



Maßnahmenbeispiele des Maßnahmenkonzepts – Teil B Integriertes Mobilitätskonzept Lünen 2035

G.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

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

	leistungsstarken BMM-Programmes viele in Lünen lebende Arbeitnehmer erreicht und ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet werden.	Raumkategorien Gesamtes Stadtgebiet
Zeithorizont (Daueraufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> • Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement; Mittelstandsinitiative 2018 • Gute Beispiele für die betriebliche Praxis; mobil gewinnt 2018 		

G.2 – Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Ziel aller Maßnahmen des IMKs ist es das Mobilitätsverhalten der Lünerinnen und Lüner langfristig hin zu mehr Nachhaltigkeit zu verändern. Um diese Veränderungen nachvollziehen zu können ist es nötig in regelmäßigen Abständen das Verkehrsverhalten zu überprüfen. Die Ergebnisse können genutzt werden, um den Maßnahmenkatalog des IMKs zu evaluieren. Außerdem können die Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden, um der Bevölkerung die Veränderungen im Straßenverkehr zu verdeutlichen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>An verschiedenen repräsentativen Stellen im Stadtgebiet sollten in regelmäßigen Abständen Verkehrszählungen, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt werden. Die verschiedenen Verkehrsträgerzahlen sind überwiegend an getrennten Standorten zu messen. Die Daten des ÖPNVs werden explizit nicht über ein solches Messverfahren ermittelt, da der Betreiber des ÖPNVs (hier VKU) entsprechende Daten bereits mittels der verkauften Ticketzahlen erhebt. An dieser Stelle müsste der Zugriff auf diese Daten hergestellt werden.</p> <p>In den Jahren 2030 und 2035 sollen detaillierte Modal Split-Erhebungen stattfinden. Diese sollen nicht nur reine Verkehrszählungen umfassen, sondern durch zusätzliche quantitative und qualitative Befragungen und Erhebungen ergänzt werden. Für die Zeit davor, dazwischen und danach bieten die Messstationen die Möglichkeit einen Eindruck von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zu erheben. Im halb-jährigen Rhythmus könnten die mobilen Messstationen an den gleichbleibenden Standorten (Vergleichbarkeit Modal-Split-Erhebung vs. Dauererhebung) aufgebaut werden. Verschiedene technische Lösungen wie Zählschläuche oder Kamerasysteme ermöglichen die automatische Erfassung der Verkehrsmengen. Diese Systeme sind zumeist innerhalb kürzester Zeit auf- und abbaubar, wodurch sich der Zeit- und Kostenaufwand der Erhebungen in vertretbaren Grenzen halten lässt. Neben dem Erwerb eines solchen Systems (Anlage & Zubehör ca. 3.500€) ist auch die Ausleihe möglich. Der AGFK Niedersachsen/Bremen verleiht ein Zählchlausystem beispielsweise über vier Wochen für 600€.</p> <p>Beim Radverkehr sollten zusätzlich einzelne Dauerzählstellen implementiert werden. Diese sind zwar kostenintensiver (Stadt Hamburg: ca. 30.000€ pro Dauermessstelle) jedoch vermitteln sie der Bevölkerung ein direktes Bild über den Radverkehr und liefern belastbare Daten.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Modal Split Lünen PKW: 57,8 % ÖPNV: 11,9 % Fahrrad: 17,3 % Fuß: 13 %</p> <p>Schnittstellen (Definition erfolgt nach Erstellung aller Steckbriefe)</p> <p>Mögliche Fördermittel Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
---	--	---



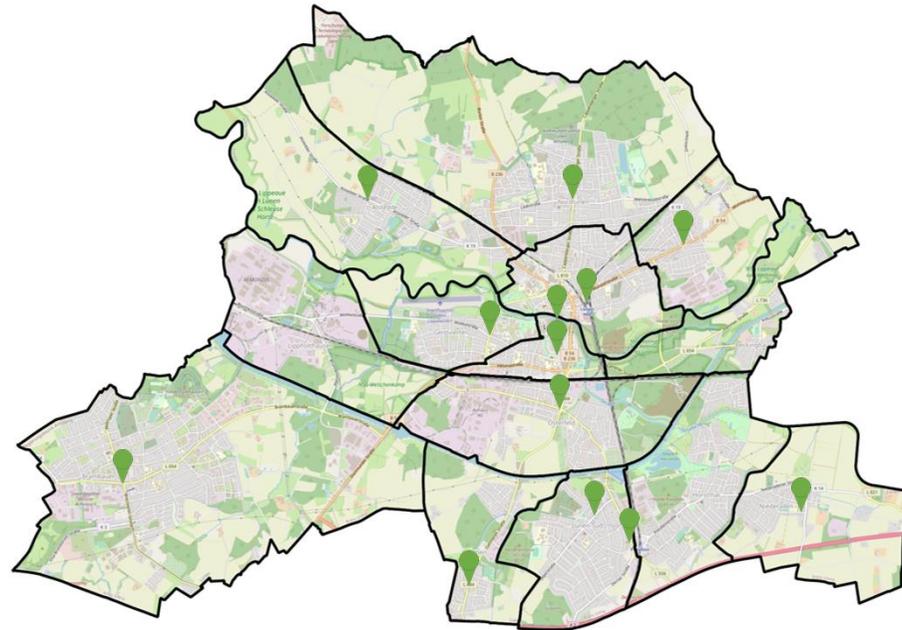
Mobile Zählstation mit Zählschläuchen in Lingen (AGFK 2021)



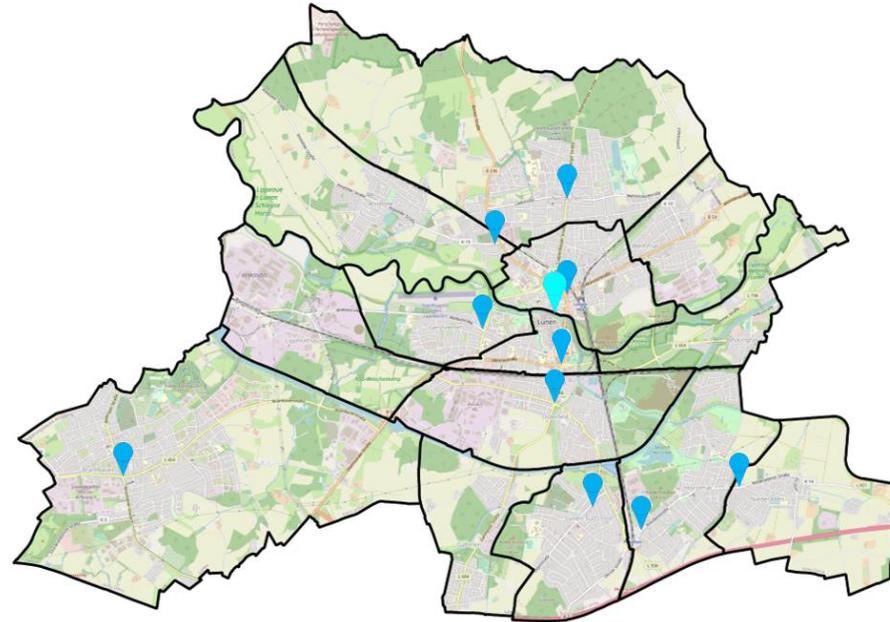
Dauerzählstelle in Düsseldorf (Stadt Düsseldorf 2022)

Raumkategorien Stadtteile

- **Messstationen Fußverkehr**
 Der Fußverkehr sollte fokussiert in den Stadtteilzentren gemessen werden. Aufgrund der in diesen Bereichen konzentrierten Daseinsgrundvorsorge, sollte sich der lokale Fußverkehr ebenfalls dort sammeln. Da der Freizeitverkehr bei diesen Messungen nur randständig untersucht wird, werden keine Messstationen an beliebten Spazierstrecken im Außenbereich eingerichtet.
- **Messstationen Radverkehr**
 Für ein möglichst genaues Bild, sollten die Messstationen im gesamten Stadtgebiet verteilt werden. Standorte für die Messstationen sollten bevorzugt an wichtigen Radverkehrsstrecken und Knotenpunkten eingerichtet werden. Hierbei handelt es sich um zentrale Punkte innerhalb der Stadtteile und wichtige Verbindungsstraßen in die benachbarten Stadtteile und das Stadtzentrum. Als Standort für die Dauerzählstation bietet sich aufgrund der zentralen Lage die Lippebrücke der Münsterstraße an.
- **Messstationen MIV**
 Die Messstationen sollen ein möglichst genaues Bild des MIVs in Lünen liefern. Zu diesem Zweck müssen die Messstationen über das gesamte Stadtgebiet verteilt eingerichtet werden. Die Standorte sollen insbesondere auf Streckenabschnitten liegen, welche wichtige Verbindungen innerhalb Lünens und in die Nachbarstädte darstellen. Dementsprechend bieten sich u.a. als Standorte die B54, B236 und wichtige Verbindungen in die Stadtteile und Nachbarstädte an.

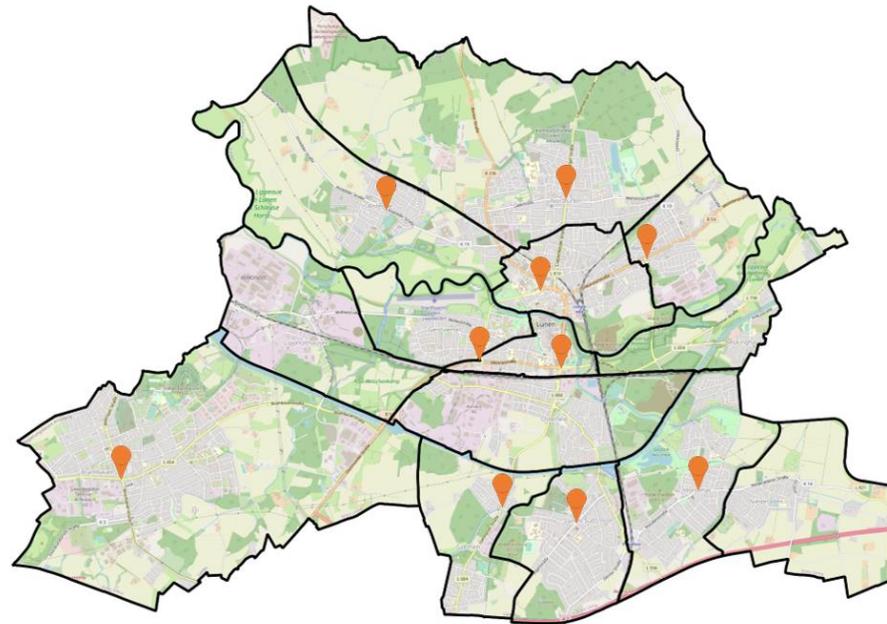


Mögliche Standorte für Messstationen des Fußverkehrs im gesamten Stadtgebiet



Mögliche Standorte für Messstationen des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet.

Dauermessstelle  Mobile Messstellen 



Mögliche Standorte für Messstationen des MIV im gesamten Stadtgebiet und an verschiedenen Straßentypen

Zeithorizont (Beginn ca. 2025, danach kontinuierliche Aufgabe)

 = Modal Split Erhebung

2022

 2030

 2035

Anmerkungen und weitere Informationen

- Mobilservice: Beispielhafte Methodik und Analysen zum Fußverkehr am Beispiel von Luzern, Schweiz
- Infravelo.de: Internetseite des Landes Berlin auf der dargestellt wird, wie die Daten des Radverkehrs erhoben und für die Öffentlichkeit aufbereitet werden können.
- LSA können zu Zählstellen für Pkw ausgebaut werden. Siehe Beispiel Münster, wo bereits über 100 Ampeln entsprechende Daten erheben.

I.1 – Straßenerneuerung als Chance

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Straßen müssen rund alle drei bis vier Jahrzehnte aufgrund von Abnutzungserscheinungen grundlegend erneuert werden. In vielen Städten, ebenfalls in Lünen, wird mittelfristig ein großer Teil der Straßen an das Ende der erwarteten Nutzungsdauer gelangen. Die zwingend notwendige Erneuerung dieser Straßen muss als Chance gesehen werden, die gesamte Straßenraumgestaltung nochmals neu zu überdenken.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die notwendigen Erneuerungsmaßnahmen bieten die Möglichkeit den Straßenraum kosteneffizient neu zu gestalten und aufzuteilen. Bei jeder Erneuerung sollten folgende Aspekte und Fragen in die Planung einfließen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die neue Straße losgelöst von der alten Straße neudenken Wie der Straßenraum heute aussieht, darf für die Neuplanung keine große Rolle spielen. Einzig die maximale Breite des Straßenschnitts sowie die zukünftig zu erfüllenden Ansprüche sollten in Anbetracht der veränderten Ansprüche an eine Straße beachtet werden. Eine Straße genauso neu zu bauen, wie sie vor Jahrzehnten gebaut wurde, wird nur in Ausnahmefällen sinnvoll sein. • Welche Ansprüche soll die Straße in Zukunft erfüllen? Im Rahmen der Verkehrswende soll sich der Modal Split in Zukunft maßgeblich zugunsten des Umweltverbunds entwickeln. Damit gehen veränderte Ansprüche an die Straßenraumgestaltung einher. Alle Verkehrsträger müssen angemessene Verkehrsflächen vorfinden. Außerdem muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Innerorts soll der Straßenraum vielfach zusätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen. • Werden die Belange aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt? Früher spielte der MIV für die Planung von Infrastrukturen oftmals eine übergeordnete Rolle. Zukünftig sollten Straßen verstärkt auf den Umweltverbund ausgerichtet werden, um diesen gezielt zu fördern. Dementsprechend müssen in der Neubauplanung alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigt werden. Die Straßenplanung muss weniger MIV-zentriert erfolgen. • Wie kann die Straße so gestaltet werden, dass auf zukünftige Veränderungen im Verkehrsverhalten flexibel reagiert werden kann? Eine neue Straße besitzt eine voraussichtliche Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten. In dieser Zeit können sich die Ansprüche und Nutzungsmuster 	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Daten, Zahlen Fakten Nutzungsdauer für geringbelastete Hauptverkehrsstraßen (HVS) rd. 50 Jahre, stärkere Belastung (HVS) rd. 40 Jahre</p> <p>Schnittstellen (Definition erfolgt nach Erstellung aller Steckbriefe)</p> <p>Mögliche Fördermittel Städtebaufördermittel (Bund) Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW) Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (Ministerium für Verkehr NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p>
--	---	--

	<p>verändern. In der Planung sollten entsprechende Szenarien direkt mitgedacht werden, um zukünftig flexibel auf Veränderungen reagieren zu können. Beispielsweise werden momentan vielerorts noch viele Parkplätze für den MIV benötigt. Wenn dieser Bedarf in Zukunft geringer wird, ist es gut, wenn der Straßenraum initial so geplant wurde, dass die Parkflächen mit minimalem Aufwand in andere Nutzungen, beispielsweise Grünflächen oder Radwege, überführt werden können. Hier ist zu empfehlen vermehrt aus Straßenmarkierungen zu setzen, anstatt baulich abgegrenzte Parkflächen zu realisieren.</p>	<p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
		<p>Raumkategorien Gesamtes Stadtgebiet</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Erschließungskosten, welche bei der Straßenerneuerung anfallen, können die anliegenden Gebäudeeigentümer an den Kosten beteiligt werden. • Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken; Umweltbundesamt 2017: bietet wertvolle Beispiele zur Straßenraumgestaltung in Deutschland. 		