffentlichkeitsarbeit Veranstaltungen, Aktionen	Radskampagne „Mein Lünen“	Stadt Lünene	Seit 2015
	Radpläne und Radstadtplan	Stadt Lünen, Planungs- büro	Veröffentlichung 2012
	Presse- und Marketingarbeit für den Radverkehr, wie bspw. Sattelschoner, Informationsmaterial, Werbemaßnahmen		kontinuierlich
	Radtourenangebote: NRW-Radtour, Stadtführungen mit dem Rad, Radtouren mit Bürgermeister	ADFC, Stadt Lünen	kontinuierlich
	Teilnahme an der Aktion STADTRADELN, Auftakt im Rahmen des Weinfestes	Bewohner, Klimabündnis, ADFC, AOK Lünen, AWO Radstationen, Mrs. Sporty	jährlich
	Großveranstaltung: radKULT(O)UR	ADFC; Kreise, Gemeinden, Städte in NRW; AOK, DasDies Service GmbH, uvm.	jährlich
	Mängel-App	Stadt Lünen	kontinuierlich
Mitglied- schaften, Teilnahme	Mitglied der AGFS, Werbegemeinschaft City Ring Lünen, Lippeverband, ADFC Lünen	Stadt Lünen	im Bestand
Pläne, Konzepte	Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes Rad+	Stadtplanung, Planersocietät	Start im Frühjahr 2014
	Leitbild "Stadt der kurzen Wege" wird verfolgt	Stadt Lünen	im Bestand
	Radverkehrskonzept des Kreises	Kreis Unna	im Bestand
Service	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung in der Innenstadt	DasDies Service GmbH	im Bestand

Kategorie	Maßnahmen	Akteure	Status/Zeitraum
	Radstation mit Bewachung, Radverleih, Werkstatt, Radreinigung, Fahrradcodierung, Gepäckservice, Transporthilfe am Hbf	DasDies Service GmbH	im Bestand
sonstiges	Einsatz des grünen Pfeils an Ampeln		an 26 Ampeln
	kompakte Stadtstruktur		im Bestand
Wegenetz	Angebot verschiedener Radrouten: LandesGartenSchau-Route, Römer-Lippe-Route		im Bestand
	Bau von Radwegen		kontinuierlich
	Neubau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke über den Datteln-Hamm-Kanal		unbekannt
	Öffnung der Fußgängerzone von 19:00-9:00 für den Radverkehr		im Bestand
	Umnutzung ehemaliger Bahntrassen zu Radwegen		im Bestand
	zentrale Radverkehrsachse "Leezenpatt" fungiert als eine Art Radschnellweg	Stadt Lünen	im Bestand
	zweiseitige Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr		nahezu im gesamten Bestand
Wegesicherung	Beseitigung von Gefahrenpunkten, z.B. bauliche Sicherung des Zweirichtungsverkehrs		kontinuierlich
	Erhöhung der Sicherheit durch Straßenmarkierung wie rote Asphaltfurten, aufgeweitete Aufstellflächen, weiße Blockmarkierungen und Fahrrad-Piktogramme		im Bestand

## 8.2 Übersicht der punktuellen Problemstellen im Radverkehrsnetz

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
Probleme im Kreuzungsbereich	Hauptkreuzung Brambauer Königsheide/ Waltroper Str.	Lange Wartezeiten an Anforderungsampel	ADFC
	Kurt-Schumacher-Str./ Kamener Str./ Viktoriastr.	3x warten bei der Querung der Kreuzung	Radar
	Kurt-Schumacher-Str./ Münsterstr.	Lange Wartezeiten, dauert mehrere Umläufe Starke Verschwänkungen im Kreuzungsbereich	Beteiligungsverfahren
	Kurt-Schumacher-Str./ Kupferstr./ Bebelstr.	Lange Wartezeiten, dauert mehrere Umläufe	Beteiligungsverfahren
	Münsterstr./ Goethestr.	Lange Wartezeiten an Anforderungsampel	Beteiligungsverfahren
	Viktoriastr. (zw. Kantstr. und Lange Str.)	Lange Wartezeiten an Anforderungsampel	Beteiligungsverfahren
	Dortmunder Str./ Buchenberg	Anforderungsampel funktioniert nicht	Beteiligungsverfahren
	Dortmunder Str./ Kupferstr.	Lange Wartezeiten für den Radverkehr	Beteiligungsverfahren
	Konrad-Adenauer-Str./ Borker Str.	Lange Wartezeiten für den Radverkehr	Beteiligungsverfahren
	Laakstr./ Akazienstr.	Starke Verschwenkung des Radweges und somit schlechte Sichtbarkeit des Radfahrers	Beteiligungsverfahren
	Kurt-Schumacher-Straße   Cappenberger Straße	Furt der Radfahrer wird von rechtsabbiegenden Fahrzeugen häufig misachtet	Planersocietät
	Zufahrt zur Kanalbrücke   Tockhausen	Schlechte Sichtverhältnisse	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Str./ Münsterstr.	Hohes Konfliktpotenzial mit Fußgängern aufgrund von schmalen Furten und schlechten Sichtverhältnissen	Planersocietät



	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Preußenstraße (nördl. Einmündung in Kurler Str.)	Engstelle/schlecht einzusehen	ADFC
	Zufahrt zur Kanalbrücke/ Tockhausen	Schlecht einsehbare Kreuzungssituation bei starkem Gefälle	ADFC
	Königsheide/ Einmündung Reichsweg	Fehlende abgesenkte Bordsteine	ADFC
Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der LSA	Konrad-Adenauer-Straße   Viktoriastraße   Dortmunder Straße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Straße   Kamener Straße   Viktoriastraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Straße   Münsterstraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Straße   Bebelstraße   Gahmener Straße   Kupferstraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Matthias-Claudius-Straße   Münsterstraße   Hüttenallee	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Parkstraße   Viktoriastraße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Waltroper Straße   Königsheide   Brechtener Straße   Mengeder Straße	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
	Zwolle-Allee   Kamener Straße   Brückenkamp	Fehlendes Sinnbild Fahrrad in der Signalisierung	Planersocietät
Ungeklärte Situationen	Graf-Adolf-Str./ Cappenberger Str.	Hohes Konfliktpotenzial mit Autofahrern aufgrund ungeklärter Führungen	Planersocietät
	Cappenberger Straße   Erzbergerstraße	Ungeklärte Führungssituation für den Radverkehr	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Str. (Höhe Lükaz)	Gefährlicher Kreuzungsbereich, fehlende Furt	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Konrad-Adenauer-Str./ Borker Str.	Doppelte Furtmarkierung für den Radverkehr	Planersocietät
	Cappenberger Str./ Von-Ketteler-Str./ Gottfriedstr.	Haltepflicht für Radfahrer nicht deutlich	Beteiligungsverfahren
	Münsterstr./ Ernst-Becker-Str.	Wartende Fahrzeuge auf Radweg	Beteiligungsverfahren
	Konrad-Adenauer-Str./ Dortmund-der Str.	Radfahrer muss auf Gehweg. Hier darf er nicht fahren	Planersocietät
	Cappenberger Str./ Christian-Morgenstern-Str.	Führung über alte Bushaltestelle	Planersocietät
	Weg zw. Virchowstr. und Bahnlinie	Ausschließlich Gehweg	ADFC
	Döttelbeckstr./ Reuterstr./ Körnerstr.	Fehlendes Vorfahrtsschild	ADFC
	Auf dem Osterfeld/ Feuerbachweg	Markierung Vorfahrt Fahrradstr. fehlt	ADFC
	Cappenberger Str./ Döttelbeckstr./ Arndtstr.	Verwirrende Fahrbahnmarkierungen	ADFC
	Kreisel Preußenstr.	Fehlende Markierungen für Radfahrer auf Fahrbahn	ADFC
	Lorenzstraße	Fehlendes Vorfahrtsschild	ADFC
	Kurt-Schumacher-Straße   Cappenberger-Straße	Übergang auf die Straße und Überquerung des Rechtsabbiegers von Osten kommend liegen sehr nah beieinander	Radar
	Marie-Juchacz-Straße	Furtmarkierung anstelle eines Schutzstreifens	Planersocietät
Gefährliche Poller, Masten, etc.	Querung Graf-Adolf-Str. (Höhe Sparkasse)	Gefährlicher Poller	Planersocietät
	Am Krähenort/ Gneisenau-Trasse (Zw. Ende der Bebauung und Kaubrücke)	Schwer sichtbarer Poller	ADFC

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Mengeder Str./ Schulkampstr.	Schwer sichtbarer Poller	ADFC
	Bebelstraße (Höhe Lützwstr.)	Gebotsschild zw. Radweg und Fußweg steht im Weg	Beteiligungsverfahren
	Bebelstr. (Höhe Wilh.-Meier-Str.)	Laterne steht im Weg	Beteiligungsverfahren
	Bebelstr. (zw. Kurt-Schumacher-Str. und Süggelstr.)	LSA für Busse steht im Weg	Beteiligungsverfahren
	Dortmunder Str./Konrad-Adenauer-Str.	Blumenkübel verengen Radweg	Planersocietät
Fehlende Beschilderung	südl. Kanalradweg/ Tockhausen/ Höhe Brambauer	Fehlende Ausweisung nach Brambauer	ADFC
Schadhafte/ gefährliche Wegeoberfläche	Graf-Adolf-Str. (Höhe Haus Nr. 36)	Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (zw. Moltkestr. und Roonstr.)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (Höhe Haus Nr. 42-45)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (zw. E.-Waldschmidt-Str. und Luisenhüttenstr.)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Dortmunder Str. (Höhe Sparkasse)	Schwere Belagschäden	Planersocietät
	Münsterstr. (zw. Fichtestr. Und Bahnübergang)	Viele Belagschäden	Planersocietät
	Viktoriastr. (Ecke Konrad-Adenauer-Str.)	Belagschäden	Planersocietät
	Achenbachstr.	Schadhafte Wegeoberfläche	ADFC
	Cappenberger Str. (Höhe Im Holt/ Am Vogelsberg)	Schadhafte Wegeoberfläche, Neubau notwendig	ADFC
	Auf dem Osterfeld	Schadhafte Wegeoberfläche, Teil des	ADFC

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
		Leezenpatt	
	Friedenstr.	Schadhafter Straßenbelag, Pfützenbildung, Schulweg	ADFC
	Moltkestr./ Kleingärten	Unebene Decke, Verschlammung	ADFC
	Mengeder Str./ Schulkampstr.	Zerbeulte Wegeoberfläche, Wurzelaufbrüche, Längsrillen	ADFC
	Moltkestr. (Nähe Kraftwerk)	Wurzelaufbrüche	ADFC
	Münsterstr. (zw. Steinstr. Und Ernst-Becker-Str.)	Wurzelaufbrüche, Laternen versperren den Weg	ADFC
	Richard-Schirrmann-Weg	Wurzelaufbrüche	ADFC
	Verbandstr./ Auf der Rührenbeck	Schlechter Zustand wassergebundener Decke	ADFC
	Waltroper Str. (Stadtgrenze)	Wurzelaufbrüche	Radar
	Verbindungsweg Kanalradweg/ Kreuzstr.	Loch, Unebenheiten, Bruch oder Riss im Oberbau	Radar
	Kanalbrücke Schwansbeller Weg	Wuchernde Pflanzen/Bäume versperren die Sicht	Radar
	Preußenhafen	Glatt-Holzboden, gefährliche Kurve auf dem Plankenweg	Radar
	Südl. Kanalradweg (Höhe Blücherstr.)	Tiefe Schlaglöcher auf südl. Kanalradweg	Radar
	Richard-Schirrmann-Weg	Laub und Matsch gefährlich	Beteiligungsverfahren
	Cappenberger Str. (Stadtgrenze)	Laub und Matsch gefährlich	Beteiligungsverfahren
	Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)	Hohe Kante zw. Rad- und Fußweg	Beteiligungsverfahren
	Weg zwischen An der Fähre und Hüttenallee	Belagschäden	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Wüstenknappstraße	Belagschäden	Planersocietät
	Nördl. Lipperadweg (Unterführung Konrad-Adenauer-Str.)	Unterführung teilweise sehr glatt	Beteiligungsverfahren
Schadhafte Markierungen	Döttelbeckstraße	Markierungen der Fahrradstraße sind teilweise abgetragen	Planersocietät
	Am Katzbach   Schulstraße	Rotmarkierung teilweise abgetragen	Planersocietät
	Cappenberger Straße   Kurt-Schumacher-Straße	Rote Furtmarkierung teilweise abgetragen	Planersocietät
	Moltkestraße   Konrad-Adenauer-Straße	Rote Furtmarkierung teilweise stark abgetragen	Planersocietät
	Viktoriastraße	Rotmarkierung des Radwegs teilweise abgetragen * gemeinsamer Geh- und Radweg ist ausgeschildert	Planersocietät
	Viktoriastraße   Parkstraße	Furtmarkierungen sind abgetragen	Planersocietät
	Victoriastraße   Kantstraße	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
	Dortmunder Straße   Moltkestraße	Furtmarkierungen sind abgetragen	Planersocietät
	Cappenberger Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße	Rotmarkierung des Radwegs teilweise abgetragen (auch in Kreuzungsbereichen)	Planersocietät
	Münsterstraße (Ausfahrt Bahnhof)	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
Borker Straße	Rotmarkierung des Radwegs teilweise abgetragen * gemeinsamer Geh- und Radweg ist ausgeschildert	Planersocietät	

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Cappenberger Str.(zw. Kurt-Schumacher-Str. und Innenstadt)	Belagschäden und abgetragene Furtmarkierungen	Planersocietät
	Kreuzstraße   Holunderweg	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
	Kantstr.	Schadhafter Straßenbelag, Fehlende Markierungen	ADFC
	Mengeder Straße   Waltroper Straße	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
	Rudolph-Nagell-Straße (Bereich Buswendeschleife)	Markierte Furt und Wartelinien sind abgetragen und nicht mehr eindeutig	Stadt Lünen
	Leezenpatt   Holtgrevenstraße	Furtmarkierungen und Roteinfärbungen sind abgetragen	Planersocietät
Fehlende Beleuchtung	Kamener Str. (östl. Eisenbahnbrücke)	Fehlende Beleuchtung (aber viele Schütler zum Sportplatz)	Beteiligungsverfahren
	Kamener Str./Eisenbahnbrücke	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Kamener Str./Kreuzung mit Verbindungsweg Lippe-Seseke	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Borker Str./Altstadtstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Borker Str./Döttelbeckstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Bebelstr./Sedanstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Bebelstr./Alsenstr.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät / ADFC
	Kurt-Schumacher-Str. (südl. Lippebrücke)	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Kurt-Schumacher-Str./Lange Str.	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Hammer Str./Mühlenkamp	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Hammer Str./An der Fähre	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Konrad-Adenauer-Str./Graf-	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät

	Straßenname/ Abschnitt	Beschreibung	Quelle
	Haeseler-Str.		
	Konrad-Adenauer-Str. (östl. Lippebrücke)	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät
	Jägerstr./Am Krähenort	Fehlende Querungshilfe	Planersocietät

### 8.3 Erkundungsbogen

Maßnahmenkonzept RAD+ | Stadt Lünen

## Erkundungsbogen

2014

   / 
    / 
   

   / 
    /

Kenndaten

**Alter**

**Geschlecht**  
 männlich  
 weiblich

**Haushaltsgröße**  
 Anzahl Personen im Haushalt

davon  Kinder  
 Auszubildende  
 Erwerbstätige  
 Rentner

**Berufsgruppe** (Schüler/Student, Arzt, o.ä.)

**Erwerbssituation** (angestellt, selbstständig, Teilzeit, Vollzeit o.ä.)

**Einkommen pro Monat**

Unter 1000€     2500€ – 3500€  
 1000€ – 1500€     über 3500€  
 1500€ – 2500€

**Bildungsstand**

Haupt- oder Realschule  
 Weiterführende Schule (Gymnasium)  
 Berufsschule/Berufsausbildung  
 Studium  
 Promotion

Verkehrsmittel

**Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln**  
*Bewerten Sie die von Ihnen genutzten Verkehrsmittel nach der Nutzungshäufigkeit. Tragen Sie dafür folgenden Zahlen (graues Kästchen) ein.*

1 = mehrmals täglich  
 2 = einmal täglich  
 3 = mehrmals wöchentlich  
 4 = einmal wöchentlich  
 5 = monatlich  
 6 = nie  
 0 = nicht im Haushalt

PKW (auch Privat, Miet- und Firmenwagen)  
 Transport- oder Sportmittel (Kinderwagen, Trolley, Skateboard, Rollstuhl o.ä.)  
 Taxi

ÖPNV, davon:

Bus     S-Bahn & U-Bahn     Regionalbahn

Fahrräder, davon:

hochwertige Räder (ab 1.000 Euro)  
 neuwertige Räder (200 – 900 Euro)  
 gebrauchte/alte Räder (bis 200 Euro)  
 Elektrofahräder

**Mitgliedschaften**  
*Besitzen/nutzen Sie eines oder mehrere der folgenden Angebote? Kreuzen Sie an.*

ÖPNV (Monats-/Wochenkarte)     Bahncard (25, 50, 100)  
 CarSharing (drive, autonotzer, o.ä.)     Fahrgemeinschaft (Pendlerportal, o.ä.)  
 Radstation

**Wertigkeit der Verkehrsmittel**  
*Zu welchem Verkehrsmittel der Vergangenheit oder Gegenwart verbinden Sie besonders positive Assoziationen? (bspw. das erste Fahrrad, das erste Auto) Warum?*

Radverkehrsstrategien

*Sind Ihnen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Lünen bekannt?*

*Was würden Sie der Stadt Lünen empfehlen: Welche Maßnahmen sollten in Zukunft umgesetzt werden, um den Radverkehr in Lünen zu fördern?*

Radkampagnen

*Wir haben Ihnen hier einige Vorschläge gemacht und würden Sie bitten, diese Maßnahmen zu bewerten: Welche halten Sie persönlich für sehr gut, gut oder unwichtig, um den Radverkehr in Lünen zu fördern?*

sehr gut	gut	unwichtig	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wettbewerb: Wer fährt mehr km – Bürger oder Behörde?
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Werbe-Kampagne mit Fokus auf Gesundheit und Umwelt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Online-Portal um Radwege zu bewerten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Preisausschreiben: Das schönste Fahrrad gewinnt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bonussystem: Punkte für km sammeln
<b>Infrastrukturerhalt</b>			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Reinigung der Radwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Reparatur der Radwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besserer Watterdienst auf Radwegen
<b>Infrastrukturausbau</b>			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bessere Beschilderung
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Schönere Gestaltung der vorhandenen Radwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mehr Fahrrad-/Schutzstreifen auf der Straße
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Neue separate Radwege (auf Bürgersteig, nicht an Straßen)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bessere Vernetzung der Radwege miteinander
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mehr Freizeit- und Radwanderwege
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Neue/mehr Abstellplätze für Fahrräder



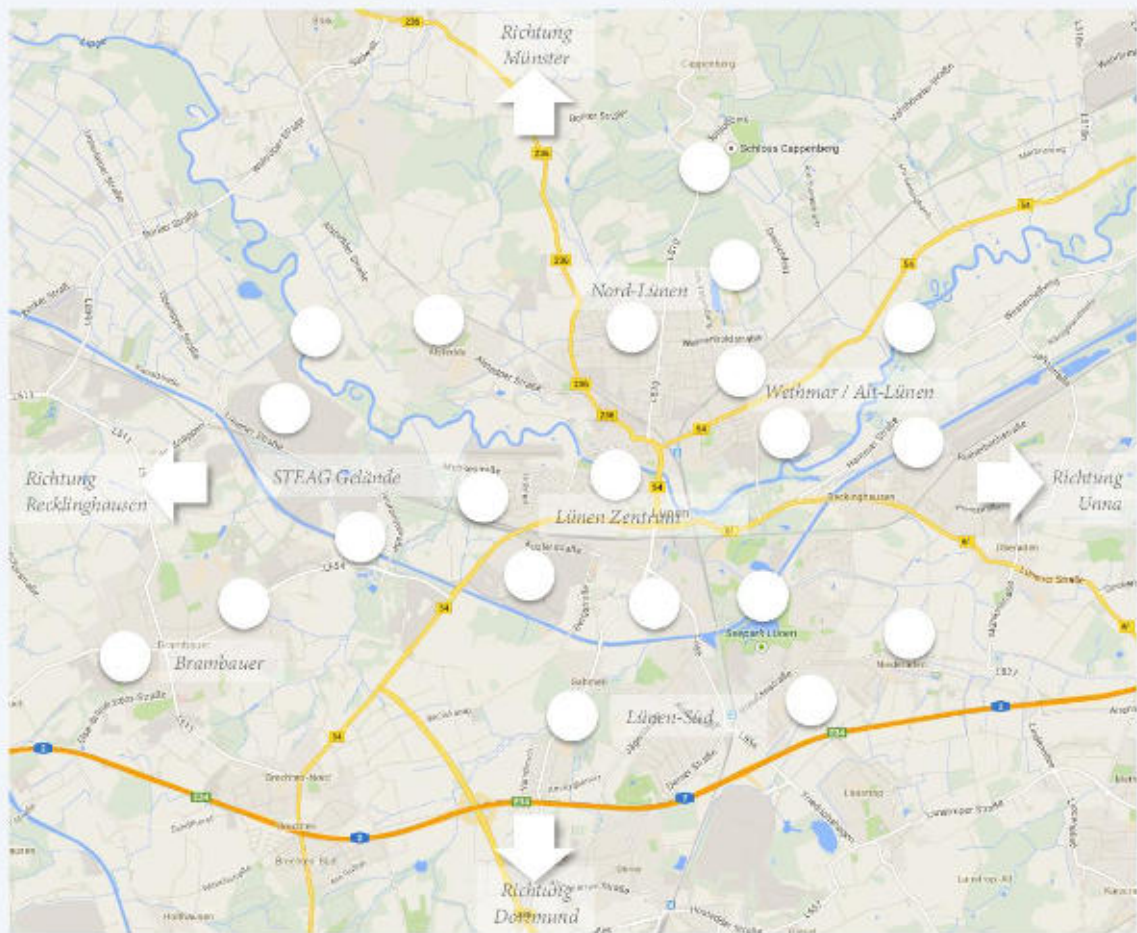
### Kartierung der Wege

Bitte kreuzen Sie in folgenden an mit welchen Verkehrsmitteln Sie in und um Lünen Ihre Wege zurücklegen.

- |   |                               |                                  |  |                                 |
|---|-------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|
| Zum Arbeitsplatz/zur Schule/zur Ausbildungsstätte mit dem ..... | <input type="checkbox"/> Auto | <input type="checkbox"/> Fahrrad | <input type="checkbox"/> ÖPNV (Bus/Bahn) | <input type="checkbox"/> zu Fuß |
| Zum Einkaufen/für erledigungen mit dem .....                    | <input type="checkbox"/> Auto | <input type="checkbox"/> Fahrrad | <input type="checkbox"/> ÖPNV (Bus/Bahn) | <input type="checkbox"/> zu Fuß |
| Zu Bekannten/Freunden mit dem .....                             | <input type="checkbox"/> Auto | <input type="checkbox"/> Fahrrad | <input type="checkbox"/> ÖPNV (Bus/Bahn) | <input type="checkbox"/> zu Fuß |
| Zum Sport mit dem .....   | <input type="checkbox"/> Auto | <input type="checkbox"/> Fahrrad | <input type="checkbox"/> ÖPNV (Bus/Bahn) | <input type="checkbox"/> zu Fuß |
| In der Freizeit mit dem .....                                   | <input type="checkbox"/> Auto | <input type="checkbox"/> Fahrrad | <input type="checkbox"/> ÖPNV (Bus/Bahn) | <input type="checkbox"/> zu Fuß |

Bitte tragen Sie nun auf der Karte in den weißen Feldern ein, wo sich die Orte befinden, die Sie in Ihrem Alltag nutzen; verwenden Sie dafür die folgenden Buchstaben um die Orte zu kennzeichnen. Orte außerhalb der Karte tragen Sie in die jeweiligen Richtungspfeile ein.

- W = Wohnort
- A = Arbeitsplatz/Schule/Ausbildungsstätte
- K = Kaufen: Orte, an denen Sie regelmäßig einkaufen und Erledigungen machen.
- F = Familie/Freunde: Orte, an denen Menschen wohnen, die Sie regelmäßig besuchen.
- S = Sport: Orte, die Sie regelmäßig aufsuchen, um dort Sport zu treiben.
- R = Freizeit: Orte, die Sie aufsuchen, um ihre Freizeit zu verbringen.



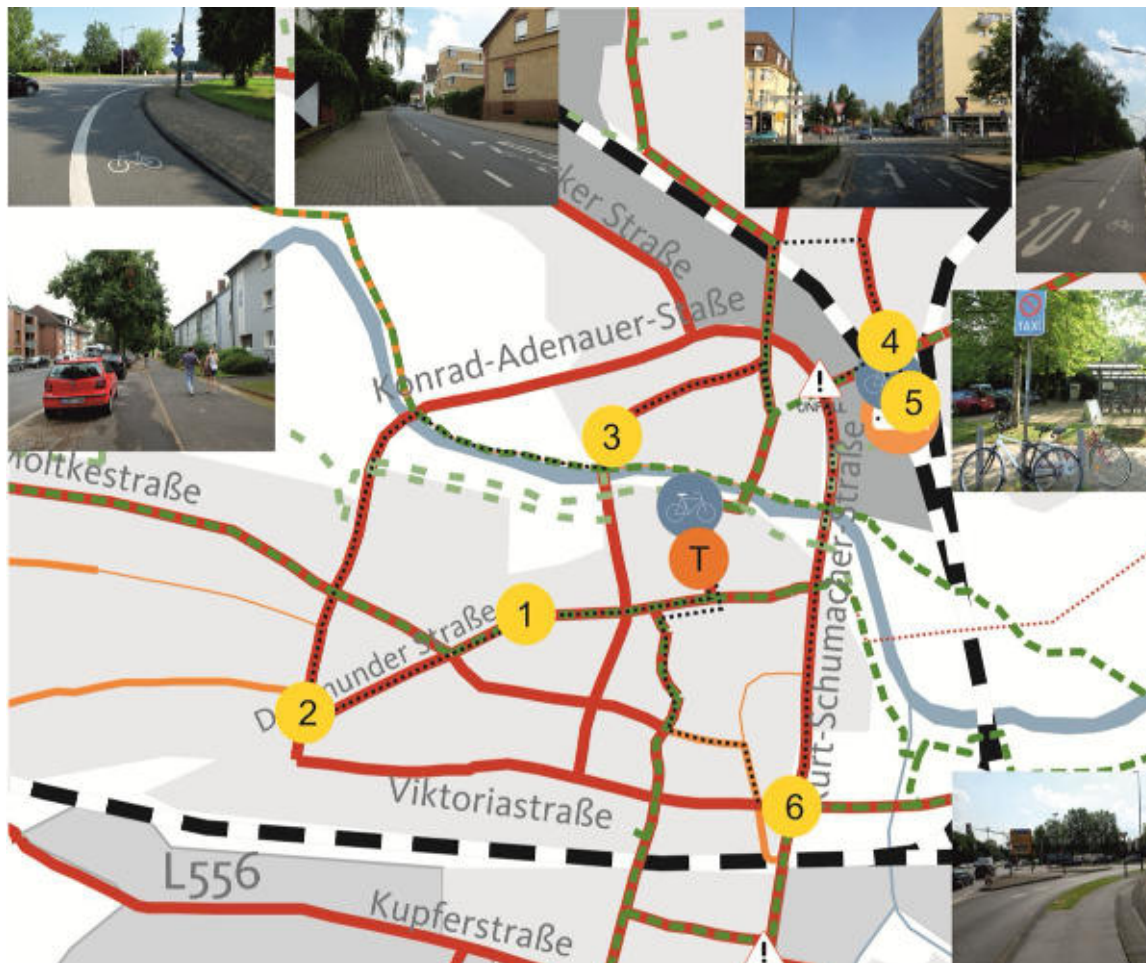
## 8.4 Ergebnisprotokoll der Planungsradtour

Ort: Lünen

Datum: 25. Oktober 2014

Uhrzeit: 15:00 bis 17:00

Protokoll: Pia Lesch (Planersocietät)



### a. Dortmunder Straße – Schutzstreifen

- Schutzstreifen sind bisher wenig aufgefallen
- Viele Radfahrer nutzen auch weiterhin die anderen Radwege
- Am Knotenpunkt mit der Moltkestraße ist weiterhin eine Benutzungspflicht ausgeschildert
- Die Knotenpunktsituation mit der Moltkestraße ist noch nicht optimal gelöst \* könnte eine mögliche Vertiefung im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD+ sein
- Auch im weiteren Verlauf der Dortmunder Straße sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden

### b. Konrad-Adenauer-Straße – Radfahrstreifen

- Radfahrstreifen (heute ein Mehrzweckstreifen) bis zur Lippe-Brücke wurde von den Teilnehmern in einem Zug durchfahren
- Fahrzeuge, die nördliche der Lippe-Brücke parken, sind wahrscheinlich Leute, die kostenlos parken wollen und dann in die Innenstadt gehen, um dort einzukaufen oder zu arbeiten
- Querung auf Höhe des Lippe-Brücke wird von einigen Bürgern als nicht notwendig betrachtet

### c. Graf-Adolf-Straße – freigegebene Einbahnstraße

- Schutzstreifen in der Einbahnstraße wird als gut betrachtet
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob Radfahrer nicht entlang der Erzbergerstraße mit der Einbahnstraße fahren können und die Graf-Adolf-Straße für den Radfahrer nur in der Einbahnstraßenrichtung geöffnet wird
- Umleitungsschilder im Rahmen der Bauarbeiten sind für den Radfahrer verwirrend
- Knotenpunktgestaltung Graf-Adolf-Straße/ Cappenberger Straße ist zu überarbeiten. Radfahrer müssen heute zunächst den Zebrastreifen benutzen und dann einen kleinen Fußweg nehmen \* könnte eine mögliche Vertiefung im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes RAD<sup>+</sup> sein

### d. Leezenpatt

- Es wird bemängelt, dass der Leezenpatt nicht mehr so eindeutig ausgeschildert ist, wie er es zu Beginn war (mit großen, eindeutigen Schildern) – stattdessen gibt es einheitlich die rot-weiße NRW-Wegweisung mit Themenschilder für Routen wie den Leezenpatt
- Die Überlegungen bestanden, die Leezenpatt von Cappenberg bis Dortmund zu führen.

### e. Cappenberger Straße/ Döttelbeckstraße/ Arndtstraße

- Am Knotenpunkt Cappenberger Straße ist die Lichtsignalanlage problematisch: wenn man von Osten kommend über die Cappenberger Straße fahren möchte, gibt es zwei Möglichkeiten, Grün anzufordern. Bei einem der beiden Taster wird nicht angezeigt, dass das Signal registriert wurde.
- Wenn man von der Arndtstraße links in die Cappenberger Straße einbiegen möchte, müssen zwei Ampelschaltungen abgewartet werden (zunächst die, um über die Cappenberger Straße zu kommen und dann, um über die Döttelbeckstraße zu kommen).
- Auf der Arndtstraße gab es entgegen der Einbahnstraße auch mal einen Schutzstreifen, der heute nicht mehr erkennbar ist (man sieht nur noch einige Reste). Kann dieser wieder hergestellt werden?
- In Fahrtrichtung Süden ist der Leezenpatt sehr gut zu befahren (in Bezug auf die Lichtsignale)

## f. Hauptbahnhof (Radstation und Querung Münsterstraße)

- Die erweiterten Öffnungszeiten werden als sehr gut angesehen.
- Es gibt die Möglichkeit, für 20 Euro Pfand eine Chipkarte zu bekommen, mit der man 24h lang die Radstation nutzen kann. Diese Möglichkeit ist nicht gut kommuniziert. (Gibt es einen Wochenendchip).
- Die Verwaltung überlegt, die Radstation von 170 auf 300 aufzustocken. Hierbei gibt es das Problem, dass Infrastrukturen, die durch Fördergelder finanziert wurden, wieder umgebaut werden müssen, sodass Fördergelder zurückgezahlt werden müssen.
- Die Möglichkeit mit dem Chip wird jedoch auch als unsicher angesehen.
- Bei der Querung der Münsterstraße nutzen viele die Lichtsignalanlage und fahren dafür auch einige Meter in die falsche Fahrtrichtung. Von Seiten der Verwaltung kann hier auch auf eine separate Lösung verzichtet werden (es müsse nicht immer eine extra Lösung für Radfahrer geben. Diese sollen sich wie ein Pkw-Fahrer verhalten.) ?

## g. Signalisierung Münsterstraße/Kurt-Schumacher-Straße und Mercedes-Kreuzung

- An der Münsterstraße muss man als Radfahrer, der entlang der Kurt-Schumacher-Straße in Richtung Norden fährt, 3 Umläufe warten, da die freien Rechtsabbieger signalisiert sind. Dies führt dazu, dass wenn die Geradeausfahrenden Fahrzeuge auf der Kurt-Schumacher-Straße grün haben, auch der Rechtsabbieger in die Kurt-Schumacher-Straße Grün hat, ohne dass er auf diese fahren kann (zu viele Fahrzeuge). Hier müssen Radfahrer dann unnötig warten.  
\* es gibt gefordert, dass Radfahrer in einem Zug die Münsterstraße überqueren können.
- An der Mercedes-Kreuzung wird auch bemängelt, dass Radfahrer nicht in einem Zug die Kreuzung nutzen können (wenn die Geradeaus weiter wollen).  
Hier sollten die Zeiten so optimiert werden, dass das möglich ist.  
Auch die Anrampungen sollten erneuert werden.

## h. Sonstiges

- Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern im Allgemeinen: Einbauten auf Fahrbahnen zwingen Autofahrer teilweise dazu auszuweichen. In diesen Momenten denken Sie dann nicht mehr an die Radfahrer, sodass diese In Gefahr geraten.
- Das kommunale Freizeitnetz von Lünen ist nicht bekannt. Hier gibt es kein gutes Kartenmaterial.

## 8.5 Ergebnisprotokoll des RadCafés

Veranstaltungstermin: 30.10.14

Ort: Geschwister-Scholl Gesamtschule

Uhrzeit: 18 bis 20 Uhr

Protokoll: Philipp Wetzel (orange edge)

---

### Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Einführung zum RadCafé**
  2. **Durchführung des RadCafés**
    - 2.1 *Ablauf*
    - 2.2 *Dokumentation der Tischgespräche*
    - 2.3 *Dokumentation der Lieblingsideen*
- 

### 1. **Begrüßung und Einführung zum RadCafé**

Zu Beginn des Abends stellte Herr Petrás kurz das Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> der Stadt Lünen vor und erklärt die Funktion des RadCafés. Anschließend stellten Frau Lesch und Herr Wetzel die Ergebnisse der Infrastrukturuntersuchung, der Planungsradtour sowie der Radfahrerbefragung vor. Hierbei wurde bereits inhaltlich auf die drei Thementische eingegangen. Abschließend erläutert Herr Steinberg den Ablauf des RadCafés.

### 2. **Durchführung des RadCafés**

#### 2.1 **Ablauf**

Für den Abend waren drei Themenbereiche vorbereitet, die an drei Tischen in Tischgesprächen diskutiert werden sollten. Den Tischen war jeweils ein Moderator oder Moderatorenteam zugeordnet, die die Tischgespräche begleitet haben. Die drei Themenbereiche waren:

- Fahrradinfrastruktur (Moderatoren: Herr Petrás, Frau Lesch)
- Dienstleistungs- und Serviceangebote für den Radverkehr (Herr Steinberg)
- Förderung des Radverkehrs durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (Herr Wetzel)

Die Tischgespräche wurden in Gruppen mit ca. 6 Teilnehmern a 20 Minuten geführt. Nach 20 Minuten wechselten die Gruppen im Rotationsverfahren zu einem anderen der drei Tische und damit auch Themenbereiche. Die Tischgespräche wurden auf einem Tischpapier von den Teilnehmern festgehalten.

Abschließend waren die Teilnehmer dazu aufgefordert ihre persönliche „Lieblingsideen“ des Abends aus allen Tischgesprächen auf einem Notizzettel zu notieren. Diese wurden an einer Stellwand gesammelt. Anschließend wurden die Ergebnisse von den Moderatoren noch einmal zusammenfassend vorgestellt.

## 2.2 Dokumentation der Tischgespräche

Es werden im Folgenden die Ergebnisse der Tischgespräche des RadCafés aus den drei Themenbereichen Infrastruktur, Dienstleistungsangebote und Service sowie Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation vorgestellt.

### // Tischgespräche zum Themenbereich Infrastruktur:

#### *Grundsätzliches*

- In Tempo-30-Zonen Radfahrer auf die Straße (grundsätzlich keine Markierung erforderlich)
- Situationen aufklären \* sich selbsterklärende Infrastrukturen
- Rücksichtnahme
- Weniger Schilder, aber mehr Rücksichtnahme
- Kein häufiger Wechsel der Führungsformen
- Grundstückszufahrten: abgesenkte Bordsteine erneuern, sodass Radfahrer eben fahren können
- Bei den Radwegen ist häufig der Zustand zu verbessern (insbesondere Belag)
- Kreisverkehre: Radfahrer auf die Fahrbahn!
- Gutes Beispiel: Krankenhausgelänge: Rad, Fußgänger, Auto (alle zusammen); es wird gegenseitig Rücksicht genommen
- Fahrbahnführung kann gut sein (z.B. Dortmunder Straße)
- Radverkehrsanlagen situationsbedingt bauen
- Optimierung und Vereinheitlichung der LSA: grün automatisch auch für Radfahrer
- Angebote für zwei Radfahrergruppen schaffen: langsamere \* Gehweg/Radweg; schnellere \* Straße
- Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und Fußgängern verbessern
- Breitere Radwege
- Aufklärung uns bekannter Schilder

#### *Netz*

- Ost-West-Achse zwischen Brambauer und Horstmar
- Ost-West-Verbindung: Problem Frydagstraße ohne Radweg. Reaktivierung der alten Bahntrasse südlich des Kanals, um Höhenunterschiede zu vermeiden
- Quartiersnahe Freizeitwege

- Verbindungen zum Nachbarort: Regelungen schaffen; Kommunikation zwischen den Kommunen fördern; auch entlang von HVS (gutes Beispiel: Weg nach Bork; schlechtes Beispiel: Brambauer-Mengede; Wethmar)

#### *Konkrete Infrastrukturmaßnahmen*

- Laakstraße: Verbesserung des Wegebelauges notwendig
- Fahrbahn des Leezenpatts erneuern
- Jägerstraße (vor REWE): zwischen Overbergschule und Adolf-Damaschke-Straße sollte Tempo 30 angeordnet werden; alternativ kann auch ein guter Radweg/ ein Schutzstreifen umgesetzt werden (tödlicher Unfall); wenn es heute eng wird, muss man immer hintereinander fahren
- Frydagstraße: anliegende Betriebe in die Umsetzung mit einbinden
- Reaktivierung der Eisenbahn Westfalia-Wüstenknapp (bis Zwollallee oder Mersch unter der Bahn)
- Beleuchtung Kamener Straße ist unbedingt notwendig, wegen Radverkehr zur Sportplatz **Schwansbell** durch Kinder, die dort Sport treiben

#### *Knotenpunkte*

- Unterführung Konrad-Adenauer-Allee teilweise sehr glatt \* Querungshilfe als Ergänzung
- Laakstraße/Akazienstraße: Der Leezenpatt sollte in diesem Bereich gerader geführt werden (durch die Verschenkung ist Radfahrer von Norden kommend aktuell nicht im Sichtfeld der Autofahrers)
- Ampelanlage Cappenberger Straße/ Gottliebstraße: Haltepflicht für Radfahrer entlang der Cappenberger Straße kenntlich machen
- Leezenpatt: Auf dem Osterfeld/Günter-Kleine-Straße: Radfahrer entlang des Leezenpatts Vorfahrt einräumen
- Döttelbeckstraße/ Cappenberger Straße: grüner Pfeil aus der Döttelbeckstraße
- Knotenpunkt Borker Straße/ Konrad-Adenauer-Straße: Signalisierung so unattraktiv, dass Radfahrer oft auf der falschen Straßenseite auf der Konrad-Adenauer-Straße weiterfahren
- Münsterstraße / Ein-/Ausfahrt zum Bahnhof: Anheben des Radweges, damit Autofahrer mehr Respekt davor haben, auf dem Radweg zu stehen
- Ampelschaltung Kurt-Schumacher-Straße/Münsterstraße: Umläufe für Radfahrer verbessern
- Kupferstraße/Ostenfeld: grüner Pfeil weg
- Zwolle-Allee/Kamener Straße: Radverkehrssignale mit den Hauptsignalen schalten

- Ampel Münsterstraße / Kirchhofstraße/Goethestraße. Die Ampel wird auf Anforderung geschaltet. Es dauert es mehr als 90 s bis umgeschaltet wird. dto. Viktoriastraße Querung Leesenpad
- Ampel Dortmunder Straße / Buchenberg reagiert nicht auf Anforderungstaste, nur bei jeder 2.Grünphase der Autoampel wird die Fahrradampel grün geschaltet.
- Ampel Dortmunder Straße / Kupferstraße bei Grünphase von DO in die Innenstadt wird die Abbiegespur auch mit Anforderung erst grün, wenn die Ampel danach (Querung Kupferstraße) rot ist. Auch hier muss man als Fahrradfahrer 2 x warten, eigentlich ohne Grund, da die Linksabbiegerspur der Autofahrer asynchron laufen kann

### **// Tischgespräche zum Themenbereich Dienstleistungs- und Serviceangebote:**

#### *Erweiterungsangeboten für den Radverkehr*

- Schlauch-O-Mat-Stationen in der Stadt verteilen: bestückt mit unterschiedlichen kleinen Angeboten für das Fahrrad (nicht nur Reperatursets, auch Snacks, Radwegkarten etc.)
- Tankstelle bietet explizit die Möglichkeit an, um Fahrradreifen aufzupumpen

#### *Angebote in Kombination mit Einzelhandel, Gastronomie, etc.*

- Mietbare Leihanhänger beim Einzelhandel für größere Einkäufe
- Ausschilderung für Elektrorad-Ladestationen mit abschließbaren Fächer
- Service-Chip für die Radstation (kurzzeitig) bei Kanne Bhf. anbieten, zwecks Radabgabe zur Reparatur auch wenn die Radstation geschlossen ist
- Fahrradabstellanlagen beim Einzelhandel
- Lieferservice/Lieferanhänger für die Einzelhandelsketten zum Ausliefern
- Römer-Lippe-Route: Gastronomie soll die Übernachtungen besser bewerben mit Beschilderung
- Verknüpfung Elektrorad-Ladestationen stärker mit der Gastronomie verknüpfen

#### *Qualifizierung der Radinfrastruktur*

- Den Bahnhof noch fahrradgerechter gestalten
- überdachte Fahrradabstellplätze am Krankenhaus, Rathaus, Markt
- Schneeräumung der Fahrradwege (Leezenpatt)
- Reinigung und Winterdienst z.B. Leezenpatt und Wallgang
- Radstation einmal in der Woche verlängern (Dienstleistungstag)
- Fahrradmitnahme VKU prüfen
- Abstellplätze an Schulen
- Qualitätsverbesserung der städtischen Fahrradabstellanlagen



*// Tischgespräche zum Themenbereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**Schüler und Jugendliche*

- Radverkehrserziehung sehr früh spielerisch
- Radfahren an Schulen fördern
- Probetage / Strecke für Kinder
- Fahrradbus analog zum Walking Bus
- Gebrauchte Kinderräder an Schulen geben (Fundbüro, Händler)
- Schulwegpläne/Schulwegkonzept für das Fahrrad
- Fahrradbeauftragter an Schulen, der sich um den Radverkehr kümmert
- Lehrer als Vorbilder / Paten

*Einzelhandels-Radkonzepte*

- ◆ Bonussystem für Radfahrer
- ◆ Radfahrer bekommen ein Getränk
- ◆ Lastenräder oder Anhänger zum Ausleihen

*Pedelecförderung*

- Feature in der Zeitung (Ruhrnachrichten)
- Radmarkt zum Ausprobieren/Ausleihen der Fahrräder

*Weitere Themen*

- Zusammenarbeit mit multikulturellem Zentrum (Integrationsbeauftragte)
- „Ersatzrad“ bei Autoreparatur anstatt Ersatzauto
- Autofahrer über Radfahrer aufklären (Bewusstsein schaffen)
- Radfahrer des Monats küren bzw. vorstellen (Bürgermeister, Personen des öffentlichen Interesses oder Bürger)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Stellplatzkarte (Übersichtskarte)
- Offenes Fahrradsystem
- Radprüfung
- Kampagne: Fahrrad zum Brötchen holen und für Alltagswege
- Erfahrungen aus anderen Ländern (bspw. Lünenize)
- Mobilitätsberatung/coaching
- Post: Briefe mit Rad austragen
- Zufriedenheitsbefragung Gäste
- Mobilpunkte

## 2.3 Dokumentation der Lieblingsideen

### *Infrastruktur*

- Ampelanlage Cappenbergstr/ Gottfriedstr.
- Beleuchtung Kamener Str.
- Leezenpatt: Fußgängerzone
- Schutzstreifen für Radfahrer und im Kreisverkehr, Ampelschaltung für Räder muss angepaßt werden: Kreuzung Kamener Str. und Zwoller Allee
- Benutzungspflicht der Radwege
- Radweg unterhalb Lippebrücke/Konrad-Adenauer-Straße Verlängerung Lippepark dringend asphaltieren (Sicherheit)
- Hbf Münsterstr. Radweg anheben
- Angemessene Berücksichtigung des Radverkehr an Ampeln (mindestens gleiche Verkehrsqualität; HBS)
- Einheitliche Radführung an Kreuzungen  
Plateau zur Verdeutlichung Furt Münsterstr. Bahnhofsvorplatz

### *Dienstleistungs- und Serviceangebote*

- Fahrradabstellanlagen vor Betrieben, Schulen, Geschäften (bedarfdeckend)
- Mehr Abstellplätze für Fahrräder  
Akkuladestation in der Nähe von Gastronomie

### *Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation*

- Schulwegkonzept und Freizeitnetz verbessern
- In Lünen muss das Bewusstsein der Fahrradfreundlichkeit viel mehr in allen Kreisen verankert werden
- Themenbezogene Flyer
- Verkehrsaufklärung in Presse/Rundfunk: StVO-gerechtes Verhalten der Teilnehmer
- Lehrer als Vorbilder
- Fahrradfreundlich heißt: es den Autofahrern ein wenig schwer machen
- Mehr Kommunikationspflege und Werbung pro Fahrrad
- Bewusstsein der Autofahrer für das Fahrradfahren ändern  
Verkehrsverhalten Radfahrer: vor allem auf Radwegen die in Fahrbahn integriert sind

## 8.6 Maßnahmenpaket A und B | Begründungen zur Aufhebung der Benutzungspflichten/ Belassen der Benutzungspflichten

Straßenabschnitt	Begründung
<u>Ernst-Becker-Straße</u> zwischen Löwen-Köster-Straße und Arndtstraße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone Breitenanforderungen nicht erfüllt
<u>Moltkestraße</u> zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Dortmundener Straße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone
<u>Dortmunder Straße</u> zwischen Moltkestraße und Konrad-Adenauer Straße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone Breitenanforderungen nicht erfüllt
<u>Friedenstraße</u> zwischen Dortmundener Straße und Parkstraße	Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone Breitenanforderungen nicht erfüllt
<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Döttelbeckstraße und Laakstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Cappenberger Straße (L810)</u> zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof	Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Gahmener Straße</u> Zwischen Im Sauerfeld und Bahnstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Niederader Straße (K14)</u> Zwischen Preußenstraße und Kreisstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird als gering eingeschätzt <sup>99</sup>
<u>Gahmener Straße</u> <u>Zwischen Gahmener Kamp (Süd) und Im Sauerfeld</u>	Breitenanforderungen sind erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II)
<u>Elsa-Brändström-Straße</u> <u>Zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47</u>	Breitenanforderungen sind erfüllt Gefahrenpotenzial wird als gering eingeschätzt <sup>100</sup> (Belastungsbereich I-II)
<u>Kurt-Schumacher Straße (B54)</u> zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Mengeder Straße</u> Zwischen Seilbahntrasse und Gemarkungsgrenze	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich III aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils)
<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)

<sup>99</sup> Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erscheint eine Trennung nicht notwendig. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

<sup>100</sup> Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als gering eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erscheint eine Trennung nicht notwendig. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

Straßenabschnitt	Begründung
<u>Konrad-Adenauer-Straße</u> zwischen Lippebrücke und Altstadtstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Münsterstraße (B54)</u> zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Hüttenallee	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht bestätigt (Belastungsbereich II); Mischverkehr oder andere Führung im Straßenraum jedoch nicht möglich; Deswegen Belassen der Benutzungspflicht
<u>Kamener Straße(L654)</u> Zwischen Viktoriastraße und Kleingartenanlage „Seseke“	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Bebelstraße (L556)</u> Zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Jägerstraße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich IV)
<u>Brechtener Straße</u> zwischen Königsheide und Zum Verkehrshof	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich III)
<u>Brechtener Straße</u> zwischen Elsa-Brändström-Straße und Gemarkungsgrenze	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial bestätigt (Belastungsbereich III)
<u>Kurler Straße (L556)</u> Zwischen Derner Straße und Preußenstraße (Unterführung)	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird gesehen <sup>101</sup>
<u>Kupferstraße</u> Zwischen Dortmunder Straße und Kurt-Schumacher-Straße	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird gesehen <sup>102</sup>
<u>Preußenstraße</u> Zwischen Niederader Straße (K14) und Brückenkamp	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial wird gesehen <sup>103</sup>
<u>Wehrenboldstraße</u> Zwischen Parkplatzzufahrt und Bahnunterführung	Breitenanforderungen nicht erfüllt Gefahrenpotenzial nicht abzuschätzen

<sup>101</sup> Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann eine Trennung sinnvoll sein. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

<sup>102</sup> Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann eine Trennung sinnvoll sein. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

<sup>103</sup> Es liegen keine genauen Belastungszahlen vor. Im Rahmen der Befahrungen wurde die Verkehrsbelastung als hoch eingeschätzt. Zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann eine Trennung sinnvoll sein. Genauere Erhebungen sind jedoch notwendig.

## 8.7 Maßnahmenpaket Q | Ausbau und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes

### 8.7.1 Maßnahmen an Bundesstraßen<sup>104</sup>

Die auf einer Analyse mittels Befahrung sowie weiteren Bewertungen (z.B. Netzzusammenhang) vorgenommenen Empfehlungen zur weiteren Entwicklung des Alltagsnetzes in Lünen werden in einem gleichen Raster je Abschnitt eines Straßenzuges dargestellt.

Im Folgenden werden die Bundesstraßen betrachtet. Die entwickelten Maßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Regelwerke (StVO; ERA 2010 etc.) entwickelt.



Insgesamt umfassen die hier beschriebenen Maßnahmen eine Länge von etwa 15 km.

<sup>104</sup> Bei der Entwurfsplanung und Ausführungsplanung ist prinzipiell zu ermitteln, ob anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwege auch getrennte Geh- und Radwege in Frage kommen (Grundstückszugehörigkeit; Fußverkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, etc.). Eine Trennung ist zu bevorzugen.

Dortmunder Straße (B 54) zwischen Gemarkungsgrenze und Brücke Datteln-Hamm-Kanal					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.533 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.830		
	Schwerverkehrsanteil		9%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Dortmunder Straße (B54) zwischen Brücke Datteln-Hamm-Kanal und Freizeitweg "Am Kanal"				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 267 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.257		
	Schwerverkehrsanteil	7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Auf der Brücke sollte der Zweirichtungsverkehr durch zusätzliche Pfeile verdeutlicht werden		
	Maßnahmenbeschreibung	Markierung von Pfeilen		

Dortmunder Straße (B54) zwischen Freizeitweg "Am Kanal" und Konrad-Adenauer-Straße (K1)					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.356 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.257		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Buchenweg: Verschwenkung des Radweges reduzieren, um Radfahrer mehr im Sichtfeld der Autofahrer zu führen		



Viktoriastraße (B 54) zwischen Konrad-Adenauer-Straße (K1) und Roonstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 287 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.234		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p> <p>Beschilderung des gem. Geh- und Radweges auch in südlicher Fahrtrichtung</p>		
	Weitere Maßnahmen	Dortmunder Straße: integration des Radfahrerpiktogramms in die Signalisierung		

Viktoriastraße (B 54) zwischen Roonstraße und Wilhelmstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 264 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.234	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p> <p>Ausweisung eines absoluten Halteverbotes, um den Radweg von ruhendem Verkehr frei zu halten</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Viktoriastraße (B 54) zwischen Wilhelmstraße und Parkstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 90 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.234		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg		
	Weitere Maßnahmen				

Viktoriastraße (B 54) zwischen Parkstraße und Kurt-Schumacher-Straße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 498 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.234		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		abschnittsweise erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.</p> <p>Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.</p> <p>Fahrbahnbreiten sind für einen Schutzstreifen zu schmal.</p> <p>Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Diese Führungen sollten jedoch angestrebt werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p> <p>Absicherung/ Versetzen von Bushalteschild</p>		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Viktoriastraße und Stadttorstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 351 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.438		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr besteht bereits und sollte zukünftig beibehalten werden. Der Radweg ist zu verbreitern und die Wegeoberfläche zu erneuern. Zwischen Fuß- und Radweg ist eine sichere Trennung umzusetzen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Benutzungspflicht ist auszuschildern; die Wegeoberfläche sollte erneuert und Fehler behoben werden		
	Weitere Maßnahmen			

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Stadttorstraße und Beginn Lippebrücke					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 247 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.438		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,40 m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		teilw		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr besteht bereits und sollte zukünftig beibehalten werden. Der Radweg ist zu verbreitern und die Wegeoberfläche zu erneuern. Zwischen Fuß- und Radweg ist eine sichere Trennung umzusetzen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Benutzungspflicht ist auszuschildern; die Wegeoberfläche sollte erneuert und Fehler behoben werden		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B 54) zwischen Beginn Lippebrücke und Merschstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 154 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.438		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		5,00 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		n Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist anzustreben. Die Breiten reichen jedoch nur für einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf beiden Straßenseiten aus. Auf lange Sicht sollte eine Möglichkeit gesucht werden, Fuß- und Radverkehr zu trennen, da besonders mit viel Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Merschstraße und Engelstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 58 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.438		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	1,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		abschnittsweise erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist anzustreben. Die bestehenden Radfahrstreifen sind mit Piktogrammen zu markieren und teilweise zu verbreitern.		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung des Radfahrstreifens Markieren von Piktogrammen		
	Weitere Maßnahmen				



Kurt-Schumacher-Straße (B54) zwischen Engelstraße und Münsterstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 144 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.438	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	abschnittsweise erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist anzustreben.</p> <p>Gerade in Richtung Süden ist die Situation für Radfahrer aktuell schwierig, da der Radweg sehr schmal ist. Die Führung auf einem Radfahrstreifen würde besonders im nördlichen Abschnitt zu einer Entlastung führen. Südlich müssten die Fahrspuren verschmälert/ der Radverkehr im Knotenpunkt integriert werden (z.B. durch Schutzstreifen)</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Umbau der getrennten Geh- und Radwege zu Radfahrstreifen.	
	Weitere Maßnahmen	Radfahrern von Norden kommend sollte das direkte Linksabbiegen ermöglicht werden (Aufstellbereich)	

Kurt-Schumacher-Straße (B 54) zwischen Münsterstraße und Cappenberger Straße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 181 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		2.058		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteil und der nicht sehr übersichtlichen Führung kann eine Benutzungspflicht empfohlen werden. Eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr ist anzustreben. Die Breiten lassen einen getrennten Geh- und Radweg jedoch nicht zu. Und auch für Radfahrstreifen sind keine Flächen vorhanden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg Beschilderung des gem. Geh- und Radweges auch in südlicher Fahrtrichtung		
	Weitere Maßnahmen				

Kurt-Schumacher-Straße (B 54) zwischen Cappenberger Straße und Borker Straße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 165 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,80 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein. Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsanteil und der nicht sehr übersichtlichen Führung kann eine Benutzungspflicht empfohlen werden. Eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr ist anzustreben. Die Breiten lassen einen getrennten Geh- und Radweg jedoch nicht zu. Und auch für Radfahrstreifen sind keine Flächen vorhanden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Veränderung der Pflasterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg Beschilderung des gem. Geh- und Radweges auch in südlicher Fahrtrichtung		
	Weitere Maßnahmen				

Münsterstraße (B 54) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Bahnübergang			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 115 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	863	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll ein getrennter Geh- und Radweg entstehen. Hierfür sind die Rücknahme von Stellplätze sowie Umbauarbeiten notwendig.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Umbau des Straßenraumes, damit zwei getrennte Geh- und Radwege entstehen können (1,60m)	
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	

Münsterstraße (B 54) zwischen Bahnübergang und Am Wüstenknapp					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 187 Meter Baulasträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll ein getrennter Geh- und Radweg entstehen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Umbau des Seitenraums auf der nördlichen Sttaßenseite zwischen Ernst-Becker-Straße und Bahnübergang Änderung der Beschilderung zu einem getrennten Geh- und Radweg		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Am Wüstenknapp und Steinstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 440 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	863	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	

Münsterstraße (B 54) zwischen Steinstraße und Dorfstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 342 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Dorfstraße und Zwolle-Allee			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 136 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	863	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.  Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	



Münsterstraße (B 54) zwischen Zwolle-Allee und Wehrenboldstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 596 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		863		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal.</p> <p>Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Wehrenboldstraße und Hüttenallee			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 102 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Benutzungspflicht ist im Belastungsbereich II nicht notwendig. Vielmehr wird eine Führung auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen Angebot empfohlen; für einen Schutzstreifen ist die Fahrbahn zu schmal. Auch Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen als kritisch zu betrachten. Aus diesen Gründen soll der getrennte Geh- und Radweg bestehen bleiben. Dieser ist jedoch zu verbreitern.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Benutzungspflicht	
	Weitere Maßnahmen	Knotenpunkt an Zwolleallee ist näher zu untersuchen Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)	

Münsterstraße (B 54) zwischen Hüttenallee und Ziegelei Siegeroth				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 242 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflichtige Wege sind in Belastungsbereich II eigentlich auszuschließen. Im weiteren Verlauf ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr jedoch notwendig, weshalb die bestehende sichere Querung an dieser Stelle genutzt werden sollte.		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des Weges auf lange Sicht auf 2,50m		
	Weitere Maßnahmen	Fahrradpiktogramm fehlt in Signalisierung integrieren Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Ziegelei Siegeroth und Oststraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 312 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		756		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		Benutzungspflichtige Wege sind in Belastungsbereich II eigentlich auszuschließen. Im weiteren Verlauf ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr jedoch notwendig, weshalb die bestehende sichere Querung auf der Höhe Hüttenallee genutzt werden sollte.		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung des Weges auf lange Sicht auf 2,50m		
	Weitere Maßnahmen		Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Oststraße und Ortsausgang/Ortseingang				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 180 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflichtige Wege sind in Belastungsbereich II eigentlich auszuschließen. Im weiteren Verlauf ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr jedoch notwendig, weshalb die bestehende sichere Querung auf der Höhe Hüttenallee genutzt werden sollte.		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des Weges auf lange Sicht auf 2,50m		
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Münsterstraße (B 54) zwischen Ortsausgang/Ortseingang und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 206 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	756		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht ist nach ERA erforderlich. Der bestehende Weg kann so bestehen bleiben.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen	Maßnahmen im Rahmen der Quartiersuntersuchung (Integriertes Handlungskonzept Münsterstraße)		

Borker Straße (B 236) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Borker Straße (Einmündung)					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 77 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gehweg "Radfahrer frei"	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,50 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr wird empfohlen.</p> <p>Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der Einheitlichkeit der Führung sollten die bestehenden Gehwege verbreitert werden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Borker Straße (Einmündung) und Von-Wieck-Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 248 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.857	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III - IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr wird empfohlen.</p> <p>Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der Einheitlichkeit der Führung sollten die bestehenden Gehwege verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung der Gehwege	
	Weitere Maßnahmen		



Borker Straße (B 236) zwischen Von-Wieck-Straße und Altstadtstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 138 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.857		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,60 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Die Breiten reichen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflasterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen			

Borker Straße (B 236) zwischen Altstadtstraße und In den Erlen					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 287 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		2,60 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Die Breiten reichen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Umpflasterung der Gehwege</p> <p>Aufhebung der Freigabe des Radweges in Gegenrichtung</p>		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen In den Erlen und Alstedder Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 110 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.857	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III - IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflasterung der Gehwege	
	Weitere Maßnahmen		

Borker Straße (B 236) zwischen Alstedder Straße und Bahnübergang					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 146 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Die Breiten reichen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus.</p> <p>Radfahrstreifen sind in einem verhältnismäßigen Rahmen nicht möglich. Hier müssten der gesamte Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze zurückgenommen und Straßenbäume gefällt werden.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund des ruhenden Verkehrs und den damit verbundenen Sicherheitsabständen nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflasterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Bahnübergang und Laakstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 344 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.857		
	Schwerverkehrsanteil		3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III - IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Eine Benutzungspflicht ist empfohlen. Eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen für den Radverkehr empfohlen. Eine Trennung erscheint aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflasterung der Gehwege		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Laakstraße und Im Ort					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 46 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		712		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	3,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich II ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr nicht notwendig. Aufgrund einer einheitlichen Führungsform sollte eine Benutzungspflicht jedoch ausgesprochen werden.  Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Borker Straße (B 236) zwischen Im Ort und Katzbach			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 107 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	712	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr nicht notwendig. Aufgrund einer einheitlichen Führungsform sollte eine Benutzungspflicht jedoch ausgesprochen werden.  Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Borker Straße (B 236) zwischen Katzbach und Bergkampstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 510 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	712		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,70 m	- m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht empfohlen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr nicht notwendig. Aufgrund einer einheitlichen Führungsform sollte eine Benutzungspflicht jedoch ausgesprochen werden.  Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			



Borker Straße (B 236) zwischen Bergkampstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.717 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	712		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,70 m	- m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entspricht den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

## 8.7.2 Maßnahmen an Landesstraßen<sup>105</sup>

Die auf einer Analyse mittels Befahrung sowie weiteren Bewertungen (z.B. Netzzusammenhang) vorgegenommenen Empfehlungen zur weiteren Entwicklung des Alltagsnetzes in Lünen werden in einem gleichen Raster je Abschnitt eines Straßenzuges dargestellt.

Im Folgenden werden die Landesstraßen betrachtet. Die entwickelten Maßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Regelwerke (StVO; ERA 2010 etc.) entwickelt.



Insgesamt umfassen die hier beschriebenen Maßnahmen eine Strecke von etwa 18 km.

<sup>105</sup> Bei der Entwurfsplanung und Ausführungsplanung ist prinzipiell zu ermitteln, ob anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwege auch getrennte Geh- und Radwege in Frage kommen (Grundstückszugehörigkeit; Fußverkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, etc.). Eine Trennung ist zu bevorzugen.

Waltroper Straße (L 511) zwischen Mengeder Straße und Paul-Bonnermann-Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 193 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,20 m	4,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	abschnittsweise erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen	Markierung von Aufstellbereichen am Knotenpunkt Königsheide zum direkten Linksabbiegen	

Waltroper Straße (L 511) zwischen Paul-Bonnermann-Straße und Ottostraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 374 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen		

Waltroper Straße (L 511) zwischen Ottostraße und Friedhofstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 680 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen		

Waltroper Straße (L 511) zwischen Friedhofstraße und Rottstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 139 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,40 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich I ist Mischnutzung vorzuziehen.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Im Bereich ist mit einem erhältnismäßig hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund von Einzelhandel zu rechnen. Aufgrund des leicht erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen sollte der andere Radweg (Bestand) bestehen bleiben. Somit sollte von einer Freigabe des Gehweges für den Radfahrer aufgehoben werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Gehweges evtl. Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Straße durch Piktogramme	
	Weitere Maßnahmen		

Waltroper Straße (L 511) zwischen Rottstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 10 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	776		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,30 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Gerade außerorts haben sich gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens bewährt.</p> <p>Auf lange Sicht sollte die Breite des Gemeinsamen Geh- und Radweges auf mind. 2,50 m verbreitert werden. Die Standards der StVo sind heute bereits erfüllt.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung auf lange Sicht		
	Weitere Maßnahmen	Eine Querungshilfe ist aufgrund der Belastungszahlen nicht notwendig.		

Brechtener Straße (L 511) zwischen Mengeder Straße und Verkehrsdepot			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 115 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben.</p> <p>Die Radwege sind zu verbreitern. Vorzusehen ist hier eine Breite von mind.1,50 m, um die gesetzten Anforderungen der StVO (besser 2,00m nach ERA 2010) zu erfüllen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung der Radwege	
	Weitere Maßnahmen		



Brechtener Straße (L 511) zwischen Verkehrsdepot und Elsa-Brandström-Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 418 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,80 m	1,80 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Brechtener Straße (L 511) zwischen Elsa-Brandström-Straße und Am Westpark			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 136 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf westlicher Straßenseite)	
	Argumentation nach ERA	<p>Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich.</p> <p>Der Gemeinsame Geh- und Radweg sollte aufgrund erhöhtem Fußverkehrsaufkommen auf 3,00 m verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges</p> <p>Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges</p> <p>Zugang zur Realschule sollte auch für Radfahrer weiter möglich sein.</p>	
	Weitere Maßnahmen	<p>Lichtsignalgesteuerte Querung ist vorhanden. Deswegen sollte der gemeinsame Geh- und Radweg bereits vor der Realschule beginnen, um ein sicheres Queren zu ermöglichen. Weiter südlich erscheint der Bau einer Querungshilfe nicht möglich.</p>	

Brechtener Straße (L 511) zwischen Am Westpark und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.213 Meter Baulasträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.055		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,30 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf westlicher Straßenseite)		
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr vorzusehen. Dies sollte aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und der Straßenbahn auch so bestehen bleiben. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Das Fußverkehrsaufkommen sollte abgeschätzt werden, um eine eventuelle Verbreiterung auf 3,00 m entscheiden zu können.		
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf lange Sicht auf 2,50 m Abschätzung des Fußverkehrsaufkommens		
	Weitere Maßnahmen			

Bebelstraße (L 556) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Jäger Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.483 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.847	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)	
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus, ohne dass größere Umbauarbeiten notwendig wären und Stellplätze umstrukturiert werden müssten.</p> <p>Aufgrund dieses unverhältnismäßigen Aufwandes sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Umpflasterung und neue Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radweges</p> <p>Versetzen von Masten für LSA</p>	
	Weitere Maßnahmen			

Bebelstraße (L 556) zwischen Jäger Straße und Spichernstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 361 Meter
	Nebennetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.781	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,20 m	3,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Dermer Straße (L 556) zwischen Spichernstraße und Alsenstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 353 Meter Baulastträger: LÜN	
		Nebennetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.781		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,20 m	3,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		empfohlen; zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus. Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Bau einer Querungshilfe an der Alsenstraße (Bei Belastungen von mehr als 1.000 Fahrzeugen pro Stunde und einer Geschwindigkeit bis 50 km/h ist eine Querungshilfe empfohlen)		
	Weitere Maßnahmen		Bau einer Querungshilfe		

Derner Straße (L 556) zwischen Alsenstraße und Kurler Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 110 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.781	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,20 m	3,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus.  Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Kurler Straße (L 556) zwischen Derner Straße und Preußenstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 119 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.781	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen; zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen. Die Breiten reichen jedoch für einen Radfahrstreifen oder einen getrennten Geh- und Radweg nicht aus.  Deswegen sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten umgesetzt werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflasterung und neue Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radweges	
	Weitere Maßnahmen		



Kamener Straße (L 654) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Kleingartenanlage "Seseke"				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 275 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Oberfläche erneuern; Beschilderung ändern		
	Weitere Maßnahmen			

Kamener Straße ( L 654) zwischen Kleingartenanlage "Seseke" und Östlich Bahnunterführung			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 225 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,40 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradswege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs	
	Weitere Maßnahmen		

Kamener Straße ( L 654) zwischen Östlich Bahnunterführung und Zwolle-Allee			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 859 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulasträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,40 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradwege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs	
	Weitere Maßnahmen		

Kamener Straße ( L 654) zwischen Zwolle-Allee und Hammer Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 528 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.919		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,60 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen	Querungsmöglichkeit vorhanden		

Kamener Straße ( L 654) zwischen Hammer Straße und Brücke Datteln-Hamm-Kanal				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 404 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.323		
	Schwerverkehrsanteil	5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,35 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Kamener Straße ( L 654) zwischen Brücke Datteln-Hamm-Kanal und Pamp Gruppe			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 271 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.323	
	Schwerverkehrsanteil	5%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite
	Breite der Radinfrastruktur	2,35 m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig. Der gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Kamener Straße ( L 654) zwischen Pamp Gruppe und Kreuzstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 100 Meter Baulasträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.323		
	Schwerverkehrsanteil		5%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		2,35 m	3,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradwege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Aufheben des Zweirichtungsverkehrs		
	Weitere Maßnahmen		Querungsmöglichkeit vorhanden		

Kamener Straße ( L 654) zwischen Kreuzstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 180 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	928		
	Schwerverkehrsanteil	4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	2,35 m	3,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisierten Verkehr notwendig.</p> <p>Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen. Zudem ist nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Die Lage ist als innerörtlich einzuschätzen. Somit sind Zweirichtungsradswege nur in Ausnahmefällen zu verwenden.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Aufheben des Zweirichtungsverkehrs		
	Weitere Maßnahmen			



Brambauerstraße (L 654) zwischen Dortmunder Straße und Brunnenstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 891 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	940		
	Schwerverkehrsanteil	10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	Keine Anforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	Keine Anforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	<p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden.</p> <p>Entlang von Hauptachsen des Radverkehrs ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr prinzipiell auszuschließen. Aufgrund der Lage kann jedoch mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden.</p> <p>Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges sollte eine Breite von 2,50 m besitzen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr		
	Weitere Maßnahmen	Markierungen im Knotenpunkt Dortmunder Straße sollten überarbeitet werden		

Brambauerstraße (L 654) zwischen Brunnenstraße und Am Brambusch					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.447 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		940		
	Schwerverkehrsanteil		10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		Keine Anforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		Keine Anforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden.</p> <p>Entlang von Hauptachsen des Radverkehrs ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr prinzipiell auszuschließen. Aufgrund der Lage kann jedoch mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden.</p> <p>Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges sollte eine Breite von 2,50 m besitzen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr		
	Weitere Maßnahmen		Am Knotenpunkt Brunnenstraße sollte der gemeinsame Geh- und Radweg nicht auf die Abbiegespur geführt werden. Hier ist ein neuer Radweg anzulegen (Strecke: etwa 75 m)		

Brambauerstraße (L 654) zwischen Am Brambusch und Lenaustraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 655 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	940		
	Schwerverkehrsanteil	10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allen Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen den Anforderungen der ERA. Getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten auf den ersten Blick nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges		
	Weitere Maßnahmen			

Königsheide (L 654) zwischen Lenaustraße und Waltroper Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 879 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	940		
	Schwerverkehrsanteil	10%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allen Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen den Anforderungen der ERA. Getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten auf den ersten Blick nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges		
	Weitere Maßnahmen	<p>abgesenkten Bordstein an der Lenaustraße umsetzen; Versetzen der Furten entlang der Königsheide weiter ins Sichtfeld des Autoverkehrs</p> <p>Markierung von einer Haltelinie für den Radverkehr an der Gustav-Sybrecht-Straße?</p>		

Mengeder Straße (L 654) zwischen Waltrper Straße und Seilbahntrasse					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 545 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		910		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		3,00 m	2,80 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allein Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen den Anforderungen der StVO sowie der ERA. Getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten auf den ersten Blick nicht möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Umpflastern des gemeinsamen Geh- und Radweges		
	Weitere Maßnahmen		Einführung eines kombinierten Piktogrammes (Radfahrer und Fußgänger) in die LSA an der Waltrper Straße; Verkürzung der Wartezeiten		

Mengeder Straße (L 654) zwischen Seilbahntrasse und Achsenbachstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 335 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		910		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allein Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen nicht den Anforderungen der StVO oder der ERA 2010. Deswegen sind sie auf 2,50 m zu verbreitern, um die Benutzungspflicht aufrecht erhalten zu können.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Beheben von Belagsschäden Verbreiterung der bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwege		
	Weitere Maßnahmen				

Mengeder Straße (L 654) zwischen Achenbachstraße und Gemarkungsgrenze					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 103 Meter Baulastträger: NRW	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		910		
	Schwerverkehrsanteil		7%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II (SV: III)		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	1,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		teilw		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Trennung aufgrund des Schwerverkehrsanteils zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Schutzstreifen sind aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nicht auf allein Teilabschnitten möglich. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich. Bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m ist Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens sollte eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr angestrebt werden. Die bestehenden Wege entsprechen nicht den Anforderungen der StVO oder der ERA 2010. Deswegen sind sie auf 2,50 m zu verbreitern, um die Benutzungspflicht aufrecht erhalten zu können.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Verbreiterung der bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwege		
	Weitere Maßnahmen		<p>Anbringen einer roten Furtmarkierung für die Seilbahntrasse (Radverkehr kommt aus beiden Fahrtrichtungen)</p> <p>Verlegung der Furt an der Achenbachstraße in Fahrtrichtung Westen weiter in das Sichtfeld des Autoverkehrs</p> <p>Querungshilfe zum Erreichen des Zweiric</p>		

Kurt-Schumacher-Straße (L 684) zwischen Viktoriastraße und Lange Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 125 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	3.394	
	Schwerverkehrsanteil	1%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen.</p> <p>Die bestehenden Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr reichen dafür nicht aus. Deswegen sollte die Führung auf eine Führung im Einrichtungsverkehr reduziert werden. Dann sind die Breiten ausreichend.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Radweges in die Gegenrichtung	
	Weitere Maßnahmen		



Kurt-Schumacher-Straße (L 684) zwischen Lange Straße und Horstmarer Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 231 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	3.394	
	Schwerverkehrsanteil	1%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Norden) Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (in Fahrtrichtung Süden zwischen Lange Straße und Horstmarer Straße)	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen.</p> <p>Die bestehenden Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr reichen dafür nicht aus. Deswegen sollte die Führung auf eine Führung im Einrichtungsverkehr reduziert werden. Dann sind die Breiten ausreichend.</p> <p>Zwischen der Langen Straße und der Horstmarer Straße besteht jedoch eine zentrale Route des Alltagsnetzes. Die Querung der Kurt-Schumacher-Straße ist auf Höhe der Langen Straße nicht möglich, sodass der getrennte Geh- und Radweg für Radfahrer hier in die Gegenrichtung weiterhin freigegeben werden sollte. Die bestehenden Breiten reichen hierfür aktuell jedoch nicht aus.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Radweges in die Gegenrichtung in Fahrtrichtung Norden	
	Weitere Maßnahmen		

Kurt-Schumacher-Straße (L 684) zwischen Horstmarer Straße und Bebelstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 164 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	3.394		
	Schwerverkehrsanteil	1%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr zu schaffen. Die ERA 2010 empfiehlt, gemeinsame Geh- und Radwege nicht entlang von Hauptachsen des Radverkehrs zu verwirklichen.</p> <p>Die bestehenden Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr reichen dafür nicht aus. Deswegen sollte die Führung auf eine Führung im Einrichtungsverkehr reduziert werden. Dann sind die Breiten ausreichend.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme des freigegebenen Radweges in die Gegenrichtung		
	Weitere Maßnahmen			

Gahmener Straße (L 684) zwischen Bebelstraße und Gahmener Kamp (Süd)				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 931 Meter Baulastträger: NRW
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Außerorts können gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sinnvoll sein, da mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.		
	Maßnahmenbeschreibung	Bau eines neuen einseitigen Gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,50m)		
	Weitere Maßnahmen	Ggf. Bau einer Querungshilfe am südlichen Abschnittsende		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Gahmener Kamp (Süd) und Im Sauerfeld			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 539 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: NRW
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Im Sauerfeld und Bahnstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 169 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,60 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	abschnittsweise erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	abschnittsweise erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sinngemäß. Stellenweise sollte eine Verbreiterung der gemeinsamen Geh- und Radwege geprüft werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Bahnstraße und Süggelbach			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 28 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sinngemäß.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Süggelbach und Kümperheide			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 898 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963	
	Schwerverkehrsanteil	3%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	empfohlen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sinngebend.	
	Maßnahmenbeschreibung	Keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		

Gahmener Straße (L 684) zwischen Kümperheide und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 613 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	963		
	Schwerverkehrsanteil	3%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen (bei Gefälle) Gemeinsamer Geh- und Radweg (bei Steigung)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein. Mischverkehr ist aufgrund der hohen Belastungen nicht möglich. Bei Radverkehrsführungen mit Steigung/Gefälle, empfiehlt die ERA 2010 eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr bei Gefälle und eine getrennte Führung mit dem Kfz-Verkehr bei Steigung. Insbesondere die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen dem Fuß- und Radverkehr bei Gefälle sind hier ein wichtiger, zu reduzierender Konfliktpunkt.		
	Maßnahmenbeschreibung	Markieren von einseitigen Schutzstreifen einseitige Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen			



Hammer Straße (L 736) zwischen Im Westfeld und An der Fähre				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 488 Meter Baulastträger: LÜN
			Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		701	
	Schwerverkehrsanteil		6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Radfahrstreifen	Radfahrstreifen
	Breite der Radinfrastruktur		2,20 m	2,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen (in beide Fahrrichtungen)	
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Die bestehenden Breiten entsprechen den Anforderungen der ERA 2010.	
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen		Bau einer Querungshilfe auf Höhe An der Fähre	

Hammer Straße (L 736) zwischen An der Fähre und Weg zur Kreuzstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 200 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	701		
	Schwerverkehrsanteil	6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur	2,20 m	2,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen (in beide Fahrtrichtungen)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Die bestehenden Breiten entsprechen den Anforderungen der ERA 2010.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen	Bau einer Querungshilfe auf Höhe Im Westfeld		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 215 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.180		
	Schwerverkehrsanteil		4,6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur		1,85 m	1,85 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Empfohlen, zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen (in beide Fahrrichtungen)		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein. Die bestehenden Radfahrstreifen entsprechen jedoch den Anforderungen und sollten deswegen bestehen bleiben.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahme notwendig		
	Weitere Maßnahmen		Rückbau der Rinnensteine		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Döttelbeckstraße und Schützenstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 370 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		1.180		
	Schwerverkehrsanteil		4,6%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich III		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	anderer Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,20 m	1,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Empfohlen, zu prüfen		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“		
	Argumentation nach ERA		<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Benutzungspflicht; Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“		
	Weitere Maßnahmen		die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden		

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Schützenstraße und Schulstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 317 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.180	
	Schwerverkehrsanteil	4,6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,10 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Empfohlen, zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Benutzungspflicht; Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“	
	Weitere Maßnahmen	die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden	

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Schulstraße und Heidestraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 178 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.180	
	Schwerverkehrsanteil	4,6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,10 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Empfohlen, zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“	
	Weitere Maßnahmen	die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden	

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Heidestraße und Laakstraße/Wehrenboldstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 96 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	1.180	
	Schwerverkehrsanteil	4,6%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich III	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,10 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Empfohlen, zu prüfen	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg; Gehweg „Radfahrer frei“	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich III empfohlen. Schutzstreifen können bei einer übersichtlichen Linienführung sinnvoll sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht möglich.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben; zusätzlich wird der Gehweg mit „Radfahrer frei“ beschildert.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Benutzungspflicht; Beschilderung des Gehweges mit „Radfahrer frei“	
	Weitere Maßnahmen	<p>der Radverkehr ist vom anderen Radweg vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen, um eine einheitliche Führung zu ermöglichen</p> <p>die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden</p>	

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Laakstraße/Wehrenboldstraße und Von-Ketteler-Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 180 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	629	
	Schwerverkehrsanteil	2%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem zusätzlichen anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr ist umzusetzen. Die Straßenbreite beträgt weniger als 6,00 m. Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Der heute teilweise getrennte Geh- und Radweg sollte aufgehoben und ein anderer Radweg als Angebotsform bestehen bleiben.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahme notwendig	
	Weitere Maßnahmen	die Haltepflicht für Radfahrer auf dem anderen Radweg sollte an LSA durch Haltelinien verdeutlicht werden	



Cappenberger Straße (L 810) zwischen Von-Ketteler-Straße und Kommunalfriedhof					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 569 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		629		
	Schwerverkehrsanteil		2%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,80 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem zusätzlichen Freigabe der Gehwege für den Radverkehr		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr ist umzusetzen. Die Straßenbreite beträgt weniger als 6,00 m. Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Der heute teilweise gemeinsame Geh- und Radweg sollte aufgehoben und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Die Breiten sind dafür ausreichend.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen				

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Kommunalfriedhof und Am Vogelsberg					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 257 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		629		
	Schwerverkehrsanteil		2%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilweise erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem zusätzlichen Freigabe der Gehwege für den Radverkehr		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr ist umzusetzen. Die Straßenbreite beträgt weniger als 6,00 m. Bei einer Fahrbahnbreite kleiner als 6,00 m sind Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h unproblematisch.</p> <p>Der heute teilweise gemeinsame Geh- und Radweg sollte aufgehoben und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Die Breiten sind dafür ausreichend.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen				

Cappenberger Straße (L 810) zwischen Am Vogelsberg und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 753 Meter Baulastträger: UNN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	629		
	Schwerverkehrsanteil	2%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010			
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf der östlichen Straßenseite)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr notwendig. Die bestehenden Breiten entsprechen den Anforderungen der ERA 2010. Bei Belastungen von mehr als 500 Fahrzeugen pro Stunde und einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h ist eine Querungshilfe empfohlen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Teilweise Belagserneuerungen		
	Weitere Maßnahmen	Bau einer Querungshilfe zum Wechsel zwischen einseitigem und zweiseitigem Richtungsradweg		

### 8.7.3 Maßnahmen an Kreisstraßen<sup>106</sup>

Die auf einer Analyse mittels Befahrung sowie weiteren Bewertungen (z.B. Netzzusammenhang) vorgenommenen Empfehlungen zur weiteren Entwicklung des Alltagsnetzes in Lünen werden in einem gleichen Raster je Abschnitt eines Straßenzuges dargestellt.

Im Folgenden werden die Kreisstraßen betrachtet. Die entwickelten Maßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Regelwerke (StVO; ERA 2010 etc.) entwickelt.



Insgesamt umfassen die hier beschriebenen Abschnitte in etwa 23 km.

<sup>106</sup> Bei der Entwurfsplanung und Ausführungsplanung ist prinzipiell zu ermitteln, ob anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwege auch getrennte Geh- und Radwege in Frage kommen (Grundstückszugehörigkeit; Fußverkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, etc.). Eine Trennung ist zu bevorzugen.

Konrad-Adenauer-Straße (K 1) zwischen Dortmunder Straße und Graf-Haeseler-Straße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 307 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.079		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mehrzweckstreifen	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Norden zwischen Viktoriastraße und Bushaltestelle "Robert Koch Straße" )		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus. Der getrennte Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Norden entspricht den Mindestanforderungen der ERA 2010.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Im Südlichen Bereich müssten die Fahrbahnen verschmalert werden, da die heutigen Mehrzweckstreifen zu schmal für einen Radfahrstreifen (1,85 m inkl. Markierungen) sind.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Neu-Markierung der Radfahrstreifen</p> <p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Konrad-Adenauer-Straße (K 1) zwischen Graf-Haeseler-Straße und Moltkestraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 81 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.079	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,40 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Konrad-Adenauer-Straße (G)  
zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 282 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.058		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gehweg "Radfahrer frei"	
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,60 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Marie-Juchacz-Straße und Lippebrücke (Süd)			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 29 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.224	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,60 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>	
	Weitere Maßnahmen		



Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Lippebrücke (Süd) und Lippebrücke (Nord)				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 150 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.224		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	3,00 m	1,85 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen		
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>		
	Weitere Maßnahmen			

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Lippebrücke (Nord) und Lippebad			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 269 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.224	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	abschnittsweise erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die Gehwegbreiten in Fahrtrichtung Süden reichen für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein nicht aus.</p> <p>Bestehende Mehrzweckstreifen können in Radfahrstreifen umgewandelt werden. Diese entsprechen schon heute den geforderten Breiten.</p> <p>Die Mehrzweckstreifen werden jedoch zum Parken genutzt. Nach Einschätzung der Verwaltung handelt es sich hierbei um Gäste der Innenstadt, die das kostenfreie Parken nutzen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Versehen der Radfahrstreifen mit Radfahrerpiktogrammen</p> <p>Beschilderung des Radfahrstreifens als "Radweg"</p> <p>Aufstellen eines absoluten Halteverbotes in beide Fahrtrichtungen</p>	
	Weitere Maßnahmen	an der Einfahrt zum Stadtbahn ist eine detaillierte Planung zur Führung des Radverkehrs notwendig	

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Lippebad und Altstadtstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 252 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.597	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	teilw	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen) Mischverkehr (im Bereich der Marienstraße)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die bestehenden Gehwegbreiten machen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr schwierig, obwohl dies die bevorzugte Führungsform wäre.</p> <p>Radfahrstreifen sind nicht fortzusetzen, ohne dass Fahrstreifen wegfallen würden.</p> <p>Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zu verbreitern.</p> <p>Im Bereich der Marienstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Führung zurück auf die Konrad-Adenauer-Straße sollte auf lange Sicht verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung auf 2,50 m auf lange Sicht: Umpflastern des Gehweges	
	Weitere Maßnahmen		

Konrad-Adenauer-Straße (G) zwischen Altstadtstraße und Borker Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 139 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	2.597	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen) Mischverkehr (im Bereich der Marienstraße)	
	Argumentation nach ERA	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr ist in Belastungsbereich IV notwendig.</p> <p>Die bestehenden Gehwegbreiten machen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr schwierig, obwohl dies die bevorzugte Führungsform wäre.</p> <p>Radfahrstreifen sind nicht fortzusetzen, ohne dass Fahrstreifen wegfallen würden.</p> <p>Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zu verbreitern.</p> <p>Im Bereich der Marienstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Die Führung zurück auf die Konrad-Adenauer-Straße sollte auf lange Sicht verbreitert werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges, Verbreiterung auf 2,50 m auf lange Sicht: Umpflastern des Gehweges	
	Weitere Maßnahmen		

Moltkestraße (K 1)				
zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Rührenbecke				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.223 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Hauptnetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Radfahrstreifen	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	1,85 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Brambauer) Gemeinsamer Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Innenstadt)		
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.  Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.  Aufgrund der ungünstigen Fahrbahnquerschnitte kommen auch benutzungspflichtige Führungsformen in Betracht.		
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen			

Moltkestraße (K 1) zwischen Rührenbecke und Brunnenstraße					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.232 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		862		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.</p> <p>Aufgrund der ungünstigen Fahrbahnquerschnitte kommen auch benutzungspflichtige Führungsformen in Betracht.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

Brunnenstraße (K 1)  
zwischen Moltkestraße und Schloßallee

Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 231 Meter Baulastträger: LÜN
	Hauptnetz	Hauptnetz	

Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II

Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	

Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf beiden Straßenseiten
	Argumentation nach ERA	In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.  Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.  Aufgrund der weiteren Führung und dem Verlauf des Netzes sollten beide Straßenseiten Weg im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Dieser entspricht den geforderten Maßen.
	Maßnahmenbeschreibung	Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr und Ausschilderung des nördlichen Weges als Gehweg.
	Weitere Maßnahmen	Am Kreisverkehr mit einer zusätzlichen Beschilderung des Radfahrer auf die Regelung aufmerksam machen.  Querungshilfen sollten an den Einfahrten zu Arbeitsstätten geschaffen werden

Brunnenstr. Lün.Str. (K 1) zwischen Schloßallee und Gemarkungsgrenze			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 859 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	862	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	keine Führung auf der anderen Straßenseite
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der südlichen Straßenseite	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich. Auch Mischverkehr ist bei den vorliegenden Belastungszahlen als problematisch einzuschätzen.</p> <p>Aufgrund der weiteren Führung sollte der südliche Weg im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Dieser entspricht den geforderten Maßen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der südlichen Straßenseite	
	Weitere Maßnahmen	Querungshilfen sollten an den Einfahrten zu Arbeitsstätten geschaffen werden	



Elsa-Brändström-Str. (K 3) zwischen Brechtener Straße und Hausnummer 47				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 479 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	-		
	Schwerverkehrsanteil	#DIV/0!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen		
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der geringen Geschwindigkeit wird Mischverkehr als unproblematisch betrachtet. Auch Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten möglich.		
	Maßnahmenbeschreibung	Überprüfen der Belastungszahlen evtl. Rücknahme der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen			

## Elsa-Brandström Str (K 3)

zwischen Hausnummer 47 und Ende der Bebauung

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 143 Meter
		Hauptnetz	Nebennetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	-		
	Schwerverkehrsanteil	#DIV/0!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m		m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der geringen Geschwindigkeit wird Mischverkehr als unproblematisch betrachtet. Da es sich um einen Freizeitweg handelt, sollten Hinweisschilder für den Autoverkehr angebracht werden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Überprüfen der Belastungszahlen Anbringen von Warnschildern für den motorisierten Verkehr Ggf. Markierung von Schutzstreifen		
	Weitere Maßnahmen			

Elsa-Brandström Str (K 3)				
zwischen Ende der Bebauung und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 806 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		-	
	Schwerverkehrsanteil		#DIV/0!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der geringen Geschwindigkeit wird Mischverkehr als unproblematisch betrachtet.	
	Maßnahmenbeschreibung		Überprüfen der Belastungszahlen Ggf. Markierung von Schutzstreifen	
	Weitere Maßnahmen			

Jägerstraße (K 14) zwischen Bebelstraße und Heinestraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.152 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	784	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	<p>In Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine sinnvolle Führungsform sein. Auch Mischverkehr mit einer weiteren Angebotsform können zweckmäßig sein.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich.</p> <p>Mischverkehr erscheint aufgrund der Fahrbahnbreiten und der Belastungen knapp problematisch. Deswegen sollte die Geschwindigkeit im Abschnitte reduziert werden. Dies steigert zudem die Aufenthaltsqualität.</p> <p>Der Umgang mit den anderen Radwegen ist in einer Verkehrsschau zu diskutieren.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 (Strecke)	
	Weitere Maßnahmen		

Jägerstraße (K 14) zwischen Heinestraße und Am Krähenort				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 689 Meter Baulastträger: UNN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	784		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA	<p>Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außenbereich ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Die bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen nur teilweise den geforderten Breiten. Hier sind auf lange Sicht Verbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Bei geringeren Belastungszahlen oder Geschwindigkeiten sind auch Schutzstreifen mit einem weiteren Angebot (Gehweg "Radfahrer frei") möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen		
	Weitere Maßnahmen	Sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn umsetzen.		

Jägerstraße (K 14) zwischen Am Krähenort und Am Schottweg					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 82 Meter Baulastträger: UNN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		784		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außenbereich ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Die bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen nur teilweise den geforderten Breiten. Hier sind auf lange Sicht Verbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Bei geringeren Belastungszahlen oder Geschwindigkeiten sind auch Schutzstreifen mit einem weiteren Angebot (Gehweg "Radfahrer frei") möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen		
	Weitere Maßnahmen				

Jägerstraße (K 14)  
zwischen Am Schottweg und Gemarkungsgrenze

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 153 Meter Baulastträger: UNN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		784		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		70 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich IV		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,00 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		teilw		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außenbereich ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu empfehlen.</p> <p>Die bestehenden Gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen nur teilweise den geforderten Breiten. Hier sind auf lange Sicht Verbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Bei geringeren Belastungszahlen oder Geschwindigkeiten sind auch Schutzstreifen mit einem weiteren Angebot (Gehweg "Radfahrer frei") möglich.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen		
	Weitere Maßnahmen				

Preußenstraße (K 14) zwischen Kurler Straße und An der Kohlenbahn					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 296 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	2,50 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung sinnvoll.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)		
	Argumentation nach ERA		Eine Trennung erscheint sinnvoll. Radfahrstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich und auch getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten nicht möglich.  Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen, sollten jedoch umgepflastert werden, da sie aktuell wie getrennte Geh- und Radwege aussehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist gerade auf Hauptverbindungen des Radverkehrs immer die zweite Wahl.		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen  Umpflastern der Gehwege  Im Bereich der Unterführung zum Bahnhof "Preußen" sollte durch Piktogramme und Pfeilmarkierungen auf kurzer Strecke eine klare Trennung von Fußgängern und Radfahrern geschaffen werden, da die Sichtverh		
	Weitere Maßnahmen				



Preußenstraße (K 14) zwischen An der Kohlenbahn und Niederadener Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 950 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,50 m	2,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	erfüllt	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung sinnvoll.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg (in beide Richtungen)	
	Argumentation nach ERA	Eine Trennung erscheint sinnvoll. Radfahrstreifen sind aufgrund der Breiten nicht möglich und auch getrennte Geh- und Radwege sind aufgrund der bestehenden Breiten nicht möglich.  Die gemeinsamen Geh- und Radwege entsprechen den Breitenanforderungen, sollten jedoch umgepflastert werden, da sie aktuell wie getrennte Geh- und Radwege aussehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist gerade auf Hauptverbindungen des Radverkehrs immer die zweite Wahl.	
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen Umpflastern der Gehwege	
	Weitere Maßnahmen		

Niederadener Straße (K 14) zwischen Preußenstraße und Lüserbach				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 421 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Getrennter Geh- und Radweg	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur		1,30 m	1,50 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		teilw	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr und anderer Radweg Schutzstreifen (einseitig)	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Mischnutzung sinnvoll sein. Hier sind genauere Belastungszahlen zu erheben, um eine konkrete Einschätzung bezüglich der Probleme der Mischung zu bekommen.  Schutzstreifen erscheinen auf der gesamten Länge nicht möglich. Der andere Radweg kann bei Bedarf unsicheren Verkehrsteilnehmern weiterhin angeboten werden.	
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen	
	Weitere Maßnahmen			

Niederadener Straße (K 14)  
zwischen Lüserbach und Kreisstraße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 204 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Getrennter Geh- und Radweg	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,20 m	1,20 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Geschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Mischnutzung sinnvoll sein. Hier sind genauere Belastungszahlen zu erheben, um eine konkrete Einschätzung bezüglich der Probleme der Mischung zu bekommen.  Schutzstreifen erscheinen auf der gesamten Länge nicht möglich. Der andere Radweg kann bei Bedarf unsicheren Verkehrsteilnehmern weiterhin angeboten werden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen Aufheben der Benutzungspflicht		
	Weitere Maßnahmen			

Niederadener Straße (K 14) zwischen Kreisstraße und Im Dorf				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 757 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz- Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		7,00 m	7,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Mischnutzung sinnvoll sein. Hier sind genauere Belastungszahlen zu erheben, um eine konkrete Einschätzung bezüglich der Probleme der Mischung zu bekommen.	
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen Aufheben der Benutzungspflicht	
	Weitere Maßnahmen			

Niederadener Straße (K 14) zwischen Im Dorf und Mühlenstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 874 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	7,00 m	7,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als hoch eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit dem weiteren Angebot Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	<p>Aufgrund des Belastungsbereiches kommen Schutzstreifen oder eine Mischnutzung mit einem weiteren Angebot in Frage.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Mischverkehr erscheint aufgrund der Belastungszahlen zunächst als unproblematisch.</p> <p>Ein weiteres Angebot sollte jedoch geschaffen werden. Hier erscheint ein Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr als sinnvoll.</p> <p>Auch eine alternative Führung über "In der Gräfte" sollte weiter geprüft werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Prüfen der Belastungszahlen</p> <p>Prüfen einer alternativen Führung</p> <p>Bau eines neuen Weges zum Lückenschluss</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Niederadener Straße (L821) zwischen Mühlenstraße und Gemarkungsgrenze				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 565 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		513	
	Schwerverkehrsanteil		4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich II	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		7,00 m	7,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig (Angebot empfohlen)	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit dem weiteren Angebot Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA		<p>Aufgrund des Belastungsbereiches kommen Schutzstreifen oder eine Mischnutzung mit einem weiteren Angebot in Frage.</p> <p>Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Mischverkehr erscheint aufgrund der Belastungszahlen zunächst als unproblematisch.</p> <p>Ein weiteres Angebot sollte jedoch geschaffen werden. Hier erscheint ein Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr als sinnvoll.</p> <p>Auch eine alternative Führung über "In der Gräfte" sollte weiter geprüft werden.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung		<p>Prüfen einer alternativen Führung</p> <p>Bau eines neuen Weges zum Lückenschluss</p>	
	Weitere Maßnahmen			

Kreuzstraße (K 16) zwischen Kamener Straße und Kanalbrücke				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 415 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		551	
	Schwerverkehrsanteil		4%	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich I	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur		m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010			
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich I sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Trennung ist nicht notwendig. Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen und der Fahrbahnbreiten unproblematisch.	
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahmen notwendig	
	Weitere Maßnahmen			

Kreuzstraße (K 16) zwischen Kanalbrücke und Gemarkungsgrenze					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 300 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz			
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		551		
	Schwerverkehrsanteil		4%		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich I		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010				
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		nicht notwendig		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA		In Belastungsbereich I sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Trennung ist nicht notwendig. Mischverkehr ist aufgrund der Belastungszahlen und der Fahrbahnbreiten unproblematisch.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen				



Altstedder Straße (K 19) zwischen Borker Straße und An der Vogelscher					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 326 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Nebennetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		anderer Radweg	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		1,25 m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem anderen Radweg		
	Argumentation nach ERA		<p>Mischverkehr kann aufgrund der Breitenanforderungen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 700 Kfz/h unproblematisch sein. Schutzstreifen sind nur mit einem gesamten Umbau der Straße möglich.</p> <p>Der große Seitenraum kann dazu genutzt werden, dem Radverkehr eine Alternative zur Fahrbahnnutzung anzubieten. Dies kann in Form eines getrennten Geh- und Radweges geschehen oder in Form eines anderen Radweges. Hier sind jedoch die Verkehrsbelastungen genau zu prüfen, um Mischverkehr zunächst auszuschließen.</p>		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen deutliches Markieren/ Pflastern des Radweges/ des anderen Radweges		
	Weitere Maßnahmen				

Altstedder Straße (K 18) zwischen An der Vogelscher und In den Hummelknäppen			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 521 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	-	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr mit einem anderen Radweg	
	Argumentation nach ERA	<p>Mischverkehr kann aufgrund der Breitenanforderungen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 700 Kfz/h unproblematisch sein. Schutzstreifen sind nur mit einem gesamten Umbau der Straße möglich.</p> <p>Der große Seitenraum kann dazu genutzt werden, dem Radverkehr eine Alternative zur Fahrbahnnutzung anzubieten. Dies kann in Form eines getrennten Geh- und Radweges geschehen oder in Form eines anderen Radweges. Hier sind jedoch die Verkehrsbelastungen genau zu prüfen, um Mischverkehr zunächst auszuschließen.</p>	
	Maßnahmenbeschreibung	<p>Prüfen der Belastungszahlen</p> <p>deutliches Markieren/ Pflastern des Radweges/ des anderen Radweges</p>	
	Weitere Maßnahmen		

Altstedder Straße (K 19)  
zwischen In den Hummelknäppen und Ortsausgang/-ingang

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.584 Meter Baulastträger: LÜN	
		Hauptnetz	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr mit einem anderen Radweg (zwischen Steinkreuz und Borker Straße) Mischverkehr und Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr (zwischen Gemarkungsgrenze und Steinkreuz)		
	Argumentation nach ERA		Mischverkehr kann aufgrund der Breitenanforderungen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 700 Kfz/h unproblematisch sein. Schutzstreifen sind nur mit einem gesamten Umbau der Straße möglich. Der große Seitenraum kann dazu genutzt werden, dem Radverkehr eine Alternative zur Fahrbahnnutzung anzubieten. Dies kann in Form eines getrennten Geh- und Radweges geschehen oder in Form eines anderen Radweges. Hier sind jedoch die Verkehrsbelastungen genau zu prüfen, um Mischverkehr zunächst auszuschließen.		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfen der Belastungszahlen deutliches Markieren/ Pflastern des Radweges/ des anderen Radweges		
	Weitere Maßnahmen		Querungshilfe ist bereits vorhanden, um auf den einseitigen Zweirichtungsweg zu kommen		

Altstedder Straße (K 19) zwischen Ortsausgang/-eingang und Gemarkungsgrenze			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.689 Meter
	Hauptnetz	Hauptnetz	Baulastträger: UNN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA		
	Maßnahmenbeschreibung		
	Weitere Maßnahmen		

Laakstraße (K 19) zwischen Borker Straße und Akazienstraße				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 613 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h Zone	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur		2,50 m	3,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		Die Laakstraße ist Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen. Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung		Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer Knotenpunktgestaltung Akazienstraße	
	Weitere Maßnahmen		Am Knotenpunkt Akazienstraße ist die Fahrbahn bereits angehoben. Zum Schaffen einer besseren Sichtbarkeit des Radfahrers von Norden kommend, sollte der Radweg gerader auf die Kreuzung geführt und die Sichtfelder zur Kreuzung verbessert werden.  Durch Pikto	

Laakstraße (K 19) zwischen Akazienstraße und Cappenberg Straße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 496 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	anderer Radweg
	Breite der Radinfrastruktur	2,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Die Laakstraße ist Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen.  Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen		

Wehrenbold (K 19)			
zwischen Cappenberger Straße und Steinstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 373 Meter Baulastträger: LÜN
	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Geschwindigkeit von Tempo 50, kann es sinnvoll sein, dem Radverkehr einen Schutzstreifen anzubieten. Hierfür sind die Belastungszahlen zu prüfen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten kann ein Schutzstreifen aber auch bei geringen Verkehrsbelastungen markiert werden.	
	Maßnahmenbeschreibung	wenn möglich: Verbreiterung der Schutzstreifen auf lange Sicht	
	Weitere Maßnahmen		

Wehrenbold (K 19) zwischen Steinstraße und Hermann-Löns-Weg				
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 226 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von Tempo 50, kann es sinnvoll sein, dem Radverkehr einen Schutzstreifen anzubieten. Hierfür sind die Belastungszahlen zu prüfen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten kann ein Schutzstreifen aber auch bei geringen Verkehrsbelastungen markiert werden.	
	Maßnahmenbeschreibung		wenn möglich: Verbreiterung der Schutzstreifen auf lange Sicht	
	Weitere Maßnahmen			



Wehrenbold (K 19)  
zwischen Hermann-Löns-Weg und Parkplatzzufahrt

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 199 Meter Baulastträger: LÜN
		Hauptnetz	Nebennetz	
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h	
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen	Schutzstreifen
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.	
	Empfehlungen zur Führungsform		Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Geschwindigkeit von Tempo 50, kann es sinnvoll sein, dem Radverkehr einen Schutzstreifen anzubieten. Hierfür sind die Belastungszahlen zu prüfen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten kann ein Schutzstreifen aber auch bei geringen Verkehrsbelastungen markiert werden.	
	Maßnahmenbeschreibung		wenn möglich: Verbreiterung der Schutzstreifen auf lange Sicht	
	Weitere Maßnahmen			

## Wehrenbold (K 19)

## zwischen Parkplatzzufahrt und Augustin-Wibbelt-Straße

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 262 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur	1,00 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen (in Fahrtrichtung Osten) Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Westen)		
	Argumentation nach ERA	Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Ob eine Mischnutzung in Fahrtrichtung Westen sinnvoll ist und der andere Radweg als Alternative erhalten bleibt, muss anhand von Belastungszahlen entschieden werden. Der bestehende Schutzstreifen erscheint vielen Radfahrern unsicher, sodass sie lieber den Gehweg nutzen. Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen, könnte die Breite erhöht oder die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfung der Belastungszahlen Verbreitern des Schutzstreifens Verbreitern des Radweges auf mind. 1,50 m (nach StVO)		
	Weitere Maßnahmen			

Wehrenbold (K 19)					
zwischen Augustin-Wibbelt-Straße und Bahnunterführung					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 302 Meter	
		Hauptnetz	Nebennetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen	Getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radinfrastruktur		1,00 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		nicht erfüllt		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Schutzstreifen (in Fahrtrichtung Osten)  Getrennter Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung Westen)		
	Argumentation nach ERA		Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich.  Ob eine Mischnutzung in Fahrtrichtung Westen sinnvoll ist und der andere Radweg als Alternative erhalten bleibt, muss anhand von Belastungszahlen entschieden werden.  Der bestehende Schutzstreifen erscheint vielen Radfahrern unsicher, sodass sie lieber den Gehweg nutzen. Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen, könnte die Breite erhöht oder die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.		
	Maßnahmenbeschreibung		Prüfung der Belastungszahlen  Verbreitern des Schutzstreifens  Verbreitern des Radweges auf mind. 1,50 m (nach StVO)		
	Weitere Maßnahmen				

Wehrenbold (K 19) zwischen Bahnunterführung und Dorfstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 260 Meter
	Hauptnetz	Nebennetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	1,50 m	2,00 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen.  Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen		

Wehrenbold (K 19)			
zwischen Dorfstraße und Auf dem Sande			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 78 Meter
	Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Gehweg "Radfahrer frei"
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,40 m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen.  Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen		

## Wehrenbold (K 19)

zwischen Auf dem Sande und Wilhelm-Löbbe-Allee

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 64 Meter
		Hauptnetz		Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg "Radfahrer frei"	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	1,40 m	1,40 m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	nicht erfüllt		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen.  Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer		
	Weitere Maßnahmen			

Wehrenbold (K 19)			
zwischen Wilhelm-Löbbecke-Allee und Münsterstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 184 Meter Baulastträger: LÜN
	Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h Zone	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Die Wehrenboldstraße ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone. Deswegen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Eine Führung im Mischverkehr sollte kein Problem darstellen.  Die Gehwege sind für die Freigabe für den Radverkehr teilweise zu schmal. Aufgrund der Eindeutigkeit sollte die Führung im Mischverkehr ausreichen.	
	Maßnahmenbeschreibung	Rücknahme der Freigabe des Gehweges für Radfahrer	
	Weitere Maßnahmen		

Oststraße (G) zwischen Münsterstraße und Dorfstraße			
Radwegenetz	Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 346 Meter
		Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!	
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden	
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr
	Breite der Radinfrastruktur	m	m
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen	
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen	
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als sehr gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.	
	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Belastungen und der Geschwindigkeiten erscheint Mischverkehr als unproblematisch.	
	Maßnahmenbeschreibung	keine Maßnahmen notwendig	
	Weitere Maßnahmen		



Oststraße (G) zwischen Dorfstraße und Im Brok					
Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 33 Meter Baulastträger: LÜN	
			Hauptnetz		
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz		#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil		#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit		30 km/h		
	Belastungsbereich		Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur		m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO		keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010		keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?		Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als sehr gering eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung nicht notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform		Mischverkehr		
	Argumentation nach ERA		Aufgrund der Belastungen und der Geschwindigkeiten erscheint Mischverkehr als unproblematisch.		
	Maßnahmenbeschreibung		keine Maßnahmen notwendig		
	Weitere Maßnahmen				

## Im Brok/Dreischfeld (K 19)

## zwischen Dorfstraße und Richard-Schirrmann-Weg

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 1.429 Meter
			Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung weiter zu prüfen.		
	Empfehlungen zur Führungsform	evtl. Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erscheint Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Fahrzeugen unproblematisch. Hier sind die Belastungszahlen näher heran zu ziehen.  Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich.  Bei zu hohen Belastungszahlen ist ein parallel verlaufender Zweirichtungs-Radweg zu verwirklichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen evtl. Bau eines neuen Weges		
	Weitere Maßnahmen			

Dreischfeld (K 19)  
zwischen Richard-Schirrmann-Weg und Hausnummer 16

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 85 Meter
			Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	evtl. Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erscheint Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Fahrzeugen unproblematisch. Hier sind die Belastungszahlen näher heran zu ziehen. Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich. Bei zu hohen Belastungszahlen ist ein parallel verlaufender Zweirichtungs-Radweg zu verwirklichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen evtl. Bau eines neuen Weges		
	Weitere Maßnahmen			

## Dreischfeld (K 19)

zwischen Hausnummer 16 und Gemarkungsgrenze

Radwegenetz		Alltagsnetz	Freizeitnetz	Länge: 263 Meter
			Hauptnetz	Baulastträger: LÜN
Bestand Kfz-Verkehr	Maßgebliche Spitzenstunde Kfz	#VALUE!		
	Schwerverkehrsanteil	#VALUE!		
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h		
	Belastungsbereich	Belastungsbereich keine Zahlen vorhanden		
Bestand Radverkehr	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	Mischverkehr	
	Breite der Radinfrastruktur	m	m	
	Mindestbreiten der benutzungspflichtigen Radwege nach StVO	keine Breitenanforderungen		
	Regelbreiten der Radwege nach ERA 2010	keine Breitenanforderungen		
Empfehlungen	Trennung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr notwendig?	Bei der Befahrung wurde das Verkehrsaufkommen subjektiv als mittel eingeschätzt. In Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Trennung notwendig.		
	Empfehlungen zur Führungsform	evtl. Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		
	Argumentation nach ERA	Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erscheint Mischverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Fahrzeugen unproblematisch. Hier sind die Belastungszahlen näher heran zu ziehen.  Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreiten nicht möglich.  Bei zu hohen Belastungszahlen ist ein parallel verlaufender Zweirichtungs-Radweg zu verwirklichen.		
	Maßnahmenbeschreibung	Prüfen der Belastungszahlen evtl. Bau eines neuen Weges		
	Weitere Maßnahmen			

## 8.8 Referenzbeispiele für nicht-investive Maßnahmen



Bild: Internet (Deutsche Bahn)

### Deutsche Bahn: Image- und Verständniskampagne

Die Deutsche Bahn nutzt seit 20 Jahren die Figur „Max Maulwurf“ als zentrales Element der Image- und Verständniskampagne, die in freundlich-humoristischer Form vor Ort über Baustellen informiert. Für das Maskottchen ist inzwischen von der Bahn eine Fan-Seite eingerichtet worden.

→ [HF 1: Baumaßnahmen begleiten](#)



Bild: Internet (Stadt Hamburg)

### Hamburg: Baustellenposter

Mit einer plattdeutschen Redensart („Was gemacht werden muss, muss man einfach machen“) informiert die Stadt Hamburg auf Plakaten vor Ort über Baustellen. Durch die Mundart wird die Distanz zwischen ordnungspolitischem Handeln und Alltagsdenken abgebaut.

→ [HF 1: Baumaßnahmen begleiten](#)



Bild: Internet (Financial Times Deutschland)

### Kiel: Radkurse

Als Teilbaustein einer umfassenden Radkampagne bietet die Stadt Kiel über Träger (z.B. Schulen) Radfahrkurse für Kinder und Erwachsene, die noch nie mit einem Fahrrad gefahren sind. Die Kurse decken einen Bedarf, der vorab nicht öffentlich artikuliert wurde, aber nun auch auf positive Medienresonanz stößt.

→ [HF 2.1: Synergieeffekte des Drahteselmarkt nutzen](#)



Bild: Internet (Stadt Graz)

### Graz: Radverkehrskampagne

Die Stadt Graz informiert und bewirbt unter dem Slogan „Graz schafft neue Wege“ Maßnahmen im Bereich Radverkehrsförderung. Die Kampagne ist schlüssig und gut gemacht, aber es fehlt ein ähnlich emotionales Element, wie bei der Deutschen Bahn.

→ [HF 0: Kommunikationsstrategie](#)



Bild: Internet (Stadt München)

### München: Radhauptstadt

Zur Radverkehrskampagne in München wurde ein Logo (Piktogramm-Fahrrad) entworfen, das auf unterschiedliche Art und Weise (öffentlicher Raum, Flyer, Kunstaktionen) genutzt werden konnte, um Aktionen zur Radverkehrsförderung zu begleiten und im öffentlichen Raum sichtbar zu machen.

→ [HF 0: Kommunikationsstrategie](#)

### Radverkehrskontaktstelle

Bürgerinnen und Bürger können über eine Radverkehrskontaktstelle auf Probleme, Engpässe und Chancen bei der Umgestaltung im Straßenraum hinweisen. Die Kontaktstelle sammelt die Anregungen und Beschwerden und leitet sie an die zuständigen Stellen weiter. Jede Person, die eine Anregung oder Beschwerde eingereicht hat, erhält ein Feedback zum Ergebnis.

→ [HF 2: Bestehende Massnahmen weiterführen und qualifizieren](#)



Bild: Internet (Stadt Münster)

### Dienstfahrräder

Viele Kommunen führen als Vorreiter Dienstfahrräder in ihren Behörden ein. Sinnvoll ist es, öffentlich sichtbare Beamte, z.B. Polizisten mit Rädern auszustatten (Münster). In Tübingen hat z.B. auch der OB ein öffentlichkeitswirksames Dienst-Pedelec.

→ HF 4.5: *Mobilitätsmanagement*



Bild: Internet (Stadt Münster)

### Aktionstage

Viele Kommunen werben auf Fahrradaktionstagen für die Nutzung von Fahrrädern im Stadtverkehr. Im Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern werden auch Sicherheitsaspekte diskutiert und Informationsbroschüren zu Einzelaspekten verteilt. Man kann Gebrauchträder kaufen, sich über neue Fahrräder, Pedelecs und Segways informieren und es wird ein Unterhaltungsprogramm angeboten.

→ HF 4: *Einbinden von Akteuren in nicht-investive Massnahmen*



Bild: Internet (Stadt Aachen)

### Aachen Clever Mobil

Neubürger müssen sich alle Wege neu organisieren. Dafür bekommen sie in Aachen das Neubürgerpaket "Aachen clever mobil" mit Informationen zum ÖV und Car-Sharing. Mit diesen Informationen konnte eine Erhöhung um 2% des ÖV Anteils erzielt werden. Mit einer nachgelagerten Direktansprache können die positiven Effekte signifikant erhöht werden, wie Erfahrungen aus München zeigen.

→ HF 3: *RAD+ Paket*

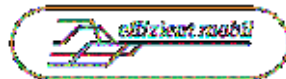


Bild: Internet (dena)

### Offenbach „Effizient mobil“

Das Mobilitätsmanagement für den Deutschen Wetterdienst und die Kreisverwaltung Offenbach in Kooperation mit der DENA beinhaltet u.a. die Einführung eines Jobtickets, die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur am Verwaltungsgebäude und eine intensive individuelle Beratung. Am Ende konnte die Zahl der ÖV Nutzer um 87% erhöht und die der MIV Nutzer um 24% reduziert werden.

→ HF 4.5: *Mobilitätsmanagement*



Bild: Internet

### Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“

Kampagne des Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW. Ziel der Kampagne ist es, die Bedeutung des Themas hervorzuheben und Kommunen darin zu unterstützen, Kinderinteressen bei allen Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Dafür präsentiert der Arbeitskreis gute Initiativen und einfach umsetzbare Maßnahmen.

→ HF 4.1: *Einbindung Akteur Schule*



Bild: Internet (BUND)

### Projektbeispiele „Einkaufen mit dem Rad“ - BUND

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hat von 2006 bis 2008 in sieben Städten für das Einkaufen mit dem Rad geworben. Örtliche Umweltgruppen haben dabei verschiedene Aktionsformen ausprobiert, um mit dem Einzelhandel, den Kommunalverwaltungen und mit den Kundinnen und Kunden ins Gespräch zu kommen und sie von den Vorteilen des umweltfreundlichen Einkaufens zu überzeugen.

→ HF 4.2/4.3: *Einkaufen mit dem Rad*

## **ANLAGE ZU VL-103/2015**

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

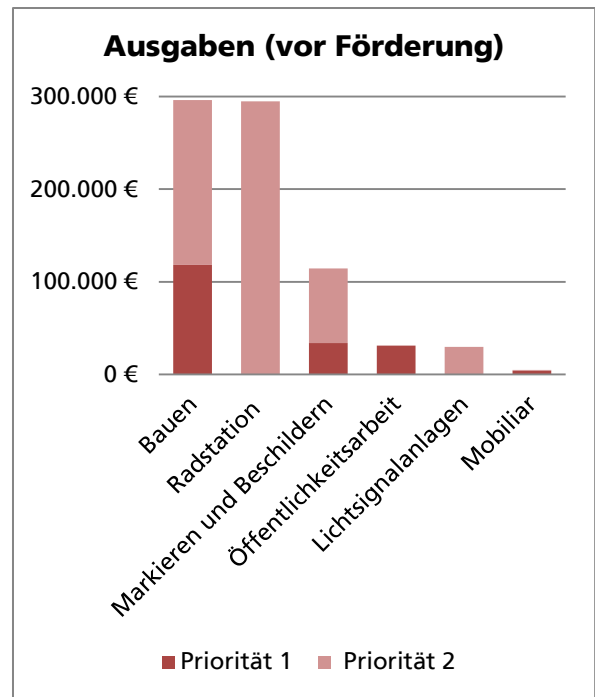
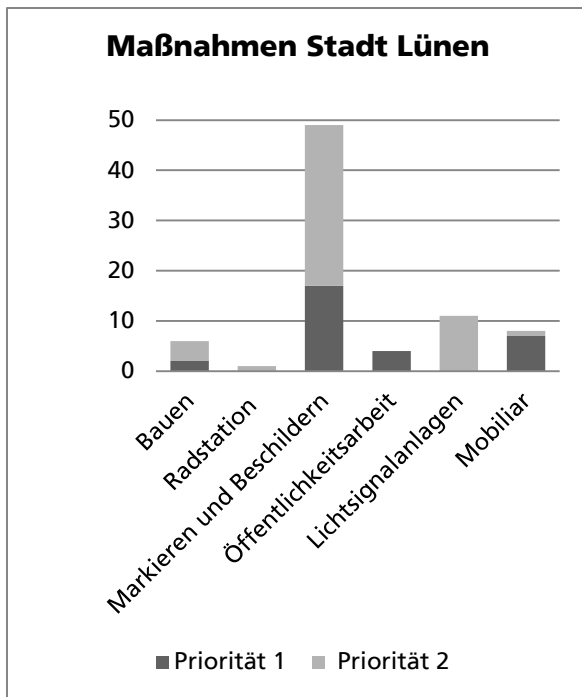
### **Maßnahmenkonzept RAD<sup>+</sup> Beschluss Handlungsprogramm**

#### **Finanzielle Auswirkungen eines Handlungsprogramms auf die Haushaltsplanung aus den Maßnahmen in der Baulast der Stadt Lünen (Prioritäten 1 und 2)**

##### **1. Maßnahmen nach Bereichen mit Ausgaben, Förderung und Eigenanteilen**

Das Handlungsprogramm aus dem Beschlussvorschlag umfasst ca. 80 Maßnahmen in der Baulast der Stadt Lünen, die geschätzte Ausgaben in einer Größenordnung von etwas weniger als 800.000 € über die Haushaltsjahre 2016-2018 nach sich ziehen würden. Das vorgeschlagene Programm enthält eine Vielzahl von effizienten Kleinmaßnahmen. Einzelne Maßnahmen mit hohen Ausgaben wurden lediglich dann von den Gutachtern mit einer Priorität 1 oder 2 bewertet, wenn sich eine hohe strategische Wirkung erzielen lässt, welche diese aufwiegt. Das ist bei der Modernisierung der Radstation am Hauptbahnhof Lünen der Fall. Die gewählten Maßnahmen aus dem Konzept RAD<sup>+</sup> wurden nach Tätigkeitsbereichen sortiert. Bei den baulichen Maßnahmen wurde die Modernisierung der Radstation herausgestellt. Die baulichen Maßnahmen I7, K1, K2, P2 und P3 werden über andere Projekte abgedeckt und tauchen zur Vereinfachung nicht in dieser Aufstellung auf.

Aus den folgenden Diagrammen und Tabellen lässt sich entnehmen, dass Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen in der Anzahl überwiegen. Bei den finanziellen Auswirkungen – ohne die Berücksichtigung von Fördertatbeständen – überwiegen dagegen die baulichen Maßnahmen.



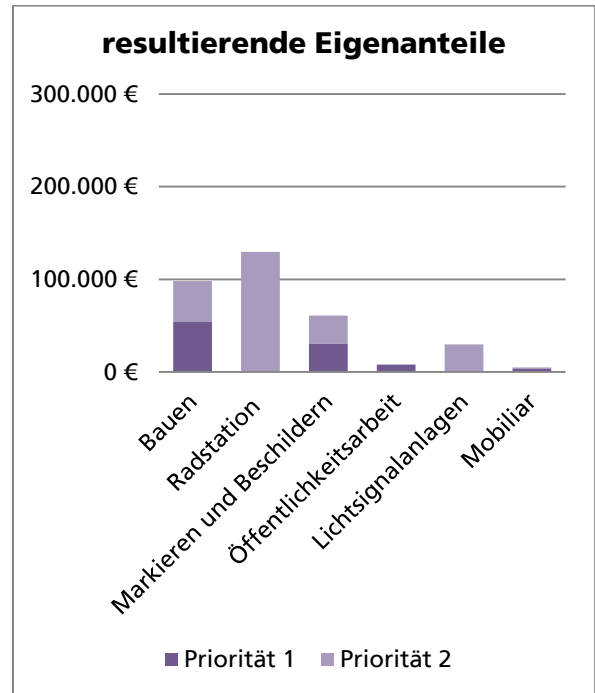
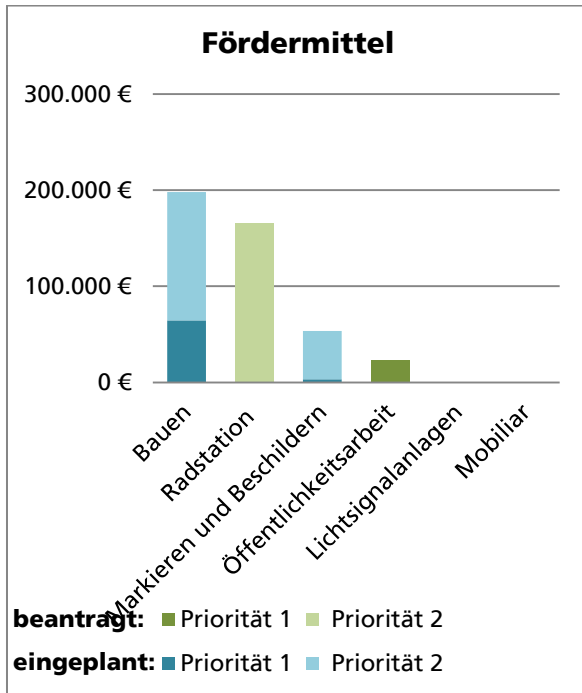
Maßnahmen Stadt Lünen	Priorität 1	Priorität 2
Bauen	C1, F7	B4, C3, F12, I5
Radstation		P1
Markieren und Beschildern	A1-5, A9, B5, B12, F3, F8-9, G3, J3, K7-10	B4, B13, C2, D9, J4 (anteilig), J5, K3-5, K11-13, N1, N3-16, N18, N20-23
Öffentlichkeitsarbeit	0.0, 1.0, 2.0, 3.0	
Lichtsignalanlagen		D1-9, H1, H5, I4
Mobiliar	F2 (anteilig), F4, L1-2, L4-7	O1

Ausgaben (vor Förderung)	Priorität 1	Priorität 2	Summe
Bauen	118.200 €	178.000 €	296.200 €
Radstation		295.000 €	295.000 €
Markieren und Beschildern	33.800 €	80.600 €	114.400 €
Öffentlichkeitsarbeit	31.000 €		31.000 €
Lichtsignalanlagen		29.800 €	29.800 €
Mobiliar	3.850 €	1.000 €	4.850 €
<b>Gesamt</b>	<b>186.850 €</b>	<b>584.400 €</b>	<b>771.250 €</b>



Sowohl für die Modernisierung der Radstation als auch für die Öffentlichkeitsarbeit wurden bereits Fördermittel beantragt. Für die Radstation gilt der Ratsbeschluss vom 18.12.2014. Fördermittel für die Öffentlichkeitsarbeit wurden auf Grundlage des Maßnahmenpakets 1 beim MBWVS NRW beantragt. Die „nicht-investiven“ Maßnahmen der Gutachter ergeben nach Kostenschätzung der Stadtverwaltung ca. 31.000 €. Für die Tätigkeitsbereiche „Bauen“ und „Markierungen und Beschildern“ stehen ebenfalls Fördermittel des MBWVS NRW in Aussicht. Bei der Bezirksregierung Arnsberg bzw. dem MBWVS NRW wurde ein formaler Antrag zur Prüfung der Förderfähigkeit abgeben, der zur Klärung von Maßnahmen im „Graubereich“ der entsprechenden Förderrichtlinie dienen soll und derzeit bearbeitet wird.

Die folgenden Diagramme stellen die bereits beantragten und lediglich eingeplanten Fördermittel sowie die resultierenden Eigenanteile dar. In den Tabellen sind die entsprechenden Zahlen aufgeführt.



Fördermittel	Priorität 1	Priorität 2	Summe
Bauen*	64.425 €	133.500 €	197.925 €
Radstation**		165.500 €	165.500 €
Markieren und Beschildern*	3.225 €	50.250 €	53.475 €
Öffentlichkeitsarbeit**	23.250 €		23.250 €
Lichtsignalanlagen			
Mobiliar			
<b>Gesamt</b>	<b>90.900 €</b>	<b>349.250 €</b>	<b>440.150 €</b>

\*eingeplant

\*\*beantragt

resultierende Eigenanteile	Priorität 1	Priorität 2	Summe
Bauen	53.775 €	44.500 €	98.275 €
Radstation		129.500 €	129.500 €
Markieren und Beschildern	30.575 €	30.350 €	60.925 €
Öffentlichkeitsarbeit	7.750 €		7.750 €
Lichtsignalanlagen		29.800 €	29.800 €
Mobiliar	3.850 €	1.000 €	4.850 €
<b>Gesamt</b>	<b>95.950 €</b>	<b>235.150 €</b>	<b>331.100 €</b>

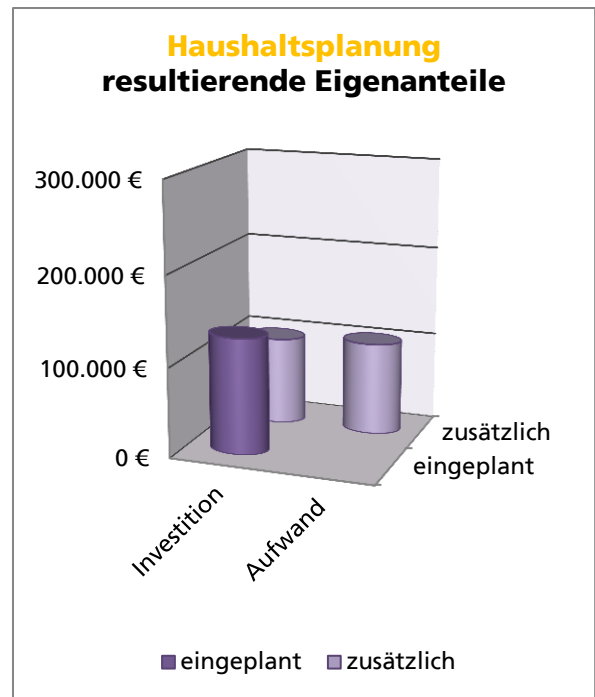
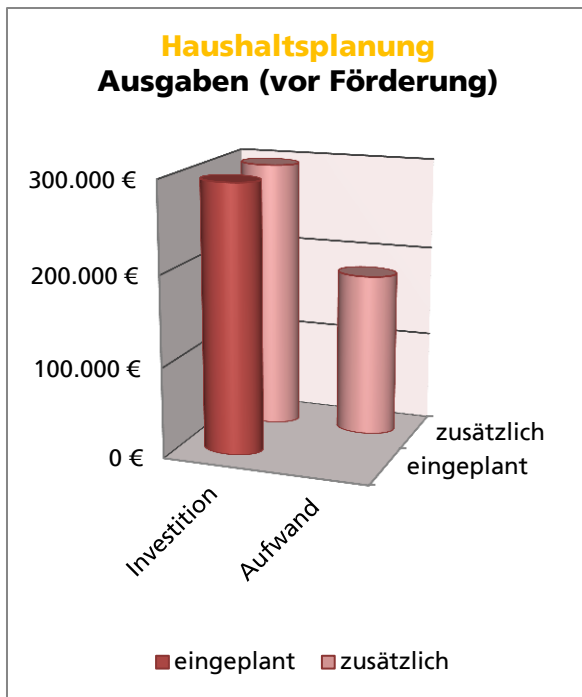
## **2. Einordnung der Maßnahmen in die Haushaltsplanung**

Abweichend von der Umsetzungsstrategie soll das Handlungsprogramm auf die Maßnahmen der Prioritäten 1 und 2 beschränkt und in einem Dreijahreszeitraum umgesetzt werden. Das Handlungsprogramm wird damit auf die effizientesten Maßnahmen beschränkt und der Umsetzungsplan auf einen realistischen Zeitraum bezogen. Der begrenzten Verfügbarkeit von finanziellen und personellen Ressourcen wird damit Rechnung getragen. Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen in den Jahren 2016 bis 2018 soll sich nach der Verfügbarkeit von Fördermitteln und der Priorität richten (zuerst Maßnahmen ohne Fördermittel und mit Priorität 1).

Für die Haushaltsplanung dieses Dreijahreszeitraums wurde eine Einordnung in investive und konsumtive Maßnahmen vorgenommen. Eingeplante Investitionen tauchen in der mittelfristigen Finanzplanung auf und werden anderen Projekten zugeordnet (Modernisierung der Radstation). Zusätzliche Investitionen betreffen das Budget für investive Maßnahmen des Konzepts RAD<sup>+</sup>, das neu zu bilden wäre. Eingeplanter Aufwand, der in der mittelfristigen Finanzplanung auftaucht, ist nicht vorhanden. Der zusätzliche Aufwand wäre in den Aufwandskonten der jeweiligen Fachabteilungen bereit zu stellen.

Die zeitliche Verteilung der Ausgaben und Einnahmen für die Haushaltsjahre 2016 bis 2018 wurden geschätzt. Die Modernisierung der Radstation als eingeplante Investition ist im Haushaltsplan 2016 enthalten und verursacht keine zusätzlichen Ausgaben. Somit entstehen schätzungsweise zusätzliche investive und konsumtive Ausgaben von 476.250 €.

Die folgenden Diagramme und Tabellen enthalten die geplanten und zusätzlichen Ausgaben getrennt nach Investition und Aufwand. Nach Haushaltsjahren sind tabellarisch die Ausgaben und Einnahmen aufgeführt.



Maßnahmen der Stadt Lünen und ihre Einordnung in die Haushaltsplanung	
Investition, eingeplant	Radstation
Investition, zusätzlich	Bauen
Aufwand, eingeplant	-
Aufwand, zusätzlich	Beschilderung und Markierung, Öffentlichkeitsarbeit, Lichtsignalanlagen, Mobiliar

Ausgaben (vor Förderung)	eingeplant	zusätzlich	Summe
Investition	295.000 €	296.200 €	591.200 €
Aufwand		180.050 €	180.050 €
Gesamt	295.000 €	476.250 €	771.250 €

resultierende Eigenanteile	eingeplant	zusätzlich	Summe
Investition	129.500 €	98.275 €	227.775 €
Aufwand		103.325 €	103.325 €
Gesamt	129.500 €	201.600 €	331.100 €

<b>Ergebnis nach Jahren</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>gesamt</b>
Investition	295.000 €	118.200 €	178.000 €	591.200 €
Förderung	169.900 €	64.425 €	129.100 €	363.425 €
<b>Eigenanteil Stadt Lünen/ Finanzplan investiv</b>	<b>125.100 €</b>	<b>53.775 €</b>	<b>48.900 €</b>	<b>227.775 €</b>
Aufwand	87.750 €	85.800 €	6.500 €	180.050 €
Förderung	8.250 €	63.600 €	4.875 €	76.725 €
<b>Eigenanteil Stadt Lünen/ Ergebnisplan</b>	<b>79.500 €</b>	<b>22.200 €</b>	<b>1.625 €</b>	<b>103.325 €</b>
Investition+Aufwand	382.750 €	204.000 €	184.500 €	771.250 €
Gesamtförderung	178.150 €	128.025 €	133.975 €	440.150 €
<b>Gesamteigenanteil Stadt Lünen</b>	<b>204.600 €</b>	<b>75.975 €</b>	<b>50.525 €</b>	<b>331.100 €</b>

## **ANTRAG AF-83/2015**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
FDP-Fraktion	07.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Antrag der FDP-Fraktion vom 07.08.2015 i.S. Bewerbung um ein Gründerzentrum**

Siehe Anlage.



## FDP-Fraktion im Rat der Stadt Lünen

FDP-Fraktion Lünen, Friedhofstraße 15, 44536 Lünen

Herrn  
Bürgermeister Hans-Wilhelm Stodollick  
Rathaus der Stadt Lünen  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

### Geschäftsstelle

Friedhofstraße 15  
44536 Lünen

☎ 0152 / 3400 9007  
☒ 0231 / 568 4113  
✉ fraktion@fdp-lunen.de

Lünen, den 03.08.2015

### Antrag an den Rat der Stadt Lünen - Gründerzentrum

7. 08. 15

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

sehr geehrte Ratsmitglieder,

die FDP-Fraktion beantragt Lünen als Standort für das Gründerzentrum zu bewerben.

#### Begründung:

Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie des nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministers Garrelt Duin sollen fünf Zentren errichtet werden, in denen Start-Ups gefördert werden sollen. Die FDP-Fraktion Lünen fordert die Stadt auf, sich an dem Ausschreibungsverfahren um ein solches Zentrum aus dem „Maßnahmenpaket für die Entwicklung der Digitalen Wirtschaft NRW“ beteiligen.

In diesen Förderzentren sollen Gründer unterstützt werden, finanzielle Hilfe erhalten und sich vernetzen können. Damit soll die digitale Wirtschaft in NRW gefördert werden und neue Anregungen durch die Start-Ups erhalten. Lünen, als Tor zum Ruhrgebiet, ist für ein solches Gründerzentrum ideal gelegen. Die Stadt würde durch neue innovative Gründungen ebenfalls profitieren.

Somit ergäbe sich für die Stadt ein Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Kommunen, da sich die Start-Ups um ein Gründungszentrum ansiedeln können. Dadurch können neue Arbeitsplätze in Lünen entstehen.

Über eine Unterstützung unseres Antrags würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Roland Giller  
FDP Fraktion im Rat der Stadt Lünen

Fraktionsvorsitzender  
Dr. Roland Giller

Tel.: 0231 568 4114  
Mobil: 0152 5378 3070  
E-Mail: r.giller@fdp-luene.de

Bankverbindung  
Commerzbank Lünen

BLZ 440 800 50  
Kto.-Nr. 370 883 400

## **ANTRAG AF-86/2015**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Fraktion Bündnis90/Die Grünen	13.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	2
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend		/15	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.08.2015 i.S.**

**"Kommunale Daseinsvorsorge nicht durch Freihandelsabkommen gefährden"**

Siehe Anlage.



# Fraktion im Rat der Stadt Lünen



11.08.15

Geschäftsstelle  
Münsterstraße 1h  
44534 Lünen  
Tel. 02306 / 1778  
Fax 02306 / 258011  
[buero@gruene-luenen.de](mailto:buero@gruene-luenen.de)

Lünen, den 11.08.2015

## **Bündnis 90/ Die Grünen bringen für die Sitzung des Rates am 27.08.20145 folgende Resolution ein**

### **Kommunale Daseinsvorsorge nicht durch Freihandelsabkommen gefährden**

Der Rat der Stadt Lünen appelliert an

- die Kommission der Europäischen Union
- das Parlament der Europäischen Union
- die Bundesregierung
- die Landesregierung NRW
- und an den Städte- und Gemeindebund

sich im Zuge der Verhandlungen um das Transatlantische Freihandelsabkommen mit den USA (TTIP), und des internationalen Dienstleistungsabkommens "Trade in Services Agreement" (TISA), sowie auch beim des bereits verhandelten Freihandelsabkommens mit Kanada (CETA) uneingeschränkt für die kommunale Selbstverwaltung, den Schutz und Fortbestand der kommunalen Daseinsvorsorge und der kommunalen Kultur- und Bildungspolitik einzusetzen.

Der Rat stellt fest, dass:

1. die bisherigen Verhandlungen weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit geführt wurden und diese Intransparenz das Misstrauen in die Verhandlungsführung der EU-Kommission erhöht hat und die demokratischen Grundsätze untergräbt,
2. die geplanten Abkommen nach derzeitigem Kenntnisstand geeignet sind, die bisherige Form kommunaler Daseinsvorsorge und das Subsidiaritätsprinzip zu gefährden und negative Auswirkungen für das kommunale Handeln, bei der öffentlichen Auftragsvergabe in Lünen, einschließlich der Delegation von Aufgaben an kommunale Unternehmen haben können. Als Beispiele seien hier genannt: SAL, die Förderung und Unterstützung von Kultur und der Erwachsenenbildung (z.B. unsere Musikschule oder die VHS) wie auch die Tarifgestaltung und die Arbeitsbedingungen für Beschäftigte der Stadt Lünen.
3. die geplanten Abkommen der Eröffnung von Marktzugängen im Dienstleistungssektor dienen, insbesondere auch der öffentlichen Dienstleistungen, und die

- Organisationshoheit der Kommunen gefährden. Z.B. nicht liberalisierte Bereiche, wie die kommunale Wasserver- und Entsorgung und der Nahverkehr (VKU)
4. durch die Verwendung von sogenannten Negativlisten, die Rekommunalisierung von Dienstleistungen deutlich erschwert, wenn nicht sogar unmöglich macht.

Der Rat fordert, dass:

1. Die Verhandlungen mit größtmöglicher Transparenz- und Öffentlichkeit zu führen sind,
2. die wirtschaftliche Betätigung von Kommunen im Bereich der Daseinsvorsorge und der kommunalen Infrastruktur – auch nicht durch die Verwendung sogenannter Negativlisten - eingeschränkt werden darf und Spielräume für eine Auftragsvergabe nach sozialen, ökologischen oder regionalen Kriterien nicht verschlechtert werden dürfen,
3. Umwelt- und Sozialstandards und die Möglichkeiten politischer Gestaltung nicht durch Investor-Staat-Schiedsverfahren parallel zur bestehenden Gerichtsbarkeit gefährdet werden dürfen.

Insbesondere wird die Bundesregierung aufgefordert,

im Ministerrat der Europäischen Union im Bereich der Dienstleistungen aktiv für so genannte Positivlisten einzutreten, die explizit nicht die kommunale Daseinsvorsorge sowie den Kultur-, Gesundheits- und Bildungsbereich tangieren.

Die Anwendung von Negativlisten im bereits verhandelten Freihandelsabkommen mit Kanada (CETA) darf nicht gebilligt werden. Hier muss nachverhandelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Eckhard Kneisel

## **ANTRAG AF-90/2015**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO NRW	17.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	20.08.2015	5/15	1.1
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	2.1
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend		/15	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Anregung gem. § 24 GO vom 11.08.2015 i.S. Ablehnung des Freihandelsabkommen TTIP, CETA und TISA**

**hier: Begründung des örtlichen Bezuges**

Siehe Anlage.

EINSCHREIBEN m. R.  
Stadt Lünen  
Herrn Bürgermeister  
Hans Wilhelm Stodollick  
Rathaus  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

**Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW (Anregung)**  
Bezug: Meine Anregung per Einschreiben am 15.07.15  
Ihr Antwort-Schreiben vom 21.07.2015

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Stodollick,

als Bürger der Stadt Lünen stelle ich, \_\_\_\_\_, erneut den Antrag auf nachfolgende Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Lünen.

**Beschluss:**

Der Rat der Stadt Lünen lehnt die Abkommen TTIP, CETA und TISA ab. Es handelt sich bei diesen Abkommen um bi- und plurilaterale Handelsverträge, die die Gestaltungsmöglichkeit des Rates unserer Stadt und unserer Bürgerinnen und Bürger nachhaltig einschränkt. Diese Verträge dienen in erster Linie den Interessen von multinationalen Konzernen. Diese Verträge stellen einen massiven Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung dar.

Die Stadt Lünen wird diese ablehnende Haltung in geeigneter Weise gegenüber der Landes- und Bundesregierung sowie dem Europäischen Parlament deutlich machen und sich in den kommunalen Spitzenverbänden ebenfalls gegen den Abschluss bzw. die Ratifizierung der Handelsverträge einsetzen. Sie wird darüber hinaus ihre Möglichkeiten nutzen, die Öffentlichkeit über ihre ablehnende Haltung zu den Freihandelsabkommen TTIP, CETA und TISA zu informieren.

**Begründung:**

Die folgenden Punkte 1-5 sind Bestandteil meines Schreibens vom 15.07.15. In Ihrem Antwortschreiben vom 21.07.15 erfüllt Ihrer Auffassung nach meine Anregung bestimmte Voraussetzungen nicht (gem. § 24 der Gemeindeordnung NRW muss ein spezifischer Bezug vorliegen, den Sie nicht als gegeben ansehen). Diese Auffassung vertrete ich auf gar keinen Fall und werde dies in den nachfolgenden Punkten 6-13 dezidiert erläutern.

**1. Demokratie und Transparenz**

Die Verhandlungen zu allen drei Abkommen fanden und finden als **Geheimverhandlungen statt – unter Ausschluss der Öffentlichkeit**. Nicht einmal die EU-Abgeordneten haben uneingeschränkten Zugang zu den Dokumenten. Und obwohl Städte und Kommunen direkt betroffen sind, werden die kommunalen Spitzenverbände (Städte- und Gemeindetag, sowie Landkreistag) nicht in die Verhandlungen eingebunden. Dies entspricht nicht den demokratischen Standards. Vielmehr muss die Einbeziehung in die Verträge so frühzeitig erfolgen, dass die Gestaltungsfähigkeit gegeben ist. Daher fordere ich die Veröffentlichung aller Verhandlungsdokumente, sowie die Einbeziehung in die Verhandlungen. Dies fordere ich für TTIP, CETA und TISA.

**2. Investitionsschutz für Konzerne**

Bei TTIP und CETA erhalten internationale Konzerne ein Sonderklagerecht gegen demokratisch beschlossene Gesetze. Die Klagen werden vor privaten Schiedsgerichten verhandelt. Diese stellen eine Paralleljustiz dar, die grundlegende Prinzipien des Rechtsstaates unterläuft und Konzerne mächtiger macht als demokratisch gewählte Regierungen. Der Bundesverband der mittelständischen Wirtschaft sieht sich hierdurch benachteiligt und die Rechtsstaatlichkeit in Europa ausgehebelt, und lehnt daher u. a. den geplanten Investitionsschutz strikt ab.

Auch Beschlüsse unseres Stadtrates können Anlass für solche Klagen sein. Dies würde dazu führen, dass sich der Stadtrat bei jedem Beschluss überlegen müsste, ob er eventuell die Gewinnerwartung eines Konzerns schmälern und somit eine Klage gegen den Staat auslösen könnte.

### 3. Negativliste, Kommunale Daseinsvorsorge, öffentliches Beschaffungswesen

In den Abkommen wird geregelt, welche Dienstleistungen von den Städten und Gemeinden erbracht werden dürfen und welche dem Wettbewerb unterliegen müssen. In dem schon ausverhandelten CETA wird dies über eine Negativliste festgelegt. Nur die dort benannten öffentlichen Aufgaben sind geschützt. Dies bedeutet für unseren Stadtrat eine massive Einschränkung in seiner Handlungsfreiheit, da es unserem Stadtrat nicht mehr möglich sein wird, auf sich verändernde Lebensbedingungen zu reagieren. Er kann keine neuen Aufgaben übernehmen, die bei Vertragsabschluss nicht in dieser Liste standen. In der Negativliste von CETA sind unsere städtischen Strom-, Gas-, Fernwärme-, Abwasser-, Breitbandnetze und Smart Grids ebenso nicht gelistet (und damit ausschreibungspflichtig) wie unsere öffentliche Beleuchtung, städtischen Grünflächen, der soziale Wohnungsbau und der Stadthafen. In Verbindung mit dem Investitionsschutzstandard "Fair and equitable treatment" können ausländische Investoren über ihre Niederlassungen in Kanada auf indirekte Enteignung klagen und so die Ausschreibung erzwingen. Die EU schließt bisher nur hoheitliche Bereiche aus. Nach geltendem deutschen und EU-Recht können Kommunen bislang bei der Auftragsvergabe darauf Einfluss nehmen, dass kleine und mittlere Unternehmen zum Zuge kommen. Dies verbessert die Wettbewerbsbedingungen für regionale Anbieter, und stärkt damit die lokale Wirtschaft. **Die Abkommen bedrohen dieses wichtige Instrument kommunaler Selbstbestimmung.** Auch die Einhaltung tariflicher Mindestlöhne und andere Rahmenbedingungen bei öffentlichen Aufträgen könnten unter TTIP, CETA und TISA von Investoren angegriffen werden.

### 4. Standstill- und Ratchet-Klausel

Die Abkommen enthalten sowohl die Standstill- (Stillstand) wie auch die Ratchetklausel (Sperrklinge). Die Stillstand-Klausel legt fest, dass nach Einigung auf einen Status der Liberalisierung dieser nie wieder aufgehoben werden darf. Die Sperrklingen-Klausel besagt, dass zukünftige Liberalisierungen eines Sektors automatisch zu neuen Vertragsverpflichtungen werden. Ein staatliche Aufgabe (wie etwa die Abwasserentsorgung), die einmal von einem privaten Investor gekauft wurde, könnte so niemals wieder rekommunalisiert werden.

Es hat sich in jüngster Vergangenheit gezeigt, dass – aus guten Gründen – zahlreiche Privatisierungen öffentlicher Güter wieder rückgängig gemacht wurden. **Die Abkommen würden die Rückführung einmal privatisierter Leistungen in die öffentliche Hand für immer unmöglich machen.**

### 5. Living Agreement und Rat für Regulatorische Kooperation

Im CETA ist eine regulatorische Kooperation verankert, in der EU- und US-Behörden mit Konzern-Lobbyisten zusammenarbeiten, um die Fülle an unklaren Rechtsbegriffen im Vertragswerk CETA zu definieren. Dies bedeutet, dass wesentliche Teile des Vertrages erst nach dem Inkrafttreten festgelegt werden. Im Weiteren sollen hier auch Regulierungsmaßnahmen diskutiert und gegebenenfalls Standards gelockert werden, lange bevor Parlamente diese Vorschläge zu sehen bekommen.

Das Abkommen soll als "lebendes Abkommen" verabschiedet werden, was nichts anderes bedeutet, als dass sich die Verhandlungspartner auf ein allgemeines Rahmenabkommen einigen und die Details (z.B. Absenkung der Standards) dann in einem Ausschuss (im Nachhinein) weiterverhandeln. All dies geschieht am Europaparlament vorbei und entzieht sich dadurch jeglicher demokratischen Kontrolle und hat auch direkte Auswirkungen auf unsere Stadt.

Es gilt also, diese Auswirkungen auf die Stadt Lünen zu beschreiben.

### 6. Zum Hintergrund des Abkommens

Das TTIP ist ein bilaterales Freihandelsabkommen zur Investitions- und Handelspartnerschaft zwischen EU und USA mit Schadenersatzansprüchen und Klagemöglichkeit von Konzernen. Es soll 2015/2016 in Kraft treten. Im Januar 2014 gab es dazu eine Erklärung der großen Koalition (CDU/SPD) im Bundestag, das TTIP bis Ende 2015 zügig zum Abschluss zu bringen.

Das TTIP soll aber auf Drängen der amerikanischen Handelskammer auch für die Dienstleistungssektoren (einschl. Bildung, Kultur, Gesundheit etc.) und das öffentliche Beschaffungswesen geöffnet und liberalisiert werden. In den USA ist das meiste bereits liberalisiert, in der EU noch vieles in öffentlicher und kommunaler Hand. Das TTIP-Abkommen reicht deshalb im Dienstleistungssektor über alle bisherigen bilateralen und multilateralen Abkommen hinaus. TTIP wird noch flankiert durch das parallel

verhandelte GATS-Nachfolgeabkommen TISA für den Handel mit (auch zwischenmenschlichen) Dienstleistungen.

Der EU-Binnenmarkt ist zu 60%-70% ein Dienstleistungsmarkt, auf dem allein in Deutschland 11.200 Kommunen als öffentlicher Dienstleistungserbringer fungieren. In ganz Europa sind es ca. 200.000 Kommunen, die für amerikanische Ambitionen hochgradige Begehrlichkeiten zur Gewinn bringenden Privatisierung und Kommerzialisierung wecken.

Das sind nicht zum ersten Mal Angriffe auch auf die kommunalen Dienstleistungen, sondern sie sind von langer Hand angestrebt: Es gibt nachweislich eine Serie von multilateralen und bilateralen Abkommen, die sich wie ein Spinnennetz um die Marktteilnehmer und Staaten legen und aus denen es kein Entkommen gibt: 140 von Deutschland seit 1959, ca. 1400 in Europa, über 3000 weltweit (von GATT in den 50-er Jahren über WTO, GATS bis hin zum Nachfolgeabkommen TISA, ein Abkommen zur umfassenden Liberalisierung des internationalen Dienstleistungshandels.

#### 7. Im konkreten Fokus des Abkommens

Bei TTIP geht es also nicht nur um Warenhandel, sondern vornehmlich auch um:

- Handel mit Dienstleistungen
- Teilhabe an öffentlicher Auftragsvergabe
- Handel mit Finanzprodukten,
- Patente und Urheberrechte
- Lockerung des Datenschutzes
- Nutzung von Land und Rohstoffen
- Bildungs- und Gesundheitswesen,
- kulturelle Dienstleistungen
- Veränderung von Verbraucher- und Umweltstandards,
- Veränderung von Sozialstandards,
- Regelungen des Tarif- und Arbeitsrechtes,
- Rechte und Arbeitsmöglichkeiten von Immigranten,
- Liberalisierung der Wasser- und Abwasserwirtschaft,
- Marktöffnungen für Energie und Transportwesen,
- weitere Marktöffnung für Müllentsorgung,
- Verkehr und öffentlichen Nahverkehr
- Subventionsabbau (auch für kommunale und kulturelle Einrichtungen etc.) usw.

Damit sind fast alle Bereiche der kommunalen Daseinsvorsorge massiv betroffen, obwohl dies von der EU-Handelskommission nach wie vor bestritten wird. Lediglich „bestimmte grundlegende Dienstleistungen auf lokaler Ebene werden durch TTIP nicht angetastet“ (so heißt es in einer offiziellen Broschüre der EU-Kommission). Im Text von TTIP ist lediglich unverbindlich und unklar die Rede von „Ausschluss von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“. Doch wehret den Anfängen! **Denn gerade der profitfreie öffentliche Sektor wird massiv betroffen sein.** Die kommunalen Dienstleistungssektoren und das öffentliche Beschaffungswesen (in den USA schon weitgehend privatisiert) stehen derzeit im Fokus der Verhandlungen, und es ist wohl angebracht und legitim, die Räte und Gemeindevorsteher noch rechtzeitig auf die Gefahren und Risiken hinzuweisen.

#### 8. Zur Nichtzuständigkeit bzw. zur obrigkeitlich verpflichteten Ignoranz

Damit sind nahezu alle Aufgabenbereiche der Kommunen berührt. Und dennoch sind die Kommunen oder die kommunalen Spitzenverbände (Städtetag, Landkreistag, Städte- und Gemeindebund) auf nicht nur dreieinschüchternde Weise (Bundesebene: Anweisung des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundetags unter der Zuständigkeit von Präsident Lammert), sondern auch in bester SPD-Basta-Manier (Landesebene: Erlass des Inneministeriums NRW v. 11.12.2014) **in die TTIP-Verhandlungen nicht eingebunden.** In diesen Verlautbarungen wird generell die Auffassung vertreten, dass politische Erklärungen oder allgemeine Äußerungen zu politischen Sachverhalten jener Bedingung nicht genügen, die da lautet, dass im Zusammenhang mit den geplanten Freihandelsabkommen TTIP, CETA und TISA ein spezifischer örtlicher Bezug vorliegen muss. Mit Ihrem vorgenannten Schreiben vom 21.07.15 über die Ablehnung meiner Anregung zur Beschlussfassung im Rat der Stadt Lünen zeigen Sie durch Ihre Empfehlung, meine Anregung mangels örtlicher Zuständigkeit von der Tagesordnung der nächsten Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses des Rates der Stadt Lünen abzusetzen, **eifertigen und obrigkeitlich verpflichteten Gehorsam** und folgen in der Hierarchie der Verfassungsorganisiertheit fahrlässig, wenn nicht sogar vorsätzlich diesen strikt autoritär formulierten Anordnungen.



Ebenso auffällig wie schwerwiegend ist, dass selbst der Deutsche Landkreistag in einer Stellungnahme vom 15.03.2015 der Sicht des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages widerspricht: *"Eine Befassungskompetenz der Gemeindevertretungen ist nach der ständigen Rechtsprechung gegeben, soweit sie sich mit den möglichen Auswirkungen des Freihandelsabkommens auf ihr konkretes Gemeindegebiet auseinandersetzt. Dieses ist mit Blick gerade auf die Befürchtungen hinsichtlich der kommunalen Organisationshoheit bei der Daseinsvorsorge regelmäßig der Fall. Mögliche Marktzugangspflichten im Rahmen von Freihandelsabkommen wirken sich eben auf typische kommunale Dienstleistungen wie die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung, den regelmäßig kommunal organisierten und durchgeführten öffentlichen Personennahverkehr, Sozialdienstleistungen oder Krankenhäuser aus."*

### **9. Örtlicher Bezug: Aufgaben und Berührungspunkte**

Ich möchte Sie deshalb an dieser Stelle und ganz konkret daran erinnern, dass faktisch in der Stadt Lünen spezifische Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge anfallen, die von den folgenden Institutionen erbracht werden, Sie fallen somit sowohl unmittelbar als auch mittelbar in Ihren Verantwortungsbereich:

- Wasserver- und -entsorgung (Stadtwerke Lünen, Stadtbetrieb Abwasserbeseitigung Lünen AöR)
- Energieversorgung (Stadtwerke Lünen)
- Abfallbeseitigung (Wirtschaftsbetriebe Lünen als PP-Partner)
- Öffentlicher Nahverkehr (VKU mit Beförderungslinien auf Lünener Stadtgebiet)
- Schulbau (Stadt Lünen als Schulträger)
- Kulturelle Bildungseinrichtungen (Volkshochschule Lünen, Musikschule Lünen usw.)
- Kultur-Einrichtungen (Hilpert-Theater Lünen, städtische Museen, städt. Bibliotheken, Hansesaal, LÜKAZ)
- Kindertageseinrichtungen (Stadt Lünen als Träger)
- Flächennutzungspläne (Stadtverwaltung Lünen)
- Baugenehmigungen (Stadtverwaltung Lünen)
- Sparkassen (Sparkasse Lünen mitsamt den von ihr finanzierten Stiftungen)
- Sportanlagen und Bäder (in Trägerschaft der Stadt Lünen bzw. Bädergesellschaft der Stadtwerke Lünen)

Der aus TTIP abzuleitende nachfolgende Katalog von insgesamt 16 Punkten verdeutlicht die Berührungspunkte und damit die konkreten Gefahren und Risiken von TTIP für die kommunale Selbstverwaltungsebene:

- a) Umweltauflagen (Stadtverwaltung), Arbeitnehmerrechte (Stadt Lünen als Arbeitgeber) oder Verbraucherschutz (Verbraucherschutzstelle in Lünen) sind sowohl Anliegen als auch (teilweise) im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Selbstverwaltungsebene.
- b) Bei öffentlichen Ausschreibungen und Auftragsvergaben (Stadtverwaltung) sind die üblichen Auflagen (für tarifgerechte Bezahlung, Einhaltung von Umwelt- und Qualitätsstandards) gefährdet sowie die kommunale Vergabe oder die Durchführung selber.
- c) In die lokale und regionale Energie- und Klimapolitik wird eingegriffen (Stadtwerke Lünen, Energiehandel Lünen GmbH/Trianel Kohlekraftwerk Lünen GmbH&Co. KG), Anschluss- und Benutzungszwang für umweltfreundliche Energieträger etc.).
- d) Die Wasserversorgung und -entsorgung (Stadtwerke Lünen) und der Gewässerschutz auf dem Gebiet der Stadt ist gefährdet (Lippe, Seseke, Stadthafen Lünen GmbH).
- e) Die Projekte zum „fairen Handel“ (u.a. Viktualienmarkt) mit Bevorzugung regionaler Produzenten, Händler und Unternehmen sind gefährdet und damit auch Kompetenzen der örtl. Wirtschaftsförderung Lünen.
- f) Die Subventionierung örtlicher Bildungs- und Kultureinrichtungen (VHS Lünen, Hilpert-Theater Lünen, städtische Museen in Lünen, etc.) ist in Gefahr, ebenso der Regional- und Lokalfunk (im Kreis „Antenne Unna“ mit medial-telekommunikativem Einbezug der Stadt Lünen).
- g) Die Subventionierung des ÖPNV könnte gefährdet sein und die öffentliche Verkehrsinfrastruktur (Straßenbau, etc.) könnte in Richtung privater Straßenbau oder PPP-Projekte gedrängt werden.
- h) Die hohe Qualität der öffentlichen Daseinsvorsorge ist durch Privatisierungen (Kommerz, Profit) in Gefahr, ebenso damit die Bezahlbarkeit für die Bürgerschaft der Stadt Lünen (nach Übernahme durch Private erfolgen erwartungsgemäß Preissteigerungen und Lohndumping bei den Beschäftigten). Dazu sei nur als Beispiel für künftige „Angriffe“ die Frankfurter Firma Fraport AG genannt, die als ausländischer Investor in

einem Bieterwettbewerb in Griechenland 14 staatliche Flughäfen zum Schleuderpreis erworben hat. Diese Gefahr besteht auch für die Stadt Lünen, da ausländische Investoren sehr genau hinhlicken, wo Marodes bzw. Kostentreibendes billig aufgekauft werden kann, um daraus anschließend Profit zu ziehen.

i) Mit der geforderten Beschleunigung von Genehmigungsverfahren (Stadtverwaltung Lünen) wird die praktizierte lokale Bürgerbeteiligung erschwert oder vereitelt.

j) In die kommunale Planungs- und Gestaltungshoheit der Stadt Lünen wird massiv eingegriffen (z.B. Gestaltungs- und Umweltauflagen in Bebauungsplänen, kommunale Satzungen, Ansiedlungsverbot großer Kaufmärkte auf der grünen Wiese (Wirtschaftsförderung Lünen/ LünTec Technologiezentrum), Auflagen in Raumordnungsplänen, Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen u. v. m.).

k) Das von Kommunen und Kreisen sowie Wasserverbänden unterstützte Fracking-Verbot oder -moratorium der Landesregierungen und Bundesregierung droht vereitelt zu werden. Mir ist leider nicht bekannt, inwieweit sich die Stadt Lünen bereits dazu aufgestellt hat. Es sei hier vorsorglich erwähnt.

l) In den ländlichen Kreisen und Gemeinden würde die bäuerliche Landwirtschaft (etliche Bauernhöfe auf Lünener Stadtgebiet) geschwächt (und gentechnische Pflanzen zugelassen), wenn der Agrarbereich in TTIP einbezogen bleibt.

m) Die kommunale Personal- und Haushaltspolitik (Stadtverwaltung Lünen) würde negativ beeinflusst, und auch die örtliche Arbeitsmarktpolitik und lokale Wirtschaftsstruktur:

- Zunahme von Niedriglohn-Jobs im Dienstleistungsbereich bei geringerer Tarifbindung,
- Arbeitsplatzverluste in ländlichen Bereichen, aber auch im Dienstleistungssektor,
- einhergehend mit zunehmender Einkommensungleichheit, andauernde Vermögensumverteilung von UNTEN nach OBEN, Senkung der Kaufkraft, rüchläufiger Konsum in allen Stadtteilen Lünens, Entlassungen, Insolvenzen, Anstieg der sozialen Transferzahlungen, die aus Austeritätsgründen erwartungsgemäß reduziert und den Armutsbereich in Lünen gnadenlos vergrößern werden, etc.).

n) Es droht ein noch schärferer Sparzwang der kommunalen Haushalte (in Lünen bereits schon seit geraumer Zeit strukturell und zunehmend durch gravierende Fehler der Stadtverwaltung in den letzten Jahren) sowie weitere Ausgliederungen, Privatisierungen und Deregulierungen (wie z.B. das PPP der Wirtschaftsbetriebe Lünen/Remondis-Unternehmensgruppe).

o) Insgesamt wird damit das verfassungsmäßig garantierte kommunale Selbstverwaltungsrecht (und in Bezug zur EU das Subsidiaritätsprinzip) unterlaufen, zugleich die EU- Grundrechtecharta und EU- Sozialcharta missachtet. Dazu gab es bereits im Januar 2014 die Kritik des EU-Parlamentes (Justizausschuss) an TTIP wegen der Unvereinbarkeit mit der EU-Grundrechtecharta und -Sozialcharta). Eigentlich erübrigt sich an dieser Stelle festzuhalten, dass bei diesem Verstoß gegen das Grundrecht deshalb auch das Verfassungsgericht gefordert ist.

p) Mit dem drohenden Entschädigungs- und Schadenersatzanspruch von Unternehmen (durch die ermöglichten Investorenschutz-Klagen) ist mit Klagedrohungen und Abmahnungsschreiben für die Kommunen (auch Stadtverwaltung Lünen) zu rechnen, falls sie einschränkende Regulierungen erlassen oder im Rat der Stadt der Lünen (dessen Vorsitz Sie innehaben) beschließen; damit verlieren sie ihre bisherige lokale oder regionale Entscheidungs- und Handlungsfreiheit.

Damit ist der örtliche Bezug der Auswirkungen, Risiken und Gefahren von TTIP, CETA und TISA zu den Kommunen allgemein und zur Stadt Lünen speziell konkret beschrieben.

#### 10. Rechte der Kommune

In den Kommunalverfassungen und Gemeindeordnungen heißt es demgegenüber in 5 Kernpunkten:

- Die Gemeinden sind **Grundlagen** des demokratischen Staatsaufbaus.
- Sie fördern **das Wohl der Einwohner** in freier Selbstverwaltung durch ihre von der Bürgerschaft gewählten Organe (Bürgermeister, Rat der Stadt).
- **Eingriffe in die Rechte** der Gemeinden sind nur durch Gesetze zulässig (also nicht durch bilaterale Abkommen).



- Die Gemeinden schaffen die für ihre wirtschaftliche, soziale und kulturelle Betreuung ihrer Einwohner **erforderlichen öffentlichen Einrichtungen** (und nicht auswärtige Investoren und Konzerne).
- Die Verwaltung der Gemeinden wird **ausschließlich durch den Willen der Bürgerschaft bestimmt** (und nicht fremdbestimmt von transnationalen Konzernen).

#### 11. Unterrichtungspflicht der Kommune

Deshalb wäre es wichtig, dass der Rat der Gemeinden (mit Ihnen als Vorsitzenden des Rates der Stadt Lünen) die Einwohner über die o.a. Auswirkungen durch TTIP frühzeitig unterrichtet, denn der Rat hat eine **Unterrichtungspflicht laut Kommunalverfassung**, wie NRW sie in § 23 (1) aufweist:

„(1) Der Rat unterrichtet die Einwohner über die allgemein bedeutsamen Angelegenheiten der Gemeinde. Bei wichtigen Planungen und Vorhaben der Gemeinde, die unmittelbar raum- oder entwicklungsbedeutsam sind oder das wirtschaftliche, soziale oder kulturelle Wohl ihrer Einwohner nachhaltig berühren, sollen die Einwohner möglichst frühzeitig über die Grundlagen sowie Ziele, Zwecke und Auswirkungen unterrichtet werden.“

#### 12. Ihre Haltung als Bürgermeister

Zahlreiche Studien und Stellungnahmen haben mittlerweile die **Auswirkungen der geplanten Abkommen auf die Kommunen beschrieben und auf die Gefahren und Risiken hingewiesen** (u.a. Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Kommunale Spitzenverbände, Bayrischer Städtetag, oder auch die entsprechenden TTIP- Gemeindebeschlüsse in den Städten Erkrath, Reutlingen, Kassel, Marburg, Lärach, Saarbrücken usw.). **Über 20 Mio. Unterzeichner haben sich bereits europaweit gegen die geplanten Abkommen ausgesprochen.** Es ist alles im Internet zugänglich, hinlänglich und nachweislich bekannt. Bei all diesen Fakten müssten Sie eigentlich hellhörig werden, und die kommunalen Alarmglocken in Ihrem Amt müssten pausenlos dröhnen!

Dennoch verbarrikadieren Sie sich hinter den vorgenannten von oben erteilten Anordnungen. Unbegreiflich, dass Sie dieser Entwicklung mit politisch motivierter Ignoranz und Aussitzen begegnen! Und da Sie als Vorsitzender des Rates der Stadt Lünen die Einwohner nicht rechtskonform unterrichten, wiederhole ich, dass Sie fahrlässig, wenn nicht sogar vorsätzlich handeln, **indem Sie eine autoritative, technokratisch-pragmatische Form von Politik in der Verwaltung sowie im Rat der Stadt durchsetzen**, was in seiner Komplexität eigentlich nach juristischer Aufklärung schreit. Damit geben Sie sich als mutwilliger Vollstrecker eines weltweit operierenden neoliberalen Systems zu erkennen, das auch in Deutschland nichts anderes bezweckt, als den Besitzern von Geld- und Vermögenswerten die unbeschränkte Autonomie über die Lebensverhältnisse der übrigen Bevölkerung zu sichern. Das bedeutet im Klartext:

- Demokratie scheinheilig politisch propagieren,
- Plebiszite torpedieren,
- Plutokratie zementieren,
- Bürger ausspionieren,
- Gedankenverbrechen identifizieren,
- Opposition diskreditieren,
- Waffen fleißig exportieren,
- Gewinne privatisieren,
- Verluste sozialisieren,
- „Bonzen und Bankster“ subventionieren,
- Arme mit Hartz IV drangsalieren,
- Verschweigen praktizieren,
- Informationen fragmentieren,
- Gemeinwohl eliminieren,
- die Gesellschaft entsolidarisieren,
- mit TTIP und Salamtaktik Europa und USA endlich faktisch fusionieren.

Damit outen Sie sich der Lünen Bürgerschaft in ihrer Funktion als neoliberal denkendes SPD-Mitglied sowie als neoliberal handelnder Bürgermeister einer von der SPD regierten Stadt **als Nicht-Demokrat** und erst recht nicht mehr als Sozialdemokrat, denn Neoliberalismus ist mit Demokratie nicht vereinbar. Und das alles in merkwürdig politischer Programmübereinstimmung mit der neoliberal gleichgeschalteten CDU, die von der SPD unbedingt und fürderhin benötigt wird, um im vermeintlichen Glorienschein der Regierungen aus Berlin,

Düsseldorf, Arnsberg (und Unna) sowie durch Postenverteilung in anderen angeblich demokratisch verfassten Organen und Einrichtungen der Gewaltenteilung und im Mainstream der deutschen Presse ihr folgenschweres System umsetzen zu können.

### 13. Ihr Abgang als Bürgermeister

Vielleicht irre ich mich ja auch, vielleicht tue ich Ihnen Unrecht, weil die Möglichkeit besteht, dass Sie im Verlauf Ihrer anstrengenden Dienstzeit gar nicht erfasst haben könnten, in **welch verheerende gesellschaftlichen Strömung Sie qua Amt und qua Parteimitgliedschaft getrieben worden sind**. In diesem Fall wäre ein Wort der Rücksichtnahme erforderlich:

Ich könnte davon ausgehen, dass Sie sich zum Ende Ihrer Dienstzeit nicht durch eine stillschweigende Akzeptanz der vorgenannten Abkommen einer kommunalen Schande aussetzen wollen. Denn: **Ihr Name würde in der Historie der Stadt immer mit diesen bürgerfeindlichen und schädlichen Abkommen verbunden sein**. Sie könnten ja als Bürgermeister, der qua Amt Mitglied eines kommunalen Spitzenverbands ist, Ihre Beteiligung an den Verhandlungen mit Nachdruck verlangen. Sie könnten meine Beschlussfassung einfach auf die Tagesordnung setzen. Sie könnten Versammlungen anberaumen, um die Einwohner Lünens über die Auswirkungen von TTIP auf die Stadt Lünen zu unterrichten.

Sie könnten auch in sich gehen und Ihr Gewissen befragen, **wie sinnvoll und gemeinwohlorientiert Ihr Abgang aus dem Amt gestaltet werden kann**. Sekt für die Marktapologeten in New York, Brüssel und Frankfurt mit der Filiale in Berlin oder Sekt für die bereits politisch dement-apathische Bürgerschaft in Lünen – das ist quasi die eminente Frage, wenn Sie im September das Amt verlassen. Bleiben Sie dann als scheidender Bürgermeister „der sture SPD-Gefolgsmann“ oder aber der „Held der Stadt auf der Zielgraden“?

„Geben Sie Gedankenfreiheit, Sire!“ forderte einst der Marquis Posa in Schillers „Don Carlos“ den Infanten auf und stellte die Verbrüderung und die Gedankenfreiheit als höchste Menschheitsideale dar. **„Geben Sie im Rat Redefreiheit über TTIP und diese Beschlussfassung, Herr Bürgermeister“** möchte ich Ihnen abschließend zurufen. Und Ihr Abgang könnte für die Bürgerschaft ein verantwortungsbewusster und nachhaltig positiv wirkender sein.

Hochachtungsvoll

c/ Durchschrift an die Fraktionen im Rat der Stadt

P.S.

Ich behalte mir vor, diese Anregung im Bedarfsfall der Presse zuzuleiten. Eine Kopie des Schreibens und des gesamten Vorgangs erhält mein Rechtsbeistand.

R.L.

## **ANTRAG AF-87/2015**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Interfraktionell	13.08.2015	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Rat der Stadt Lünen	beschließend	27.08.2015	4/15	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Fraktionsübergreifender Antrag vom 11.08.2015 i.S. Klageerhebung in Sachen Forensik**

Siehe Anlage.

**An den Rat  
der Stadt Lünen  
c/o Herrn Bürgermeister  
Hans Wilhelm Stodollick  
Postfach  
44532 Lünen**

Lünen, 10.08.2015

**Ratssitzung am 27.8.2015  
Fraktionsübergreifender Antrag zur Klageerhebung in Sachen Forensik**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Stodollick,  
sehr geehrte Mitglieder des Lünener Rates,

die Stadt hat auf Grundlage des entsprechenden Beschlusses des Rates vom 26.02.2014 (VL-32/2014) fristwährend Klage gegen die Errichtung einer Maßregelvollzugsklinik mit 150 Plätzen auf dem Gelände der ehemaligen "Zeche Viktoria" in Lünen eingereicht.

Aufgrund unterschiedlicher und vielseitiger Gründe, die gegen die Ansiedlung der geplanten Maßregelvollzugsklinik in Lünen sprechen und die in der Vergangenheit im Rat und auch gegenüber den verschiedenen Behörden bereits mehrfach thematisiert wurden, halten wir den Bescheid zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des Neubaus einer Maßregelvollzugsklinik in Lünen der Bezirksregierung Arnsberg vom 15.06.2015, hier zugestellt am 02.07.2015, für rechtswidrig.

Ohne auf die einzelnen Gründe eingehen zu wollen, weisen wir auf die Problematik des Anhörungserfordernisses der SAL hin und halten nach wie vor die Auswahlentscheidung für einen Forensikstandort in Lünen auf dem Gelände der ehemaligen "Zeche Victoria" in Lünen für nicht richtig.

Eine gerichtliche Überprüfung halten wir für zwingend erforderlich und geboten. Daher stellen wir hiermit den nachfolgenden, fraktionsübergreifenden Antrag:

Der Rat beauftragt die Stadtverwaltung, nicht nur fristwährend Klage einzureichen, sondern mit dem Ziel den Maßregelvollzugsklinikstandort in Lünen auf dem Gelände der ehemaligen "Zeche Victoria" zu verhindern, die Klage substanziell bis zu einem Urteil aktiv voranzutreiben. Hierzu bedarf es einer ausreichenden und fundierten Begründung der eingereichten Klage durch die beauftragten Rechtsanwälte.



Wir beantragen, über diesen Antrag namentlich abstimmen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

SPD-Fraktion

CDU-Fraktion



GFL-Fraktion

FDP-Fraktion

Fraktion Piraten/Freie Wähler

Sandra Dee-Schülken

Mustafa Kurt