

Stadt Lünen



Integriertes
Mobilitätskonzept 2035

raumkom



Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe

Maßnahmenkonzept - Teil B des IMKs Lünen 2035

Stand: Mai 2023

Impressum



Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe - Integriertes Mobilitätskonzept Lünen 2035

Stand: 23.05.2023

raumkom

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

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

spitzenkraft.berlin

Diplom-Geograph Johannes P. Reimann
Sickingenstraße 55
10553 Berlin

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

Autoren

Dr. Christian Muschwitz

Stina Burgard B.Sc.

Judith Schlitter

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
1 Einleitung.....	6
2 Systematisierung des Maßnahmenkonzepts -Teil B	9
3 Maßnahmensteckbriefe	13
3.1 Handlungsfeld (A): Fußverkehr.....	16
3.1.1 Maßnahmensteckbriefe	18
3.1.2 Zeitliche Einordnung.....	35
3.2 Handlungsfeld (B): Radverkehr.....	36
3.2.1 Maßnahmensteckbriefe	38
3.2.2 Zeitliche Einordnung.....	43
3.3 Handlungsfeld (C): ÖPNV	44
3.3.1 Maßnahmensteckbriefe	46
3.3.2 Zeitliche Einordnung.....	55
3.4 Handlungsfeld (D): Motorisierter Individualverkehr	56
3.4.1 Maßnahmensteckbriefe	58
3.4.2 Zeitliche Einordnung.....	68
3.5 Handlungsfeld (E): Logistik- und Güterverkehr.....	69
3.5.1 Maßnahmensteckbriefe	71
3.5.2 Zeitliche Einordnung.....	80
3.6 Handlungsfeld (F): Neue Mobilität.....	81
3.6.1 Maßnahmensteckbriefe	83
3.6.2 Zeitliche Einordnung.....	93



3.7	Handlungsfeld (G): Mobilitätsmanagement	94
3.7.1	Maßnahmensteckbriefe	96
3.7.2	Zeitliche Einordnung.....	114
3.8	Handlungsfeld (H): Öffentlichkeitsarbeit.....	115
3.8.1	Maßnahmensteckbriefe	117
3.8.2	Zeitliche Einordnung.....	127
3.9	Handlungsfeld (I): Straßenraumgestaltung.....	128
3.9.1	Maßnahmensteckbriefe	130
3.9.2	Zeitliche Einordnung.....	143
4	Räumliche Verortung der Maßnahmen in den Lünen Stadtteilen	144
5	Zusammenfassung und Ausblick	160
5.1	Analysen der wesentlichen verkehrs- und mobilitätsrelevanten Faktoren	160
5.2	Benchmarking und SWOT.....	164
5.3	Beteiligung	165
5.4	Ziele, Strategien und Leitbild	170
5.5	Maßnahmen	175
5.6	Evaluation	178
5.7	Ausblick.....	181



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die drei Möglichkeiten des Modal Shifts in Lünen	6
Abbildung 2: Handlungsfelder des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035.....	7
Abbildung 3: Themen-Cluster früherer Beschlüsse / Eigene Darstellung.....	161
Abbildung 4: Beispiel Stadtteilsteckbrief / Eigene Darstellung.....	163
Abbildung 5: Beispiel Benchmarking / Eigene Darstellung	164
Abbildung 6: Beispiel Auswertung Online Umfrage: Alter und Geschlecht / Eigene Darstellung	166
Abbildung 7: Beispiel Auswertung Online-Umfrage Modal Split / Eigene Darstellung	167
Abbildung 8: Impulse aus den Stakeholder Gesprächen / Eigene Darstellung.....	168
Abbildung 9: Hauptergebnisse des Workshops / Eigene Darstellung.....	169
Abbildung 10: Mobile-Open-Days Eindrücke / Eigene Darstellung	170
Abbildung 11: Transfer Klimaschutzziele Lünen auf den Verkehrssektor / Eigene Darstellung	171
Abbildung 12: Modal-Shift / Eigene Darstellung.....	172
Abbildung 13: Imperative der Mobilität / Eigene Darstellung.....	173
Abbildung 14: Die sieben Handlungsfelder des IMKs Lünen 2035 / Eigene Darstellung.....	173
Abbildung 15: Auflistung der Maßnahmen / Eigene Darstellung	178
Abbildung 16: Indikatoren der Evaluation / Eigene Darstellung.....	180

1 Einleitung

Im Teil B des Maßnahmenkonzepts werden die konkreten Maßnahmen zur Förderung der Mobilitätswende in Lünen dargestellt, um eine zukunftsfähige Lünener Mobilität von Morgen zu schaffen. An dieser Stelle soll kurz das Leitbild in den Vordergrund gehoben werden, welches die Grundlage für die im Folgenden dargestellten Maßnahmen darstellt:

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

Im Teil A des Maßnahmenkonzepts wurden neben dem Leitbild bereits die Ziele, Strategie, und Handlungsfelder dargestellt und vertiefend erläutert. Diese gilt es im Folgenden zu konkretisieren und an entsprechenden Standorten im Stadtgebiet zu verorten, bzw. erste schematische Korridore (zum Beispiel Fahrradrouten) zu lokalisieren, um einen Modal Shift zu fördern. Für den zu erreichenden Modal Shift wurden drei Möglichkeiten formuliert, welche im Teil A des Maßnahmenkonzepts vertiefend dargestellt sind:

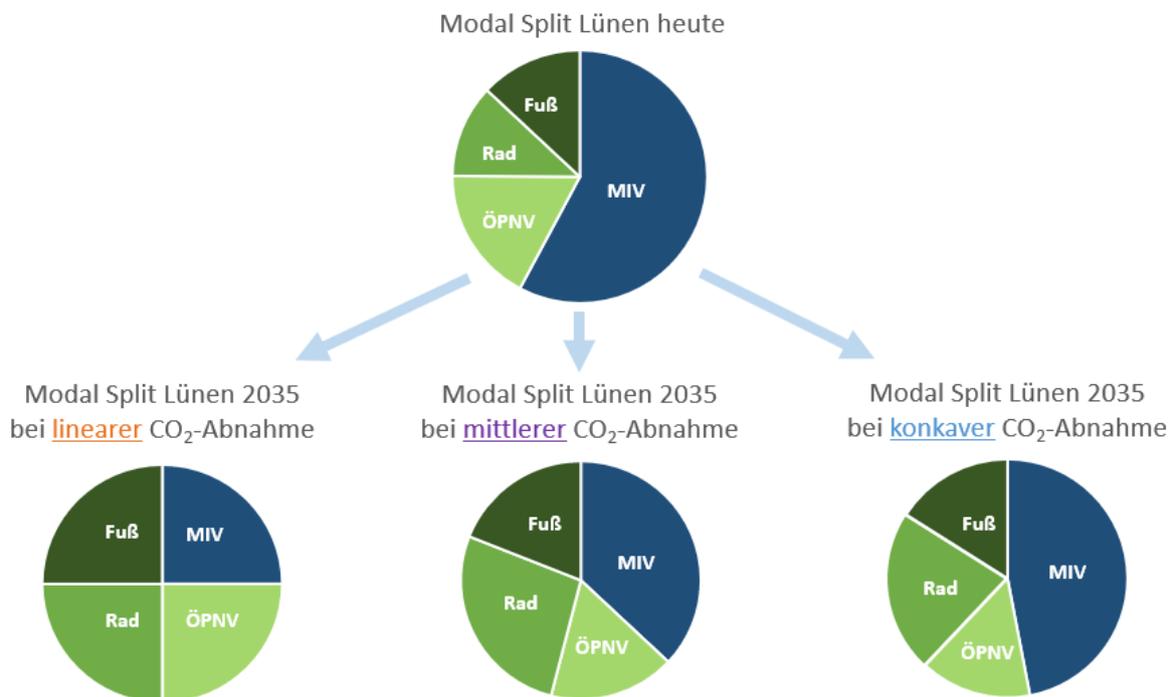


Abbildung 1: Die drei Möglichkeiten des Modal Shifts in Lünen

Unabhängig von der Ausgestaltung des Modal Shifts – ob linearer, mittlerer oder konkaver Verlauf – gilt es die nachgestellten Maßnahmen je nach ihrer zeitlichen Einordnung umzusetzen, damit eine zukunftsfähige Mobilität erfolgen kann.

Damit eine strukturierte Vorgehensweise sowie eine einheitliche Zuordnung der Maßnahmen erfolgen kann, wird sich erneut an den Handlungsfeldern (Abbildung 2) aus dem Teil A des Maßnahmenkonzepts orientiert. So wurden den neun Handlungsfeldern insgesamt 36 Maßnahmen zugeordnet.



Abbildung 2: Handlungsfelder des Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035

Die Handlungsfelder und deren Steckbriefe werden in folgender Reihenfolge behandelt:

- | | |
|--|------------------------------|
| 1. Fußverkehr (A) | 6. Neue Mobilität (F) |
| 2. Radverkehr (B) | 7. Mobilitätsmanagement (G) |
| 3. ÖPNV (C) | 8. Öffentlichkeitsarbeit (H) |
| 4. Motorisierter Individualverkehr (D) | 9. Straßenraummanagement (I) |
| 5. Logistik- und Güterverkehr (E) | |

Eine besondere Gewichtung erfolgt hierbei auf die Handlungsfelder Radverkehr (B), Mobilitätsmanagement (G) und Öffentlichkeitsarbeit (I).

Der Radverkehr gilt als wesentlicher Hebel in der Mobilitätswende der Stadt Lünen. Denn hier kann die Stadt Lünen unabhängig von anderen Akteuren für umfassende Veränderungen

sorgen, mit Maßnahmen, welche verhältnismäßig preiswert und unkompliziert sind. Im ÖPNV hingegen, ist die die Stadt Lünen beispielsweise auf den Kreis Unna, die Nachbarkommunen den VKU und den VRR angewiesen, wodurch sich umfassende Veränderungen der ÖPNV-Struktur kosten- und zeitintensiver gestalten und damit Träger in der Realisierung sind.

Das Mobilitätsmanagement und die Öffentlichkeitsarbeit stellen sich als wichtiger Baustein dar, um alle Maßnahmen zu begleiten und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu steigern. Denn die Zustimmung der Lüner:innen und Lüner und Umsetzung der Maßnahmen ist zentral, damit die Mobilität der Zukunft in Lünen umgesetzt werden kann.

Anschließend sollen in diesem Teil B des Maßnahmenkonzepts die Maßnahmensteckbriefe den einzelnen Lüner Stadtteilen zugeordnet werden. So kann eine erste Priorisierung bzw. Dringlichkeit an Handlungsbedarfen in der Stadt und ihren Stadtteilen verdeutlicht werden, welche im späteren Verlauf durch die zuständigen Akteure vertieft und standortgenau lokalisiert werden sollten. Maßnahmen, für welche im gesamten Stadtgebiet eine Dringlichkeit ausgemacht werden konnte, wurden zusammengefasst und für die Stadt Lünen verortet.

2 Systematisierung des Maßnahmenkonzepts -Teil B

Bevor die einzelnen Steckbriefe und deren Maßnahmen vertiefend betrachtet werden, gilt es die Systematisierung des Maßnahmenkonzepts nachzuvollziehen. Für eine Systematik der verschiedenen Bausteine eines klimafreundlichen Mobilitätskonzepts gibt es mehrere Betrachtungslogiken.

Systematisierung nach Verkehrsarten

Zunächst liegt eine formale Einteilung nach den Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr einschließlich der neuen Angebotsformen, Motorisierter Individualverkehr, Güter- und Logistikverkehr und Neue Mobilitätsformen) nahe. Ein Teil der Maßnahmen lässt sich eindeutig einer Verkehrsart zuordnen (z.B. ein Radweg), ein Teil der Maßnahmen betrifft aber gleichermaßen alle Verkehrsarten (beispielsweise eine Kreuzungsumgestaltung) und ein Teil betrifft gar nicht primär die Verkehrsfunktion, sondern das Mobilitätsmanagement, die Öffentlichkeitsarbeit und die Straßenraumgestaltung.

Systematisierung nach Instrumentencharakter und Wirkungsweise

Maßnahmen können hinsichtlich ihres Instrumentencharakters und ihrer Wirkungsweise unterschieden werden:

- **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:** Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (mit Schildern oder Markierungen) mit den typischen Ver- und Geboten sind in der Regel einfach, kostengünstig und nur bei gravierenden straßenverkehrsrechtlichen Änderungen politisch heikel und widerstandsverdächtig. Im weitesten Sinne sind es ja Kommunikationsmaßnahmen, die sich mit Verhaltensnormen an das jeweilige Publikum richten. Aber durch die starke Normierung sind sie nicht beliebig einsetzbar.
- **Punktuelle oder flächenhafte/serielle Anordnungen:** Räumlich können Maßnahmen rein punktuell oder seriell oder flächenhaft eingesetzt werden (Zonenregelungen, Fahrverbote, Anwohnerparken flächig, Park- und Halteverbote oder punktuelle Tempolimits mit klarer räumlicher Begrenzung, Einbahnregelung, Fahrradstraßen oder Flaniermeilen seriell ...)



- **Wegweisungsmaßnahmen und Kommunikationsmaßnahmen:** Noch unterhalb der formalen Hürde rechtlicher straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen bewegen sich alle Wegweisungsmaßnahmen, sei es mit Schildern, sei es mit digitalen Elementen der Navigationsapps, sei es mit analogen Kommunikationsmedien (z.B. Routenflyer oder Flyer, die neue Regelungen erläutern, wie z. B. Fahrradstraßen und das entsprechende Netzkonzept oder Anwohnerparkregelungen und das dahinterstehende Konzept).
- **Bauliche Maßnahmen:** Alle baulichen straßenraumgestalterischen Maßnahmen erfordern mehr Planungsvorlauf und erzeugen höhere Sachkosten. Hier kann es um provisorische Umbauten (Pop-up-Maßnahmen, die im Zusammenhang mit Corona vielfach ergriffen wurden) und dauerhafte bauliche Veränderungen, z.B. der Querschnittsgestaltung auf der Strecke oder an Knoten im Fahrbahnbereich oder im Seitenraum auf Parkstreifen, Gehwegen Platzflächen oder Grünflächen gehen. Je nach Eingriffsintensität sind hier neben dem Aspekt des nötigen Planungsvorlaufs auch die Akzeptanzfragen zu beachten, die sich meist nach der Eingriffsintensität richten. Entscheidend ist, ob diese Maßnahmen baulich manifest sind oder mit freien Markierungen die Bedeutung von Flächen umdefinieren.
- **Testmaßnahmen, mobile Maßnahmen:** Bei Maßnahmen, deren Wirkungsweise oder Akzeptanz unklar ist, kann auch ein probeweiser Einsatz erfolgen, der dann in der Regel mit weniger massiven Elementen arbeitet. Mit Hilfe von „mobilen Bäumen“ in großen Trögen kann der Raum z.B. neu aufgeteilt werden, ebenso kann die ganze Palette des sog. „Straßenmobiliars“ (Bänke, Sonnenschirme, Bodenpaletten, Pflanzkübel ...) raumgliedernd eingesetzt werden.
- **Kritische Masse, Maßnahmendichte:** Bei allen Maßnahmen, die eine generelle Änderung von Verhaltensweisen auslösen sollen, stellt sich die Frage der Maßnahmendichte, also der kritischen Masse, die erforderlich ist, damit die Maßnahme angemessen wahrgenommen und genutzt wird. Z.B. helfen ein paar Leihfahrräder noch nicht, den Radverkehr generell zu steigern und ein paar wenige Radstände verbessern noch nicht die Abstellinfrastruktur. Es muss also immer die Bedarfsfrage gestellt werden (wo braucht man wie viel wovon?).



- **Maßnahmenkombination, Multifunktionalität:** Sehr oft kann eine gute Wirkung nur durch Kombination mehrerer Maßnahmen und Maßnahmenarten erreicht werden. Wenn beispielsweise die Elemente Haltestelle, Sitzgelegenheit und Fahrradabstellanlage kombiniert werden. Oder Bäume und Bänke miteinander kombiniert werden. Kommunikationsmaßnahmen sind zu Beginn neuer Maßnahmen z.B. fast immer erforderlich, um den Sinn neuer Maßnahmen zu verdeutlichen.
- **Sichtbarkeit, Plausibilität:** Da es fast immer um Änderungen im öffentlichen Raum geht, sind in der Regel auch provisorische oder manifeste bauliche Maßnahmen (evtl. auch mobile) notwendig, um Raumaufteilungen zu verändern. Beschilderungen und Markierungen haben eine geringere optische Wirkung. Um sie zu steigern, helfen dann „freie“ Markierungsmuster, die auch einen gewissen künstlerisch-ästhetischen Anspruch erfüllen. Vertikale Elemente haben immer eine größere Sichtbarkeit als reine Bodenelemente. Generell sollten alle gestalterischen Eingriffe eine positive Bereicherung des Straßenraums bieten und nicht als hässliche Elemente wahrgenommen werden, weil das die Akzeptanz schmälert und oft zu Reaktanz (Vandalismus...) führt.
- **Systemcharakter:** Da die Maßnahmen zur klimafreundlichen Mobilität einer durchgängigen „Philosophie“ folgen, sollte immer klar werden, dass alle Einzelmaßnahmen einem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang folgen, bei dem die Logik (wie viel wovon und warum und an welchen Standorten?) jeweils erkennbar wird, ggf. mit einer Darstellung der räumlichen und zeitlichen Zusammenhänge.
- **Gewinner und Verlierer:** Viele Maßnahmen werden traditionell mit Bildern des „Verteilungskampfes“ diskutiert. Einer Verkehrsart wird etwas weggenommen, eine andere bekommt etwas Zusätzliches. Weil das oft den Diskurs blockiert bzw. aggressiv auflädt, ist entscheidend, einerseits die Vor- und Nachteile, Betroffenheiten und Notwendigkeiten klar anzusprechen (vor allem, wenn sie nicht selbsterklärend sind und es noch keine etablierte Routine damit gibt). Und die Funktionalität sollte immer angesprochen werden, um zu verdeutlichen, dass es keine katastrophalen Folgewirkungen („Alles bricht zusammen...“) gibt. Am überzeugendsten ist immer, wenn es klar erkennbar optische Verbesserungen gibt, deswegen ist Straßengrün (Bäume, Grünstreifen,

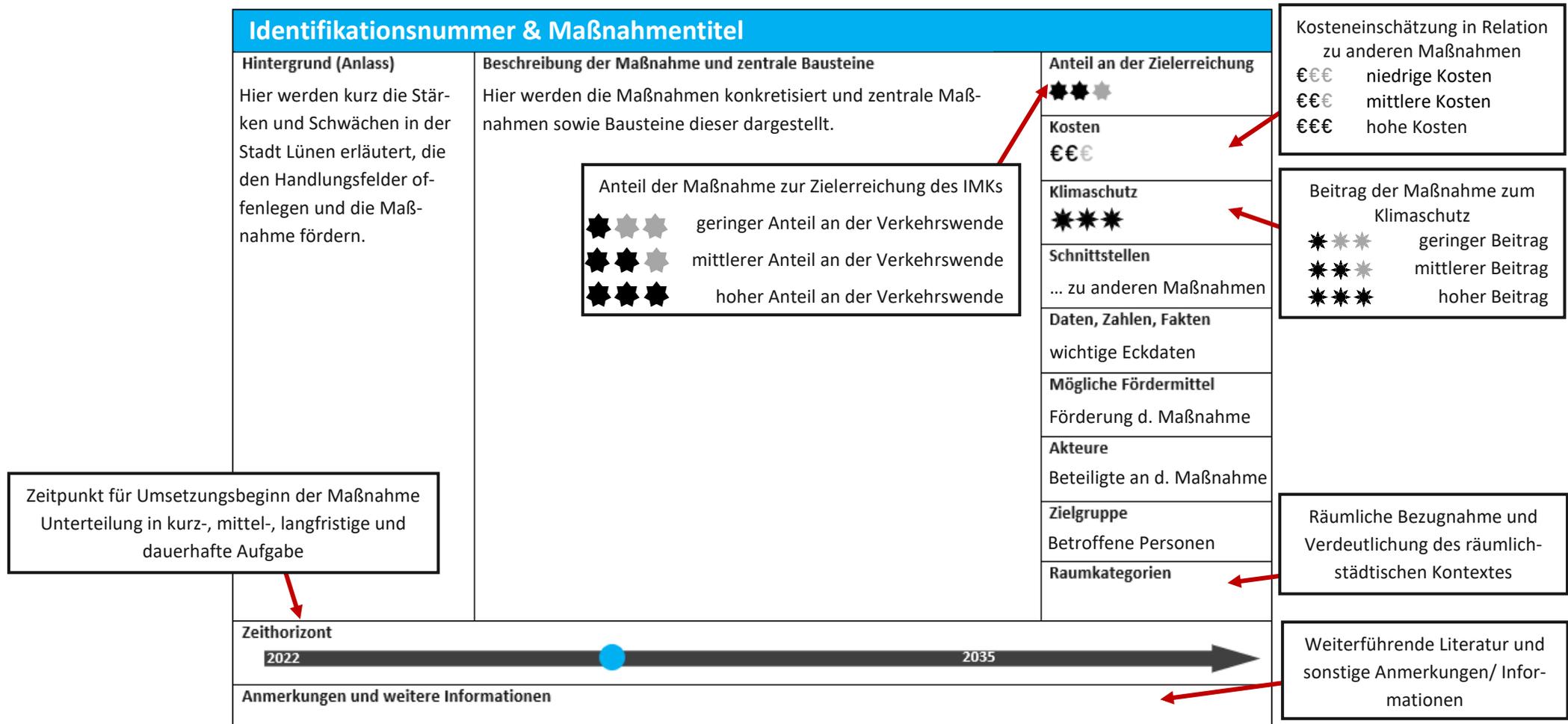
Rollrasen, Wanderallee ...) als Element wichtig und sollte so oft wie möglich genutzt werden.

Zeit- und Raummuster der Umsetzung

Für die Umsetzung ist wichtig, dass die Frage der räumlichen und zeitlichen Verteilung klaren Kriterien im Sinne räumlicher Bedarfsklärung folgt (wer zuerst, wer zuletzt nach Gerechtigkeitskategorien) und was zuerst und was zuletzt (nach einer inneren Logik der Stufenfolge, z.B. im Sinne von erst provisorisch als Test, dann manifest ...). Und an jedem Standort und zu jedem Zeitpunkt sollten die Hauptziele immer wieder „rituell“ angesprochen werden und erklärt werden, wie viel zur Zielerreichung schon beigetragen wurde und was zur Zielerreichung noch fehlt.

3 Maßnahmensteckbriefe

In diesem Kapitel werden den neun Handlungsfeldern einzelne Maßnahmen zugeordnet, um die Mobilität von Morgen in Lünen zu fördern. Damit dies strukturiert erfolgen kann, wird der Steckbriefaufbau im Folgenden erläutert.



Bevor im Anschluss die einzelnen Maßnahmensteckbriefe dargestellt werden, gilt es die Felder *Anteil an der Zielerreichung*, *Kosten* und *Klimaschutz* zu erläutern und abzugrenzen. Für die Einschätzung der Anteile, Kosten und Beiträge werden die Relationen zwischen den einzelnen Maßnahmen eingeschätzt und diese entsprechend in 3 Stufen eingeordnet.

Anteil an der Zielerreichung

Der Anteil an der Zielerreichung setzt sich aus den unterschiedlichen Inhalten zusammen, welche in den jeweiligen Steckbriefen genannt wurden und stellt eine Gesamtbewertung dar. Einen zentralen Baustein stellen hier beispielweise die Einschätzung des Aufwands bzw. des Nutzens oder auch der Beitrag der entsprechenden Maßnahme zu den Zieldimensionen dar. Aber auch die zugeordnete Raumkategorie ist von Bedeutung. So kann häufig ein größerer Erfolg verzeichnet werden, wenn eine Maßnahme zusammenhängend, netzbildend und /oder flächendeckend im Stadtgebiet realisiert wird. Hieraus ergibt sich, wie groß der durchschnittliche Beitrag der jeweiligen Maßnahme für die Lüner Mobilität von Morgen und dem Erreichen des Modal-Shifts bis 2045 ist. Diese Einschätzungen können nicht quantitativ extrapoliert werden, sondern erfolgen qualitativ.

Kosten

Die grobe Kosteneinordnung erfolgte für jede Maßnahme in Relation zu den anderen Maßnahmen des Bereiches. Es wurden keine absoluten Zahlen bestimmt, da die Kosten angesichts des Abstraktionsniveaus und enormen zeitlichen Horizonts dieses Konzepts niemals korrekt und präzise darzustellen wären. Auch in diesem Fall erfolgen die Einschätzungen daher überschlägig und qualitativ. Je nach Maßnahme, Umsetzungsumfang und Zeitpunkt sind die Kosten später, sobald die Umsetzung angestrebt wird, für den entsprechenden Umsetzungszeitpunkt zu kalkulieren.

Klimaschutz

Die Einordnung des Klimaschutzbeitrags der jeweiligen Maßnahme bezieht sich ausschließlich auf klimatische Aspekte. Im Gegensatz zu dem Feld *Anteil an der Zielerreichung* soll im Rahmen der Klimaschutzeinordnung ausschließlich in Relation zu den anderen Steckbriefen ermittelt werden,

wie groß der Beitrag der Maßnahme zum Erreichen der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 ist. Die in den übrigen Feldern behandelten Belange finden hier keine Berücksichtigung.

3.1 Handlungsfeld (A): Fußverkehr

Um den Umweltverbund in der Stadt Lünen nachhaltig zu stärken gilt es den Fußverkehr auszubauen und attraktiver zu gestalten. Dies muss besonders vor dem Hintergrund der Aufteilung des Modal Splits geschehen, da der Fußverkehr, zusammen mit dem Radverkehr, voraussichtlich geringere ÖPNV-Anteile am Verkehrsaufkommen kompensieren muss. Dabei ist der Fußverkehr durchaus ein geeigneter Verkehrsträger, da er nicht nur umwelt-, sondern auch stadt- und sozialverträglich ist und benötigt wird, um jeden anderen Verkehrsträger zu erreichen.

Der Fußverkehr emittiert bei der Nutzung keine Emissionen und erfordert den geringsten Flächenbedarf im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern. Menschen, die zu Fuß gehen beleben die Straßen sowie Stadtteile und tragen zu einem Wohlbefinden sowie Austausch bei. Darüber hinaus ist das Zufußgehen für die Bürgerinnen und Bürger kostenlos, fördert die Gesundheit und die individuelle Mobilität aller Altersgruppen. Gleichzeitig gilt es die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerungsgruppen, seien es Schulkinder, Eltern mit Kleinkindern oder auch mobilitätseingeschränkte Personen, zu berücksichtigen.

Damit der Fußverkehr nicht nur in der Freizeit attraktiv ist, sondern auch für die alltägliche Mobilität, werden entsprechende Ziele vor allem des alltäglichen Bedarfs in unmittelbarer Umgebung benötigt. Zumutbare Entfernungen belaufen sich hier auf ca. 2,5 bis max. 3 km.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Stadt Lünen unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Es ist kein durchgängiges Fußwegenetz vorhanden.
- Häufig keine attraktiven Ziele des alltäglichen Bedarfs in den Quartierszentren.
- Die Beleuchtung der Fußwege ist oft unzureichend.
- Immer wieder wird der Fußverkehr durch den ruhenden Verkehr behindert.
- Die Gehwegbreiten sind häufig unzureichend.
- Die Fußwege sind in vielen Stadtteilen verbesserungswürdig.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrssicherheit erhöhen

- Stadt der kurzen Wege
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen
- Umweltverbund stärken
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern

Um eine Attraktivierung und Verbesserung der Fußverkehrssituation zu erlangen müssen diverse Maßnahmen im städtischen Gebiet implementiert werden. Jedoch müssen nicht direkt alle Vorhaben in ihrem Endzustand baulich umgesetzt werden. An einigen Stellen, wie zum Beispiel im Kontext der Konfliktreduzierung mit dem ruhenden Verkehr oder auch der barrierefreien Mobilität können „Übergangslösungen“ geschaffen werden, bis die Ziel-/ Endmaßnahme eingerichtet wurde. Solche „Übergangslösungen“ können für die Konfliktreduzierung mit dem ruhenden Verkehr beispielweise die Aufstellung von Halteverbotsschildern oder Straßenmarkierungen sein, bis es schlussendlich zur Einrichtung der baulichen Maßnahme kommt. Im Rahmen der barrierefreien Mobilität könnten an Barrieren, wie Radabstellanlagen, Reflektoren angebracht werden, die in den Abendstunden schneller Aufmerksamkeit erregen oder mobile Bänke, die eine Rastmöglichkeit

bieten. Schlussendlich gilt es jedoch darauf hinzuweisen, dass solche Vorschläge lediglich für eine begrenzte Zeit zur Verfügung gestellt und zu keiner dauerhaften „Übergangslösung“ werden sollten.

Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zur Attraktivierung und zum Ausbau des Fußverkehrs beitragen sollen, damit dieser Verkehrsträger eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Stadt Lünen werden kann.

3.1.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Fußverkehr

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

A.1 - Checkliste - Gehwegequalität		
<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Qualität der Gehwege ist eine zentrale Maßnahme, um den Fußverkehr einladender zu gestalten und zu fördern. So wurden häufig Gehwege mit unzureichenden Breiten festgestellt, wobei sich der Fuß- und Radverkehr nicht selten einen Abschnitt des Straßenraums teilen muss.</p> <p>Darüber hinaus wurde in Lünen nicht immer eine ausreichende Beleuchtung entlang der Wege installiert und es wurden Unebenheiten sowie „Stolperfallen“ auf den Gehwegen festgestellt (durch Regen aufgeweichter Untergrund oder unebene Pflasterungen). Besonders Unebenheiten und „Stolperfallen“ können zu Einschränkungen und Gefahren für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürgern führen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um die Gehwegequalität in der Stadt Lünen nachhaltig und langfristig zu verbessern, wird die Formulierung einer Checkliste empfohlen. Es sollten unter anderem die gelisteten und weitere Bausteine Berücksichtigung finden:</p> <p><u>1. Verbreiterung der Gehwege</u> Damit eine konfliktfreie Mobilität mit ausreichend Platz sichergestellt werden kann, sollten gesamtstädtisch alle Gehwege auf ihre Breiten überprüft werden. Besonders Gehwege mit einer starken Frequentierung (Innenstadt, Quartierszentren, KiTa- und Schulwege, ...) sollten hierbei verstärkte Berücksichtigung finden und entsprechend angepasst werden, sodass ein problemloses Passieren (auch mit bspw. Kinderwagen oder Rollator) möglich wird. Hier werden Regelbreiten von ca. 2,5 m empfohlen, wobei keine wesentliche Einschränkung durch Stadtmobiliar erfolgen darf. Auf Gehwegerouten mit geringer Frequenz können Breiten von 1,5 m ausreichend sein. Auf Grund der teilweise engen Lünen Straßenräume bedarf es an entsprechenden Stellen einer Anpassung der Breiten.</p> <p><u>2. Einheitlicher Gehwegbelag</u> Im Stadtgebiet konnten diverse Gehwegbeläge ausgemacht werden. Um die Qualität der Gehwege zu steigern, gilt es einheitliche Beläge für den Fußverkehr zu implementieren. Hierbei sollte ein Belag gewählt werden, welcher nicht anfällig für Schäden und Unebenheiten ist. Zudem sollten die Oberflächen der Gehwege fest, eben und fugenarm sein sowie über eine visuelle Kontrastbildung für Menschen mit einer Sehbehinderung verfügen. Zudem sollte bestenfalls ein taktiles Leitsystem baulich integriert werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen A.4, A.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Fußverkehrsanteil: Modal Split: 13 % Zukünftig: mind. Verdopplung 22% der Wege legen die Menschen in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurück.</p> <p>Mögliche Fördermittel Programm zur Förderung der Nahmobilität (Land NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Straßenbau</p> <p>Zielgruppe Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte</p>

	<p>3. <u>Wartung und Pflege</u> Um die Gehwegequalität in Lünen nachhaltig zu steigern, muss eine regelmäßige Wartung und Pflege der Fußverkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Besonders hier kann sich die Aufstellung eines Leitfadens mit einer angehängten Checkliste als hilfreich erweisen, da die zu erhaltenden Standards im Voraus klar definiert wurden. Darüber hinaus könnte eine Meldestelle/Internetseite eingerichtet werden, wo Bürgerinnen und Bürger Gehwegemängel melden können.</p> <p>4. <u>Reduzierung von Unebenheiten</u> Vermehrt wurden Wurzelschläge auf Gehwegen vermerkt sowie Behinderungen durch unebene Bodenplatten. Hier können Mobilitätseinschränkungen und „Stolperfallen“ für alle Zufußgehenden entstehen. Es gilt diese Unebenheiten und Mängel im gesamten Stadtgebiet zu Kartieren und entsprechend auszubessern. Besonderer Fokus sollte hier zunächst auf Gehwege in der Nähe von Alters-, Kindergarten- und Schuleinrichtungen sowie Stadtteilzentren gelegt werden. Anschließend gilt es die restlichen Standorte Lünens sukzessive zu kontrollieren.</p> <p>5. <u>Barrierefreie Mobilität</u> Sowohl die Reduzierung von Unebenheiten als auch die problemfreie Bewegung im städtischen Raum sollten im gesamten Stadtgebiet Lünens gegeben sein, weshalb die Barrierefreiheit durchaus bei der Erstellung der Checkliste zum Thema Gehwegequalität Berücksichtigung finden sollte. Detaillierte Ausführungen und Empfehlungen sind dem Maßnahmen Steckbrief A.2 „Barrierefreie Mobilität“ zu entnehmen.</p>	<p>Raumkategorien Alstedde, Beckinghausen, Brambauer, Gahemn, Geistviertel, Horstmar, Niederaden, Nord, Nordlünen, Osterfeld, Süd, Wethmar</p>
<p>Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen DVR (2020) - Sichere Gehwege Planen, Leitfaden für die Planung von sicheren Gehwegen FUSS e.V (2020). – Geh-rechtes Planen und Gestalten, Sammlung von Planungsgrundlagen für den Fußverkehr</p>		

A.2 - Barrierefreie Mobilität

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums ist unerlässlich, um die alltägliche Mobilität von Mobilitätseingeschränkten und älteren Personen sowie auch jungen Familien zu erleichtern.</p> <p>In Lünen bestehen an verschiedenen Stellen bereits barrierefreie Strukturen, wie beispielsweise an den Bahngleisen 1 und 2 des Lüner Hauptbahnhofs. Jedoch stellen unzureichende Gehwegbreiten und baulich verbesserungsbedürftige Gehwege die Barrierefreiheit nicht immer sicher. Im gesamten Stadtgebiet sollte die Barrierefreiheit deshalb ausgebaut werden und als Standard für Gehwege und Querungen sowie auch für die Fortbewegung in der Stadt gelten.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Eine barrierefreie Mobilität sollte im gesamten Stadtgebiet Lünens sichergestellt werden. Um dies zu gewährleisten, wird Folgendes im Rahmen der barrierefreien Mobilität empfohlen:</p> <p><u>1. Taktils Leitsystem</u></p> <p>Ein Taktils Leitsystem unterstützt sehbehinderte Menschen bei der Orientierung im öffentlichen Raum und leistet dabei einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe an der Mobilität. Um die Teilhabe sicherzustellen, sollten akustische und tastbare Elemente in die städtische Infrastruktur eingebaut werden. Tastbare Elemente auf dem Boden bieten Hilfe zur Leitung im Straßenraum und dienen dazu Gefahren durch Orientierungsverlust im Verkehrsraum zu mindern. Die Einrichtung von LSA-Anlagen mit akustischen Elementen unterstützt ein sicheres Queren an Knotenpunkten.</p> <p>Es sollte überprüft werden, an welchen Orten Handlungsbedarf besteht, taktile Leitsysteme zu errichten. Um geeignete Orte zu identifizieren, kann eine Internetseite, auf der Bürgerinnen und Bürger Problemstellen und Querungsanlagen verorten können hilfreich sein. Zudem sollte die Stadt selbst wichtige Orte identifizieren und bei der Errichtung von taktilen Leitsystemen eine Priorisierung vornehmen, wobei beispielsweise Stadtteilzentren, sozialen Einrichtungen, Verwaltungsgebäuden oder großen Kreuzungen eine höhere Priorität zukommt.</p> <p><u>2. Markierungen an Radabstellanlagen, Treppen, etc.</u></p> <p>Um die Sicherheit von mobilitätseingeschränkten Personen zu steigern, gilt es durch Markierungen von Gefahrenstellen z.B. an Radabstellanlagen oder Treppen auf diese Hindernisse hinzuweisen. Dazu können kontrastreiche farbliche Markierungen auf dem Boden, Reflektoren an den Objekten und Taktile Leitsysteme dienlich sein. Durch taktile Leitsysteme wird frühzeitig auf das Hindernis hingewiesen und durch</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>A.1, I.4, A.6</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Komplett Barrierefreie Wege sind für 10% der Menschen unverzichtbar. Personen mit Mobilitätseinschränkung legen 45% der Wege zu Fuß oder mit dem Rollstuhl zurück.</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>IKU – Barrierearme Stadt</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Mobilitätseingeschränkte, Fußgänger</p>
--	--	---

die farbliche Markierung an Treppen können sehbehinderte Menschen sich eigenständig orientieren.



Taktils Leitsystem und Markierung der Treppe in Düsseldorf - [Rheinbahn](#) (links)
Markierung von Radabstellanlagen in Köln - [koelnarchitektur.de](#) (rechts)

Raumkategorien
Gesamtstädtisch

3. Oberflächen

Wie bereits in dem Steckbrief A.1 erläutert, gilt es unter anderem, breitere Gehwege zu realisieren sowie den Gehwegbelag zu vereinheitlichen und zu befestigen. Unbefestigter Gehwegbelag kann schneller abgetragen werden, wodurch Löcher und dadurch Pfützen entstehen können, die Barrieren darstellen. Hier wird erneut auf den Punkt 2 des Maßnahmensteckbriefs A.1 verwiesen.

4. Gehwege ohne Behinderungen/“Stolperfallen“

Um des Weiteren Barrieren abzubauen, gilt es störende Hindernisse und Stolperfallen (bspw. Mülltonnen und Aufsteller) zu entfernen bzw. so aufzustellen, dass Fußgänger nicht behindert werden. Darüber hinaus stellt auch der ruhende Verkehr eine Behinderung durch falsches Parken auf Gehwegen und an Kreuzungsstellen dar. Zudem sollten Borde an Querungsstellen abgesenkt werden.

Oft entstehen an Gehwegen mit Bodenplatten stolperfallen durch Wurzelschlag oder durch eine nicht durchgängige Pflasterung (siehe Fotos). Um dies vorzubeugen ist es im Kontext der barrierefreien Mobilität sicherer, Gehwege zu asphaltieren und so Wurzelschlag und Unebenheiten vorzubeugen. Um Gehwege ohne Behinderung zu schaffen, sollten zudem blätter- und schneefreie Wege sowie öffentliche Plätze ohne Rutschgefahr im Herbst und Winter gewährleistet und stärker kontrolliert

werden. Dies sollte einerseits durch Anwohner an Gehwegen sowie durch die Stadt an öffentlichen Orten kontrolliert und konsequent umgesetzt werden.



Nicht barrierefreie Gehwege im Geistviertel - Eigene Aufnahmen

5. Städtisches Mobiliar

Um für alle Verkehrsteilnehmer die Erreichbarkeit von Geschäften und öffentlichen Plätzen zu gewährleisten, gilt es mithilfe von Rampen (max. 6% Steigung bzw. 3,5° Neigung) den Zugang sicherzustellen. Außerdem sollten Möglichkeiten zum Verweilen, z.B. für ältere Personen Bänke errichtet werden, um die Mobilität von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen zu steigern. Dabei wird empfohlen, Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen im Abstand von max. 300m zu platzieren, wobei zu beachten ist, dass diese die Gehwege nicht blockieren oder ein Hindernis darstellen.

6. Querungsanlagen

Wie bereits zuvor erläutert, gilt es barrierefreie und sichere Querungsanlagen zu schaffen. Dazu gehört die Errichtung von Mittelinseln, Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen mit akustischem Leitsystem und barrierefreien Unter- und Überführungen. Durch die Errichtung von Querungsanlagen wird Fußgängern, vor allem älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, das Queren der Straße durch das sichere und stressfreie Queren in Etappen erleichtert. Auch durch Fußgängerüberwege wird dem Fußverkehr, besonders Kindern, der Vorteil gewährt die Straße sicher zu queren. Dabei ist eine klare Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsträgern

und die Rücksichtnahme des MIV wichtig. Die Anlagen sollten für Rollstuhlfahrer, blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar und nutzbar sein. Dies kann durch Markierungen mit hohem Kontrast und guter Ausleuchtung der Anlagen erreicht werden.



Barrierefreie Querungshilfe für Fußgänger in Frommern - [ZAK](#)

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

VCD (2019) - [Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle](#), Katalog und Leitfaden für fußgängerfreundliche Wege

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006) - [Leitfaden Unbehinderte Mobilität](#), Leitfaden für die gleichberechtigte Teilhabe am Straßenverkehr

A.3 - Schaffung attraktiver Ziele

Hintergrund (Anlass)	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine	Anteil an der Zielerreichung
<p>Die Schaffung attraktiver Ziele für den Fußverkehr ist eine wichtige Maßnahme, damit Wege vermehrt fußläufig zurückgelegt werden und auch nachhaltige Verkehrsträger einfacher genutzt werden. Zudem wird der Fußverkehr ein wichtiger Bestandteil des zukünftigen Modal Splits sein, da Lünens Stadtteilzentren größtenteils gut fußläufig erreichbar sind und der ÖPNV durch Zugehörigkeit zu der VKU 25% am Modal Split voraussichtlich nicht erreichen wird.</p> <p>In Lünen wird die Versorgung der Stadt durch funktionsgeteilte Orte sichergestellt, weshalb längere alltägliche Wege entstehen und Bürgerinnen und Bürger vorwiegend den Pkw nutzen.</p>	<p>Um in Zukunft den Fußverkehr nachhaltig zu stärken, gilt es nah gelegene attraktive Ziele zu schaffen. Dafür sollten folgende Bausteine berücksichtigt werden:</p> <p><u>1. Mobilitätsstationen</u> Mobilitätsstationen stellen für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil dar, da sie unter anderem verschiedene Mobilitätsangebote verknüpfen und ein breites Angebot an erreichbaren Verkehrsträgern bieten. Um den Fußverkehr zu fördern und die Alltagsmobilität auf den Umweltverbund umzulenken, gilt es Mobilitätsstationen zu errichten, um so einen Anreiz zu schaffen Wege zu Fuß und intermodal zurückzulegen. Die Wege zu den Haltestellen sollten zudem attraktiv gestaltet werden. Darüber hinaus sollten auch Haltestellen fußläufig in angenehmer Entfernung (5 Minuten oder max. 300m) zum Wohnstandort und zu wichtigen Zielen gewährleistet werden, um die Nutzung dieser zu erhöhen.</p> <p><u>2. Stadt der kurzen Wege</u> Kurze Wege in der Stadt sind elementar, um fußläufig wichtige alltägliche Wege bewältigen zu können. Nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Stadtteilzentren sollten deshalb Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten für den täglichen Bedarf sollte innerhalb eines 600m-Radius liegen. Super- oder Wochenmärkte, aber auch Kiosks, können dabei ein geeignetes Angebot bereitstellen bzw. ergänzend wirken. Auch Packstationen sollten in geeigneter Entfernung zum Wohnort lokalisiert werden. Dabei sollte die Packstation idealerweise in einer Entfernung von 600m erreicht werden können und zudem an Orten zu finden sein, die auf dem Weg zu anderen Zielen liegen, um so Wege kombinieren zu können.</p>	<p>★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen F.3, I.4</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Ein Mensch sollte pro Tag ca. 8000-10000 Schritte zurücklegen.</p> <p>Mögliche Fördermittel Gemeinsamer Projektauftrag „Starke Quartiere – starke Menschen“</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Fußgänger, (Pendler)</p>

	Auch Freizeiteinrichtungen wie Skatebahnen, Spielplätze oder Trimm-dich-Pfade helfen dazu bei, den Fußverkehr in den Stadtteilzentren zu stärken. Um diese Ziele auf kurzem Weg zu erreichen, ist es notwendig ein umwegefreies Netz und zahlreiche Querungsmöglichkeiten zu schaffen.	Raumkategorien Alstedde, Gahmen, Horstmar, Nordlünen, Wethmar
Zeithorizont (Mittel- bis Langfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen VCD (2019) - Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle , enthält durchaus hilfreiche Aspekte, die über die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen hinausgeht Umweltbundesamt (2017) – Die Stadt für Morgen , Maßnahmen für eine umweltschonende Mobilität in der Zukunft		

A.4 - Abbau von Nutzungskonflikten

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Nutzungskonflikte entstehen in Lünen vorwiegend durch die gemeinsame Nutzung von Wegen, beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Diese müssen sich häufig eine Verkehrsfläche teilen. Durch das höhere Tempo von Radfahrern werden Fußgänger Gefahren ausgesetzt. Es entstehen aber auch Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs durch den ruhenden Verkehr, beispielsweise durch parkende Pkw und Türen, welche geöffnet werden. Darüber hinaus entstehen oft Verengungen von Gehwegen durch falsch parkende Pkw zugunsten von Fußgängern.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um in Zukunft die Nutzungskonflikte des Fußverkehrs mit anderen Verkehrsträgern abzubauen, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Radverkehr</u> Die getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Infrastruktur, sollten im Zuge von anstehenden Sanierungsmaßnahmen realisiert werden. Dazu sollte dem Fuß- wie auch dem Radverkehr ein eigener Abschnitt des Straßenraums zugeteilt werden, um Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsträgern zu vermeiden. Die Erstellung und Berücksichtigung eines Leitfadens, wieviel Raum den jeweiligen Verkehrsträgern zugeschrieben werden soll wird empfohlen, um eine einheitliche Umsetzung im Stadtgebiet zu gewährleisten. Dabei sollten Gehwege beispielsweise eine Breite von mind. 2,5m aufweisen. Zudem sollten Geh- und Fußwege bei hoher Frequentierung getrennt gestaltet werden. Die aktuellen Anforderungen sind bei jedem Neu- und Umbau mitzudenken. Außerdem haben Fußgänger und Radfahrer ähnliche Interessen und sollten nicht gegeneinander, sondern miteinander um eine gerechte Flächenverteilung kämpfen.</p> <p><u>2. Ruhender Verkehr</u> Um Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr abzubauen, sollte vermieden werden dem MIV zu viel Straßenraum zuzuschreiben. „Falschparker“ sollten deshalb stärker kontrolliert werden. Außerdem kann das Aufstellen von Hindernissen dabei helfen, dass der ruhende Verkehr gar nicht erst auf Gehwegen abgestellt wird. Mögliche Hindernisse könnten dabei beispielsweise auch aufenthaltsqualitätssteigernde</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀☀☀</p> <p>Schnittstellen B.2, I.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Insgesamt kamen 2019 417 Fußgänger ums Leben. Hauptverursacher waren dabei Pkw und Lkw.</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Fußverkehr, (MIV, Radverkehr)</p>
--	--	--

Elemente und Stadtmobiliar für den Fußverkehr (z.B. Bänke) oder auch Fahrradbügel für den Radverkehr sein.



Fahrradbügel gegen Falschparker in Halle – [Du bist Halle](#), Seitenraumparken
Ein Parkraumkonzept kann dabei helfen, Maßnahmen gegen den Parkdruck zu formulieren.



Ruhender Verkehr, welcher die Gehwege im Geistviertel blockiert – Eigene Aufnahmen

Raumkategorien
Gesamtstädtisch

Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

NRVP (2020) - [Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen](#), Leitfaden für die Gestaltung selbstständiger Wege

DVR (2020) - [Sichere Gehwege Planen](#), Leitfaden für die Planung von sicheren Gehwegen

FGSV (2006) - [Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen](#), Regelwerk

A.5 - Fußverkehrsnetz		
<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Bislang hatten gesamtstädtische Routen für den MIV und teilweise auch für den Radverkehr Vorrang. Infolgedessen besteht aktuell in Lünen ein ausbaufähiges Fußverkehrsnetz innerhalb der Stadt. Darüber hinaus weist der bauliche Zustand von Gehwegen unzureichende Standards auf. Ein gutes qualitatives und ausgebautes Fußverkehrsnetz ist jedoch eine wichtige Maßnahme, um den Fußverkehr zu stärken. Dabei stellt das Fußverkehrsnetz eine Nahverbindung innerhalb von Wohngebieten und auch zwischen den Stadtteilzentren und der Innenstadt dar.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um den Fußverkehr in Lünen nachhaltig zu stärken und ein qualitatives Wegenetz auszubauen werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Einheitliche Fußverkehrsführung</u></p> <p>Durch eine punktuelle und abschnittsweise Optimierung von Fußwegen wird der Fußverkehr attraktiver. Dazu wird empfohlen, Lücken zu schließen und dabei unzureichend befestigte Wege baulich aufzuwerten und zu befestigen, fehlende Verbindungen zu ergänzen und folgende geeignete Standards für Gehwege (v.a. bei ausstehenden Erneuerungsmaßnahmen) zu berücksichtigen und einheitlich umzusetzen. Generell sollte eine Gehwegbreite von 2,5m angestrebt werden, wobei die Breite auf stark genutzten Wegen breiter (mehr als 3m), und auf Wegen mit niedrigerer Frequentierung schmaler (1,5m bis 2m) sein kann.</p> <p>Darüber hinaus sollten im gesamten Stadtgebiet attraktive Ziele und Routen einheitlich ausgeschildert werden. Es sollten zudem Karten und Pläne des Fußverkehrsnetz an zentralen Punkten auf-/dargestellt werden.</p> <p><u>2. Fußwegerouten zwischen den Stadtteilen</u></p> <p>Fußwegerouten zwischen den Stadtteilen sorgen für eine bessere Verbindung dieser und schaffen einen Anreiz für den Fußverkehr. Um dies zu gewährleisten, sollten direkte Wege geschaffen und Umwege verhindert werden. Bei dem Ausbau der Fußwegerouten sollte sich am Radwegenetz orientiert werden. Im gleichen Maße sollten auch Fußwegerouten, naturnaher und getrennt vom Radverkehr, entstehen. Bei der Ausgestaltung der Fußwegerouten ist es wichtig, sich an der Checkliste für die Gehwegqualität zu orientieren und beispielsweise für ein ausreichendes Sicherheitsempfinden durch gute Ausleuchtung und Barrierefreiheit zu sorgen.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p>
		<p>Kosten</p> <p>€€€</p>
		<p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p>
		<p>Schnittstellen</p> <p>A.1, B.2</p>
		<p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>80 % der Deutschen gehen gerne zu Fuß. Der Anteil, wie viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden, liegt im Bundesdurchschnitt bei 22 %.</p>
		<p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinien Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p>
		<p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen</p>
<p>Zielgruppe</p> <p>Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte</p>		

Bei der Entstehung eines Konzepts von Verbindungswegen sollten zum einen Freizeitrouten für Spaziergänger, aber vor allem auch Alltagsrouten ausgebaut werden. Für das Konzept ist es wichtig, sich an attraktiven Zielen für den Fußverkehr zu orientieren.

3. Durchlässigkeit von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr

Wenn die Durchlässigkeit von Sackgassen durch entsprechende Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet wird, trägt dies wesentlich dazu bei, Umwege für diese Verkehrsträger abzubauen und sie somit zu attraktiver zu gestalten. An dieser Stelle in einem Wohngebiet in Brambauer (Karl-Marx-Str.) ist die Durchlässigkeit einer Sacksacke für Fußgänger gegeben. Der Zustand des Weges ist jedoch verbesserungswürdig.



Sackgasse in einem Wohngebiet in Brambauer – Eigene Aufnahmen

Raumkategorien
Beckinghausen, Brambauer,
Geistviertel, Nord

Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2023



2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2015) - [Fusswegenetzplanung – Handbuch](#), Handbuch für die Netzplanung des Fußverkehrs

A.6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten

Hintergrund (Anlass)

Die Errichtung von qualitativen Querungen trägt zu einer höheren Verkehrssicherheit bei und stellt einen wichtigen Bestandteil für direkte Wegeverbindungen dar.

Es gibt in Lünen bereits einige Querungsstellen, welche entsprechend baulich ausgestattet sind, jedoch sollten diese im gesamten Stadtgebiet eingerichtet werden und als Standard gelten. Zudem ist der Straßenraum oft nicht barrierefrei durch die bauliche Gestaltung von Bordsteinen, schlechten Sichtbeziehungen durch Stadtmobiliar, durch schlechte oder fehlende Markierungen und Beleuchtung und das Fehlen taktiler Elemente, Rampen oder Aufzügen

Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine

Die Einrichtung von sicheren Querungsanlagen und Knotenpunkten in der Stadt Lünen ist unerlässlich, um die Verkehrssicherheit in Zukunft zu gewährleisten. Dafür sind folgende Maßnahmen von Bedeutung:

1. Querungshilfen

Querungshilfen umfassen bauliche Anlagen wie Querungsinseln, Fußgängerüberwege, die Errichtung von Shared-Spaces und optimierten LSA-Anlagen für Fußgänger. Zudem ist es wichtig Sichtbeziehungen zu schaffen, um die Verkehrssicherheit zwischen den Verkehrsträgern zu erhöhen. Die Beleuchtung und Ausschilderung von bspw. Fußgängerüberwegen trägt dazu bei, dass die verschiedenen Verkehrsträger auf die Fußgänger aufmerksam gemacht werden.



Fußgängerüberweg mit Querungshilfe – [G. Bendias](#)

Shared-Spaces sind Verkehrsräume, bei denen es keine bauliche Trennung des Straßenraums gibt. Durch die geteilte Fläche für unterschiedliche Verkehrsträger ist eine größere Rücksichtnahme erforderlich. Dieses Konzept ist vor allem nützlich für die Innenstadt und Orte, an denen vorwiegend Fußgänger den Raum nutzen und der

Anteil an der Zielerreichung



Kosten



Klimaschutz



Schnittstellen

B.3, A.1, A.2

Daten, Zahlen, Fakten

2018 verunglückten in Deutschland insgesamt 109.587 Fußgänger- und Radfahrer, 598 davon tödlich.

Mögliche Fördermittel

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra), Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Akteure

Stadt Lünen, Straßenbau

Zielgruppe

Fußgänger, Mobilitätseingeschränkte, (MIV, Radverkehr)

MIV sich unterordnen sollte. Ein anschauliches Beispiel ist dieser Shared-Space in Flensburg, bei dem unter anderem auch auf die Barrierefreiheit geachtet wurde.



Testphase eines Shared Space in Flensburg – [Flensburger Tagesblatt](#)

2. Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

Um fußgängerfreundliche Knotenpunkte zu schaffen, sollten längere Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet sowie eine Restgrünanzeige in LSA-Anlagen aufgenommen werden. Zudem ist eine „grüne Welle“ für den Fußverkehr, welche durch Bedarfsgrün für den MIV realisiert werden könnte hilfreich, um direkte und kurze Wege zu gewährleisten. Um LSA-Anlagen für den Fußverkehr zu optimieren, sollten dort wo eine hohe Frequentierung des Fußverkehrs besteht, Grünzeiten verlängert werden. Darüber hinaus sollten an Knotenpunkten und Kreuzungen Sichtbeziehungen geschaffen werden. Bäume oder Schilder an Kreuzungen schränken oft die Sicht ein. Besonders während der Abendstunden oder der „dunkeln Jahreszeiten“ trägt die Beleuchtung von Kreuzungen und geeignete Abbiegewinkel zu mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger bei. Bestehende Hindernisse (z.B. ruhender Verkehr und Werbetafeln) sollten identifiziert werden, um folglich vor Ort gewährleisten zu können, dass Fußgänger gefahrungsfrei die Straße überqueren können.

Raumkategorien

Brambauer, Gahmen, Horstmar, Niederaden, Nord, Nordlünen, Stadtmitte, Süd

3. Beleuchtung

Unterführungen, Überführungen und alle Querungsanlagen sollten ausreichend beleuchtet sein, um das Sicherheitsempfinden zu stärken. Zudem sollten Angsträume durch ausreichende Beleuchtung angstfrei und barrierefrei gestaltet werden.



Fußgängerunterführung in Brühl mit Lichtinszenierung - [Aktivraum](#)

4. Markierungen

Markierungen an Kreuzungspunkten helfen dabei den Straßenraum sicherer zu machen und zu lenken. Im Geistviertel gibt es bereits ein gutes Vorbild (Markierungen für den Radverkehr), welches als Standard für Knotenpunkte und Kreuzungen gelten sollte. Auch die auffällige Kennzeichnung von Zebrastreifen durch Schilder und die stärkere Ausleuchtung von Überquerungen trägt dazu bei, mehr Sicherheit zu schaffen.



Kreuzung im Geistviertel - Eigene Aufnahmen

5. Einheitliche und barrierefreie Unter-/Überführungen

Um Einheitliche und barrierefreie Unter- und Überführungen zu schaffen, wird die Erstellung eines Leitfadens empfohlen. Dieser sollte für alle Standorte eine Checkliste beinhalten, durch die qualitätsvolle und einheitliche Unter- und Überführungen gewährleistet werden können. Auch die Errichtung von Unter- und Überführungen spielt eine wichtige Rolle für die Nutzbarkeit aller Personengruppen. Dabei ist wichtig, auf folgende Aspekte zu achten:

- Winkel der Neigung (höchstens 3,5°), Brückensteigung (höchstens 6%)
- Treppengeländer, Griffe (ggf. Rampe)
- Oberflächen
- Beleuchtung

V.a. an der Lippe und dem Datteln-Hamm-Kanal entstehen Probleme. Die Wege dort sollten unter anderem besser beleuchtet werden. Zudem sollten Zugänge zu den Brücken oder Unterführungen barrierefrei zugänglich sein (z.B. keine Wendeltreppen).

Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2023

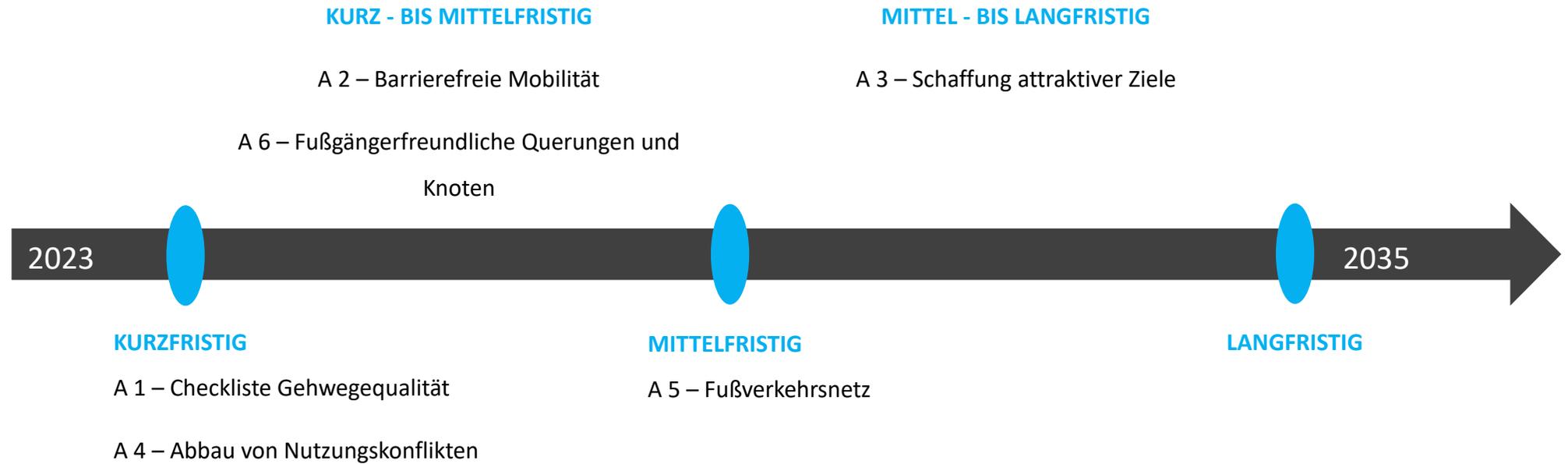


2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2015) - [Fusswegenetzplanung – Handbuch](#), Handbuch für die Netzplanung des Fußverkehrs

3.1.2 Zeitliche Einordnung



3.2 Handlungsfeld (B): Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr eine zentrale Säule in der Lünen Mobilitätswende dar. Ähnlich wie der Fußverkehr ist der Radverkehr vor allem umwelt- und stadtverträglich. Aber auch in Hinsicht auf die Sozialverträglichkeit büßt er nur geringfügig ein. Einem Großteil der Bevölkerung steht ein Fahrrad, Pedelec oder ähnliches zur Verfügung, welches genutzt werden kann.

Gegenüber motorisierten Verkehrsträgern weist das Fahrrad einen sehr geringen Flächenverbrauch auf. So benötigt ein abgestelltes Rad 85% weniger Fläche als ein durchschnittlich geparkter Pkw. Für Pedelecs oder andere mit Elektrizität angetriebenen Fahrräder muss an bestimmten Standorten E-Ladeinfrastruktur eingerichtet werden, wodurch der Flächenverbrauch geringfügig ansteigen kann.

Weitere Vorteile im Radverkehr liegen unter anderem in gesundheitlichen Aspekten. Fahrradfahrer erhalten Bewegung, bringen ihren Kreislauf in Schwung und reduzieren gleichzeitig die CO₂-Emissionen, wodurch indirekt ebenfalls ein Beitrag zur Gesundheit geleistet wird. Darüber hinaus kann eine Strecke, vor allem während der Stoßzeiten, durchaus schneller bewältigt werden als mit dem eigenen Pkw.

Besonders im Zusammenhang mit einem Pedelec können beachtliche Geschwindigkeiten aufgebracht werden.

In Lünen stellen die Topographie und die Größe der Stadt zudem deutliche Vorteile dar. Durch nur geringfügige Erhebungen im Stadtgebiet, beispielsweise durch Brücken über die Lippe oder dem Datteln-Hamm-Kanal, und einer Nord-Süd- bzw. West-Ost-Ausdehnung von ca. 6 km bzw. ca. 10 km sind viele Wege im gesamten Gebiet mit dem Fahrrad zumutbar, da Wege unter 5 km häufig ohne Probleme mit dem Fahrrad absolviert werden können. Wenn ein Transport von Gegenständen nötig ist, kann diese Fahrt mit einem Lastenrad realisiert werden. Hierbei gilt es jedoch grundsätzlich ein entsprechendes Radroutennetz für den Alltagsverkehr zu schaffen.

Gute Erreichbarkeiten mit geringen Realwegsentfernungen bieten zudem die ÖPNV-Haltestellen in Lünen. Mit entsprechenden Radabstellanlagen könnte hier, in Kombination mit einem Fahrradverleihsystem, ein Potenzial der Stadt liegen.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurde in der Stadt Lünen für den Radverkehr unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Das Alltagsnetz weist nicht denselben Standard wie das touristische Netz auf.
- Es sind immer wieder Netzlücken vorhanden.
- Es sind nur wenige Fahrradstraßen oder Radschnellwege vorhanden.
- Der Rad- und Fußverkehr teilen sich häufig die Verkehrsfläche.
- Es besteht keine einheitliche „Philosophie“ bei der Führung des Radverkehrs und den Standards der Radverkehrsanlagen.
- Der Radverkehr verläuft häufig zwischen dem fließenden und dem ruhenden Verkehr.
- An zentralen Standorten sind nur wenige Radabstellanlagen vorhanden.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Nahversorgung gewährleisten
- Verkehrsbelastung reduzieren
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur

- Umweltverbund stärken
- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation investieren

Folgend werden die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Förderung und Attraktivierung des Radverkehrs in der Stadt Lünen leisten sollen.

3.2.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Radverkehr

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

B.1 – Flächendeckende Radabstellanlagen

Hintergrund (Anlass)	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine	Anteil an der Zielerreichung
<p>Flächendeckende Radabstellanlagen stellen eine wesentliche Infrastruktur des Radverkehrs dar. Das Wissen, dass das Fahrrad am Zielort vor der Witterung und Diebstahl geschützt abgestellt werden kann, baut für einige Menschen ein wesentliches Hemmnis für die vermehrte Nutzung des Fahrrads ab. Da die mittleren Kaufpreise von Fahrrädern, insbesondere durch den wachsenden Anteil von Pedelecs, stetig steigen wird dieser Aspekt in Zukunft zusätzlich an Relevanz gewinnen.</p>	<p>Zur flächendeckenden Einrichtung von Radabstellanlagen müssen folgende Bausteine umgesetzt werden.</p> <p><u>1. Fahrradparkleitsystem</u> Während Parkleitsysteme für den MIV bereits die Regel sind, gibt es entsprechende Systeme für den Radverkehr bislang kaum. Jedoch kann die Einrichtung eines solchen Systems dazu beitragen, das Fahrradparken zu erleichtern und verträglicher in den Straßenraum einzufügen. Im Rahmen des Parkleitsystems sollten die Abstellanlagen eine gut ersichtliche Beschilderung erfahren. Insbesondere sichere Abstellanlagen, können weiträumiger im Nahraum ausgewiesen werden. Zusätzlich sollten die Anlagen auf einer digitalen Informationsplattform einsehbar sein.</p> <p><u>2. Qualität & Quantität</u> Die Ausstattung sowie die flächendeckende Verfügbarkeit stellen den wichtigsten Punkt für ein funktionales Netz von Radabstellanlagen dar. Im Sinne der Quantität ist es wichtig, dass flächendeckend in Lünen Abstellanlagen vorhanden sind. Bei der Positionierung und Größe sollte sich an den tatsächlichen Bedarfen orientiert werden. Während in der Innenstadt, an Orten mit vielen Arbeitsplätzen und an wichtigen ÖPNV-Umsteigepunkten eine Vielzahl von größeren und kleineren Anlagen benötigt werden, ist der Bedarf in Wohngebieten in den äußeren Stadtteilen zumeist niedriger einzuschätzen. Bei der qualitativen Ausstattung sind folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit Der Sicherheitsaspekt steht für viele Radfahrende beim Abstellen ihrer Räder im Fokus. Da die mittleren Kaufpreise von Fahrrädern, insbesondere durch den wachsenden Anteil von Pedelecs, stetig steigen wird dieser Aspekt in Zukunft zusätzlich an Relevanz gewinnen. Dementsprechend sollten an wichtigen 	<p>★★★</p> <p>Kosten €€€</p>

	<p>Abstellpunkten in Lünen abschließbare Anlagen eingerichtet werden. Hierbei kann es sich je nach Bedarf um Abstellboxen für einzelne Räder sowie um abschließbare Sammelanlagen handeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz Ein weiteres Qualitätsmerkmal hochwertiger Abstellanlagen ist die Überdachung. Auf diese Weise wird das Rad vor der Witterung geschützt und der Komfort des Radfahrens in Lünen wird erhöht. • Hochwertige Anlehnbügel Anlehnbügel stellen den Standard für die meisten Radabstellanlagen dar. Räder lassen sich beidseitig anlehnen und bequem abschließen. Anlehnbügel sollten mittelfristig zum Lüner Standard werden und alte Einhängenanlagen ersetzen. <p><u>3. Quartiersgaragen</u> Quartiersgaragen sollen mittel- bis langfristig in Lünen etabliert werden, um Parkplätze aus dem öffentlichen Raum zu verlagern und so den Straßenraum hochwertiger nutzen zu können. In diesen Quartiersgaragen müssen auch Abstellbereiche für Fahrräder vorgesehen sein. Insbesondere in innerstädtischen Bereichen, wo nicht alle Anwohner und Anwohnerinnen die Möglichkeit haben ihr Rad sicher zu Hause abzustellen. Für diese Nutzer könnte eine Quartiersgarage eine Möglichkeit darstellen ihr Rad vor Diebstahl und Witterung geschützt abzustellen. Insbesondere durch den wachsenden Anteil teurer Pedelecs wird der Bedarf an sicheren Stellplätzen, mit Lademöglichkeiten, wachsen. Des Weiteren können die Stellplätze von Personen genutzt werden, welche zur Quartiersgarage mit dem Rad fahren, um auf ihren/ einen Pkw umzusteigen.</p>	<p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen C.1, F.3, G.5</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten 145.000 versicherte Fahrräder wurden 2020 in Deutschland geklaut. Tendenz seit Jahren sinkend.</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Stadt Berlin (2018) - Quartiersgaragen in Berlin, Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in neuen Stadtquartieren Nahmobil Hessen (2020) - Leitfaden Fahrradabstellanlagen</p>		

B.3 – Querungsbereiche

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Querungsbereiche sind immer Streckenabschnitte an denen das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden erhöht ist. Besondere Risiken bestehen an den Punkten, an denen sich der motorisierte und der nicht-motorisierte Verkehr kreuzen. Das Konfliktpotential und das damit einhergehende Unfallrisiko, soll für alle Verkehrsträger angegangen und minimiert werden. In diesem Maßnahmensteckbrief wird sich jedoch auf die Querungsbereiche des Radverkehrs fokussiert.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Zur Herstellung möglichst konfliktarmer und sicherer Querungsbereiche sollten folgenden Bausteine umgesetzt werden.</p> <p><u>1. Markierungen und Beschilderungen</u> Bodenmarkierungen und ergänzende Beschilderungen tragen dazu bei Querungsbereiche sicherer zu gestalten. Durch sie werden die Verkehrsteilnehmer über die Regelungen an dem entsprechenden Querungspunkt informiert und können sich entsprechend verhalten. Insbesondere in unübersichtlichen Kreuzungsbereichen, in welchen sich der Radverkehr und der motorisierte Verkehr die Fahrbahn teilen sind Markierungen und Beschilderungen wichtig, um die Fahrspuren klar voneinander abzutrennen.</p> <p><u>2. Freie Sichtbeziehungen</u> Eine uneingeschränkte Sicht erlaubt es den Verkehrsteilnehmenden die Verkehrssituation vollständig zu erfassen und entsprechend richtig einzuschätzen. In Querungsbereichen freie Sichtbeziehungen herzustellen ist dementsprechend unerlässlich. Zur Umsetzung müssen Querungsbereiche frei von Elementen im Sichtbereich gestaltet werden. Beispielsweise dürfen keine Pflanzen oder ruhender Verkehr die Sicht einschränken.</p> <p><u>3. Radfahrerfreundliche Querungsbereiche</u> Radfahrende sind im Straßenverkehr wesentlich größeren Risiken ausgesetzt als Verkehrsteilnehmer in Pkws. Dementsprechend müssen sie in Querungsbereichen besonders geschützt werden. In diesen Bereichen muss Wert daraufgelegt werden, dass der Radverkehr möglichst eine eigene, baulich vom MIV getrennte, Fahrbahn besitzt. Des Weiteren muss der Querungsbereich so angelegt sein, dass der</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p>
		<p>Kosten</p> <p>€€€</p>
		<p>Klimaschutz</p> <p>☀️☀️☀️</p>
		<p>Schnittstellen</p> <p>A.6, I.3</p>
		<p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>In der Region Hannover ereignete sich mehr als 1/3 der Unfälle von 2011-19 in innerstädtischen Querungsbereichen</p>
		<p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p>
		<p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen</p>
<p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>		

	motorisierte Verkehr den Radverkehr nur langsam und in einem möglichst sicheren Winkel quert. Insbesondere bei Abbiegevorgängen nach rechts kann es durch den Toten Winkel ansonsten zu gefährlichen Unfällen kommen.	Raumkategorien Beckinghausen, Brambauer, Gahmen, Geistviertel, Horstmar, Lippolthausen, Niederaden, Nord, Nordlünen, Osterfeld, Stadtmitte, Süd
Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Region Hannover (2021) – Die Ideale Kreuzung		

3.2.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

B 1 - Flächendeckende Radabstellanlagen



3.3 Handlungsfeld (C): ÖPNV

Der ÖPNV stellt in Lünen den geringsten Anteil am Modal-Split dar, obwohl 80% der Lünerinnen und Lüner in unter 5 Minuten eine Haltestelle erreichen können. Grundsätzlich ist der ÖPNV ein wichtiger Bestandteil des Umweltverbunds und der zukunftsfähigen Mobilität, da er nicht nur das motorisierte Verkehrsmittel mit dem geringsten CO₂-Ausstoß pro Passagier ist, sondern auch große Bereiche einer Stadt für die Bürgerinnen und Bürger mit einem geringen Kostenaufwand zugänglich machen kann.

Wenn die Taktungen entsprechend hoch angesetzt und die einzelnen Linien gut aufeinander abgestimmt sind, können Bus und Bahn ein attraktives Angebot gestalten. Lünen wird bereits von 16 innerstädtischen Linien, 2 Schnellbus- und 3 Regionalbuslinien bedient. Jedoch muss vor allem das Angebot in den Stadtrandgebieten angepasst werden. Da die Bürgerinnen und Bürger in den äußeren Stadtteilen häufig nur eine geringe ÖPNV-Taktungen auffinden und zugleich die Angebote für den alltäglichen Bedarf geringer sind als im Zentrum, sollte hier zuerst gehandelt werden.

Zugleich gehören zu einem Attraktiven ÖPNV, welcher eine Alternative zum MIV bieten soll, gut ausgestattete Haltestellen, welche nicht nur das Warten auf die nächste Verbindung vereinfachen, sondern auch das sichere Abstellen von beispielsweise Fahrrädern ermöglichen. So kann ein erster Beitrag zu multimodalen Wegeketten geleistet werden.

Über die Bus- und Bahnanbindungen verfügt die Stadt Lünen über zwei Bahnhaltepunkte, welche durchaus als weitere attraktive Anschlusspunkte für die CO₂ reduzierte Fortbewegung gesehen werden können.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurde in der Stadt Lünen für den ÖPNV unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Es sind Netzlücken vorhanden.
- Die Taktung kann besonders am Stadtrand erhöht werden.
- Bei angenehmen Realwegsentfernungen zu den Haltestellen können Defizite in vielen Stadtteilen ausgemacht werden.
- Nur wenige Haltestellen verfügen über eine beidseitige Überdachung oder Radabstellanlagen.
- Laut Bürgerinnen und Bürgern ist das „Angebot zu teuer, unattraktiv und unflexibel“.

Für die Stadt Lünen und die ÖPNV-Gestaltung gilt es jedoch immer den begrenzten Handlungsspielraum auf Grund der Zugehörigkeit zur Verkehrsgesellschaft Kreis Unna zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrsbelastung reduzieren
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Umweltverbund stärken
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern
- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation investieren

Folgend werden die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Förderung und Attraktivierung des ÖPNVs in der Stadt Lünen leisten sollen.

3.3.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds ÖPNV

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

C.1 – Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Haltestellen besitzen als Einstiegs- bzw. Ausstiegspunkt in den ÖPNV eine große Bedeutung. Sie stellen ein dauerhaft sichtbares Element der ÖPNV-Infrastruktur im Straßenraum dar, an welche hohe Nutzungsansprüche gestellt werden. Damit Haltestellen diesen Ansprüchen gerecht werden und Bürgerinnen und Bürger nicht von der ÖPNV-Nutzung abhalten, müssen Haltestellen möglichst einheitlich qualitativ hochwertig und funktional ausgestattet werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um einen einheitlichen Standard für die Haltestellen in Lünen herstellen zu können sollte ein Leitfaden zur Ausstattung der Haltestellen erarbeitet werden. Dieser sollte Aussagen zu folgenden Aspekten treffen:</p> <p><u>1. Witterungsschutz</u> Derzeit weisen die ÖPNV-Haltestellen in Lünen lediglich in eine Fahrtrichtung eine Überdachung auf. Sämtliche Haltestellen, welche von regulären Buslinien angefahren werden sollten in beide Fahrtrichtungen über einen überdachten Unterstand verfügen, welcher vor Niederschlag und Regen effektiv schützen kann.</p> <p><u>2. Sitzmöglichkeiten</u> Eine ausreichende Anzahl an Sitzmöglichkeiten an Haltestellen ist insbesondere für körperlich eingeschränkte Menschen notwendig, um Wartezeiten komfortable überbrücken zu können. Die notwendige Anzahl an Sitzplätzen sollte auf Basis der Fahrgastzahl an den Haltestellen festgelegt werden. Die Haltestellen könnten hierzu je nach Ein- und Ausstiegswahl in verschiedene Kategorien eingeteilt werden. Darüber hinaus sollte die Qualität der bestehenden Sitzmöglichkeiten überprüft und bei Bedarf entsprechend verbessert werden.</p> <p><u>3. Beleuchtung</u> Gute Sichtverhältnisse tragen für viele Menschen dazu bei das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern. Bei Dunkelheit ist hierzu eine gute Beleuchtung ausschlaggebend. Dementsprechend müssen alle Haltestellen über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, damit sich die wartenden Fahrgäste bei Dunkelheit sicher fühlen können. Darüber hinaus können beleuchtete Haltestellen das Unfallrisiko reduzieren. Besonders zu den Schulverkehrszeiten können so die Bushaltestellen und der Schülerverkehr besser wahrgenommen werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★ ★ ★</p> <p>Kosten € € €</p> <p>Klimaschutz ★ ★ ★</p> <p>Schnittstellen A.1, A.2, B.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Insgesamt gibt es fast 200 Bushaltestellen in Lünen</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure VKU, Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
--	--	--

	<p>4. Taktile Leitsysteme Die Einführung taktiler Leitsysteme an sämtlichen Haltestellen in Lünen unterstützt die Möglichkeit blinder Menschen den ÖPNV selbstständig zu nutzen.</p> <p>5. Fahrradabstellanlagen Im Sinne des Zieles die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes durch eine weitestmögliche Vernetzung zu stärken, sollten an Haltestellen ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Die Anzahl sollte wiederum von der Fahrgastnutzung der Haltestelle abhängen. Des Weiteren sollten verstärkt genutzte Haltestellen über überdachte und abschließbare Abstellanlagen verfügen. Da während der Status Quo-Analyse ein starker Mangel an Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen vermerkt werden konnte, sollte zunächst eine Einrichtung dieser an zentralen und hochfrequentierten Standorten geschehen. Anschließend sollte das Angebot sukzessive ausgebaut werden.</p> <p>6. Digitale Informationstafeln Um Fahrgastinformationen möglichst zeitnah an die wartenden Fahrgäste zu kommunizieren, sind digitale Informationstafeln an den Haltestellen eine der am besten geeigneten Maßnahmen. Haltestellen mit einer relevanten Anzahl von Ein- und Ausstiegen sollten über digitale Informationstafeln verfügen. An wichtigen Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Linien sollten sie sogar zwingend vorhanden sein.</p>	
<p>Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p> <p>KVV (2017) - Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV; Liefert anschauliche Beispiele wie die barrierefreien Haltestellen gestaltet werden können</p> <p>VRN (2016) - Leitfaden für Barrierefreie Bushaltestellen des VRN: Barrierefreie Bushaltestellen. Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar; Liefert anschauliche Beispiele wie die barrierefreien Haltestellen gestaltet werden können</p> <p>ZWS (2016) - Haltestellenleitfaden des Zweckverbands Personennahverkehr Westfalen-Süd: Haltestellenleitfaden. Empfehlungen für die Kommunen in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein.</p>		

C.2 – Qualität der Fahrzeuge

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Qualität der Fahrzeuge im ÖPNV ist ein entscheidender Faktor für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Es muss der Anspruch sein, dass der Komfort in den Fahrzeugen in Lünen als sehr hoch empfunden wird.</p> <p>Da die Stadt Lünen die Busse und sonstigen Fahrzeuge nicht selbst betreibt, sondern dies im Aufgabenbereich der VKU liegt sind die Maßnahmen als Vorschläge zu begreifen. Die Umsetzung sollte in Zusammenarbeit mit der VKU angestrebt werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die wahrgenommene Qualität wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, welche weitestmöglich zu optimieren sind.</p> <p><u>1. Qualität der Fahrzeuge</u></p> <p>Die Fahrzeuge sollten über eine sichtbar hohe Qualität verfügen. Der Komfort für die Fahrgäste sollte erlebbar hoch sein, beispielsweise durch bequeme Sitzpolster und ausreichende Beinfreiheit an den Sitzplätzen. Zusätzlich kann über die Einrichtung von WLAN für Fahrgäste in den Fahrzeugen nachgedacht werden. Darüber hinaus sollte stets ein einwandfreies Funktionieren der Technik sichergestellt werden, beispielsweise der Stoßdämpfer, wodurch eine angenehme Fahrt profitieren kann. Grundsätzlich sollte gewährleistet sein, dass sich die Fahrzeuge von Innen und Außen durch Sauberkeit auszeichnen.</p> <p><u>2. Barrierefreiheit</u></p> <p>Damit alle Menschen am ÖPNV teilhaben können, müssen die Fahrzeuge möglichst barrierefrei angelegt sein. Durch eine Absenkfunktion kann ein möglichst ebenerdiger Einstieg an den Haltestellen gewährleistet werden. Außerdem sollten die Sitzplätze im Fahrzeug möglichst nicht erhöht sein, um Stufen und so ein erschwertes Erreichen der Sitze zu vermeiden. Darüber hinaus gilt es das einwandfreie Funktionieren der Absenkfunktion der Busse sicherzustellen. Es sollten zusätzlich genügend Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen oder Gehhilfen sichergestellt werden.</p> <p><u>3. Werbung bedacht anbringen</u></p> <p>Werbung beeinflusst das Erscheinungsbild des ÖPNVs vielerorts maßgeblich. Nur selten trägt sie aber dazu bei, die optische Attraktivität der Fahrzeuge zu verbessern. Durch bedachtes Anbringen kann es gelingen die negativen Effekte zu verringern und ein ansprechendes Erscheinungsbild der Fahrzeuge sowie ein uneingeschränktes Sichtfeld der Fahrgäste zu gewährleisten.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p>
		<p>Kosten</p> <p>€€€</p>
		<p>Klimaschutz</p> <p>★☆☆</p>
		<p>Schnittstellen</p> <p>A.2</p>
		<p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Die Barrierefreiheit ist in den meisten Bussen im VKU bereits gegeben</p>
		<p>Mögliche Fördermittel</p>
		<p>Akteure</p> <p>VKU, Stadt Lünen</p>
<p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>		
<p>Raumkategorien</p> <p>Gesamtstädtisch</p>		

4. Auslastung

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kann die Auslastung des ÖPNV sehr hoch sein. Insbesondere wenn die Fahrzeuge sehr voll sind und nicht ausreichend Sitzplätze für alle Fahrgäste vorhanden sind, wird die Nutzung des ÖPNV als wenig attraktiv und komfortabel betrachtet. Um diese Situation zu vermeiden, sollte darauf geachtet werden, dass genügend Fahrzeuge eingesetzt werden, um eine Überlastung der Fahrzeuge, auch zu Stoßzeiten, vermeiden zu können.

Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2023



2035



Anmerkungen und weitere Informationen

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (AG „Planung“) (2020) - [Leitfaden „Nahverkehrsplan“](#)

C.3 – Ausbau Netz / Verdichtung

Hintergrund (Anlass) Um den ÖPNV nutzen zu können muss er eine Option darstellen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen. Hierzu ist es wichtig, dass von möglichst vielen Startpunkten im Stadtgebiet möglichst viele Ziele schnell und komfortable erreicht werden können. Durch ein dichtes Netz aus Haltestellen und eine regelmäßige Bedienung dieser lässt sich dies erreichen.	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine Im Rahmen des Netzausbaus bzw. der Fahrplanverdichtung sind folgende Bausteine zentral: <u>1. Taktung und Liniendichte</u> Die Taktung muss auf den tatsächlichen Bedarf an den Linien angepasst sein. Insbesondere zu Stoßzeiten sollte die Taktung im Gegensatz zu den übrigen Zeiten deutlich verdichtet sein, um die größeren Fahrgastzahlen gut bewältigen zu können. In den Randzeiten des Fahrgastaufkommens wiederum muss sichergestellt werden, dass eine ausreichende Versorgung gegeben ist, damit der ÖPNV auch zu diesen Zeiten eine attraktive Mobilitätsalternative für viele Menschen darstellt. In Gebieten mit weniger Einwohnenden bieten sich insbesondere in den Randzeiten Anrufsammel-Taxis oder andere On-Demand-Angebote an, um den Anschluss zu gewährleisten und gleichzeitig nicht eine wenig wirtschaftliche reguläre Linienverbindung vorhalten zu müssen. In Einwohner starken Quartieren wiederum bietet sich die Einrichtung von Quartiersbuslinien an, um den ÖPNV innerhalb des Quartiers zu stärken. <u>2. Routen und Anschlüsse</u> Die Routen und Anschlüsse sollten fortlaufend entsprechend der Nutzungsansprüche optimiert werden. Insbesondere in den Randzeiten sollten Anschlussgarantien gegeben sein, damit auch mit dem „letzten Bus“ alle Ziele erreicht werden können. Zudem würde sich die Einrichtung eines sog. Hub-and-Spoke Systems als sinnvoll erweisen. So könnten innerhalb der einzelnen Stadtteile kleinere Busse verkehren, welche die Anwohner zu zentralen Umsteigepunkten befördern. Von dort an werden Busse mit einer größeren Kapazität eingesetzt, um die Fahrgäste beispielsweise in das Lünen Zentrum zu befördern.	Anteil an der Zielerreichung 
		Kosten €€€
		Klimaschutz 
		Schnittstellen
		Daten, Zahlen, Fakten Momentan verkehren rund 40 Buslinien in Lünen
		Mögliche Fördermittel
		Akteure Stadt Lünen
Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger		
Raumkategorien Alstedde, Beckinghausen, Lippolthausen, Niederaden, Nordlünen, Wethmar		

	<p>3. Anbindung in das Umland Nicht nur das ÖPNV-Netz innerhalb Lünens ist wichtig, um den Modal Split Anteil des ÖPNVs zu erhöhen, sondern auch Ziele über das Stadtgebiet hinaus müssen bestmöglich angeschlossen werden. Nur so kann der ÖPNV auch für viele Einpendler aus den Nachbargemeinden eine attraktive Alternative zum MIV darstellen.</p>	
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Hub Chain (2021) - Leitfaden für den Betrieb von On-Demand-Bussen im suburbanen und ländlichen Raum</p>		

C.4 – Tarifstruktur

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Kosten für den ÖPNV werden in der Bevölkerung vielfach als unverhältnismäßig hoch angesehen. Dies wird auch vielfach als Argument gegen eine vermehrte ÖPNV-Nutzung genannt. Eine veränderte Tarifstruktur kann dazu beitragen diese Wahrnehmung zu verändern, wodurch schlussendlich mehr Menschen den ÖPNV in ihr Mobilitätsverhalten integrieren könnten.</p> <p>Da die Stadt Lünen keinen direkten Einfluss auf die Gestaltung der Tarifstruktur nehmen kann sind die folgenden Maßnahmen als Vorschläge zu betrachten, welche in der Zusammenarbeit mit der VKU eingebracht werden können.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Wesentliche Bausteine könnten dazu dienen die Tarifstruktur aus Sicht der Nutzer zu verbessern:</p> <p><u>Vereinfachung</u></p> <p>Die Tarifstruktur in Lünen ist wie fast in ganz Deutschland wenig nachvollziehbar. Die Fahrdistanz oder -dauer steht vielfach in keinem erkennbaren Zusammenhang mit dem Ticketpreis. Vielmehr hängt der Ticketpreis stärker von den verschiedenen Verkehrsverbänden oder den unterschiedlichen Zonen innerhalb derer ab. So ist es auch in Lünen und im Bereich der VKU. Beispiele, wie vereinfachte Tarifsysteme aussehen können liefern beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ OV-Chipkaart in den Niederlanden: Beim Ein- und Aussteigen checken die Fahrgäste mit ihrer persönlichen Chipkarte im Fahrzeug ein bzw. aus. Der zu entrichtende Fahrpreis richtet sich nicht nach Tarifzonen, sondern nach der gefahrenen Kilometerzahl. Tickets müssen nicht mehr vor der Fahrt gekauft werden, sondern beim Auschecken werden die Kosten entsprechend der gefahrenen Strecke abgebucht. ○ Jahreskarte Wien: In Wien kostet die Jahreskarte zur Nutzung des ÖPNV 365€. Dies entspricht 1€ pro Tag, was von vielen Leuten als sehr günstiger Tarif angesehen wird. Aufgrund der positiven Resonanz auf dieses Modell gedenken andere Städte und Länder ähnliche Jahreskarten einzuführen. Das Land Baden-Württemberg möchte beispielsweise ein 365-Euro-Jugendticket einführen. ○ swa Mobil-Flat in Augsburg: Dieses Modell erlaubt für einen festen Monatsbeitrag die Nutzung verschiedener Verkehrsträger wie Bus, Tram, Leihräder oder Carsharing. Auf diese Weise können verschiedene Verkehrsträger in 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Ein Einzelticket für eine Busfahrt in Lünen kostet auf der Kurzstrecke 1,50€ und auf regulären Strecken 3€</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>VKU, Stadt Lünen</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>
---	---	--

	<p>einem Tarif kombiniert werden und die Mobilitätsbedürfnisse von mehr Menschen werden abgedeckt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ FlexTicket Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: Mit dem FlexTicket hat der VRR ein Ticketmodell für Arbeitnehmer geschaffen, welches sich explizit an Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen richtet, die zwischen dem Homeoffice und Büro wechseln. Das FlexTicket ermöglicht die flexible Anpassung an die die stark variierenden individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Ähnliche Tickets könnten auch für weitere Nutzergruppen angeboten werden. 	<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen ADAC (2021) - Der ÖPNV der Zukunft: Trends, Innovationen, Digitalisierung, Überblick über verschiedene Tarifmodelle</p>		

3.3.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

C 3 - Ausbau Netz / Verdichtung

C 4 - Tarifstruktur



3.4 Handlungsfeld (D): Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierte Individualverkehr stellt in Lünen derzeit ein Handlungsfeld dar, welches großen Veränderungen Bedarf. Besonders der Pkw dominiert in Lünen derzeit den Straßenraum und führt zur Einschränkung der anderen Verkehrsträger. Besonders mit Blick auf den Modal Shift gilt es im Rahmen des motorisierten Individualverkehrs eine Reduzierung der Verkehrsleistung herbeizuführen. Darüber hinaus gilt es die Lünen Klimaschutzziele zu erreichen.

So sollte vor allem der Anteil des MIV in der Stadt reduziert werden, damit Flächen für den Umweltverbund geschaffen werden können. Derzeit werden große Anteile des Straßenraums von dem fließenden und ruhenden Verkehr genutzt, wodurch Einschränkungen und Gefahren für die Nutzer der anderen Verkehrsmittel entstehen. Darüber hinaus gehen vom MIV die größten Umweltschädigungen (u. a. CO₂-Emissionen) aus. Diese können durch die Umstellung auf E-Fahrzeuge nur bedingt gelöst werden, da der Strom nicht schnell genug „grün“ sein wird. Außerdem bürgt dieser Verkehrsträger zu Stoßzeiten nur wenige Vorteile. Häufig kommt es besonders auf den Hauptverkehrsachsen zu einem höheren Verkehrsaufkommen, welches nicht nur selten Staus

mit sich bringt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung könnte hier zumindest einen kleinen Beitrag leisten

Der Kfz-Verkehr soll jedoch durch die folgenden Maßnahmen nicht verboten und aus dem Straßenbild verbannt werden. Für einen Teil der Lüneninnen und Lünen ist der Pkw ein essentielles Fortbewegungsmittel um beispielsweise zum Arbeitsplatz zu gelangen oder die eigene Mobilität sicherzustellen. Diese Aspekte gilt es einerseits zu berücksichtigen und Lösungen für die genannten Probleme zu formulieren. Andererseits sollten attraktive und sinnvolle Alternativangebote geschaffen werden, die nur entstehen können, wenn dem Umweltverbund mehr Straßenraum eingeräumt wird.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Stadt Lünen für den MIV unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Hohe Verkehrslasten v. a. auf Hauptverkehrsstraßen.
- Es gibt viele Binnenpendler in Lünen.
- Es ist ein hoher Parkraumanteil in der gesamten Stadt vorhanden.

- Durch ein ausgeprägtes Seitenraumparken werden Fuß- und Radwege eingeschränkt.
- Der Straßenzustand ist v. a. auf untergeordneten Straßen verbesserungswürdig.
- Es sind nur wenige Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge im gesamten Stadtgebiet vorhanden.

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Verkehrsbelastung reduzieren
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Umweltverbund stärken
- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation investieren

Um eine Entwicklung des motorisierten Verkehrs in Lünen anzustoßen Bedarf es unterschiedlichen Maßnahmen. Solche, die direkt und überwiegend den MIV betreffen, werden im Folgenden dargestellt. Darüber hinaus können Verkehrsträger übergreifende, somit auch den MIV betreffende, Maßnahmen den anderen Handlungsfeldern (beispielsweise Handlungsfeld F: Neue Mobilität oder Handlungsfeld I: Straßenraumgestaltung) entnommen werden. Bezüglich der in den

Steckbriefen dargestellten Maßnahmen gilt es zu berücksichtigen, dass einige bereits frühzeitig durch alternative und vorübergehende Maßnahmen umgesetzt werden können. Hier können temporäre Markierungen und mobile Verkehrsschilder als Zwischenlösung dienen.

Folgend werden die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Regulierung und Anpassung des Straßenverkehrs in der Stadt Lünen leisten sollen.

3.4.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Motorisierter Individualverkehr

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

D.1 - Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung

Hintergrund (Anlass)	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine	Anteil an der Zielerreichung
<p>Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierungen im Stadtgebiet bieten nicht nur einen Mehrwert für den Verkehrsfluss, sondern tragen ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung von Lärmemissionen, der Luftreinhaltung oder auch zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum bei. Häufig wird eine Geschwindigkeitsreduzierung mit einem langsameren Vorankommen im städtischen Raum assoziiert, jedoch ist dies nur selten der Fall. Besonders während der „Rushhour“ können häufig keine Zeitverluste verzeichnet werden und der Verkehrsfluss wird gefördert. Darüber hinaus wird der Radverkehr, sofern keine Fahrradstraße eingerichtet ist, auf dem Fahrradstreifen geführt. Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit kann Konflikten vorgebeugt werden.</p>	<p>Zur erfolgreichen Einrichtung von Geschwindigkeitsreduzierungen im Lünen Stadtgebiet müssen folgende Bausteine umgesetzt werden:</p> <p>Zunächst sollten die Höchstgeschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet flächendeckend dargestellt werden. Anschließend sollten unterschiedliche Bereiche klassifiziert werden, beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klasse 1: sensible Bereiche (Bildungs- oder Pflegeeinrichtung, Straßenabschnitte mit erhöhter Unfallgefahr) • Klasse 2: moderate Bereiche (Lärmbelastete Standorte, stark befahrene Abschnitte) • Klasse 3: robuste Bereiche (Gewerbe-/ Industriegebiete, stark befahrene Achsen ohne Wohnbebauung) <p>Entsprechend dieser Priorisierung gilt es Geschwindigkeitsreduzierungen im städtischen Gebiet zu implementieren. Zu empfehlen ist hier eine einheitliche Geschwindigkeitsausweisung von 30 km/h. Hierbei sollte strängend vorgegangen werden und ganze Abschnitte mit einer Temporeduzierung ausgestattet werden. Von häufigen Geschwindigkeitswechseln ist abzuraten. Durch die am Ende gesamtstädtisch resultierende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Verkehrsfluss gefördert werden. Hierbei gilt es zudem die LSA-Schaltungen entsprechend anzupassen. Zu berücksichtigen gilt es zudem, dass es an einigen Verkehrswegen (v.a. Bundes- und Landstraßen) eine Anpassung der StVO bedarf, um eine entsprechende Temporeduzierung zu implementieren, welche jedoch im Rahmen der Klimaschutz und Sicherheitsdiskussionen im Verkehr zu erwarten ist.</p>	
		Kosten 
		Klimaschutz 
		Schnittstellen I.4, B.2
		Daten, Zahlen, Fakten Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist keine merkbare Reduzierung der Verkehrslast zu vermerken. Lärm und Emissionen nehmen jedoch ab, die Verkehrssicherheit nimmt zu.
		Mögliche Fördermittel
		Akteure Stadt Lünen, Kreis Unna, Bund

		<p>Zielgruppe V.a. MIV, Pendler, (Radverkehr)</p> <p>Raumkategorien Alstedde, Beckinghausen, Brambauer, Gahmen, Horstmar, Lippolthausen, Niederaden, Nord, Osterfeld, Stadtmitte, Süd, Wethmar</p>
<p>Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)</p> <p>  </p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Umweltbundesamt (2016) - Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen </p>		

D.2 - Knoten- und Kreuzungsbereiche

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Derzeit sind Knoten- und Kreuzungsbereiche vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Häufig werden Kreuzungsbereiche außerhalb von Wohngebieten durch eine LSA-Schaltung geregelt, welche den MIV bevorzugend berücksichtigt. Dies führt jedoch nicht selten zu einer Benachteiligung von anderen Verkehrsträgern (v.a. Fuß- und Radverkehr) und damit verbundenen längeren Wartezeiten. Zudem tragen Lichtsignalanlagen häufig zu einer Unterbrechung des Verkehrsflusses bei.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um den Verkehrsfluss auf den Lünen Straßen für alle Verkehrsträger fließender zu gestalten, sollten folgende Bausteine im Rahmen dieses Steckbriefes Berücksichtigung finden:</p> <p><u>1. Kreisverkehre anstatt LSA</u></p> <p>Die Einrichtung von Kreisverkehren im Lünen Stadtgebiet kann mehrere Vorteile mit sich bringen. Einerseits kann so der Verkehrsfluss erhöht werden und es kommt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung an den Knotenpunkten. Hierdurch sinkt gleichzeitig die Unfallgefahr. Besonders an Lünen Knotenpunkten, an denen häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen und eine höhere Unfallgefahr besteht können sich Kreisverkehre als sinnvoll erweisen. Zudem kann es zu einer Reduzierung der LSA-Wartezeiten, besonders außerhalb der Stoßzeiten kommen. Standorte, an denen sich eine Prüfung zur Einrichtung eines Kreisverkehrs als besonders zielführend darstellen würde sind unter anderem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kreuzung Konrad-Adenauer Str. / Moltkestraße / Dortmunder Straße 2. Kreuzung Kupferstraße / Dortmunder Straße 3. Kreuzung Borker Str. / Alstedder Str. <p>Als gutes Beispiel kann bereits der Kreisverkehr im Lünen Zentrum genannt werden:</p>  <p>Kreisverkehr Im Hagen/ Graf-Adolf-Straße / Marie-Juchacz-Straße (Google Earth 2022)</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <p>Kosten</p> <p>€ € €</p> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <p>Schnittstellen</p> <p>D.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</p> <p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen, Kreis Unna, Straßen.NRW, Bund</p> <p>Zielgruppe</p> <p>MIV, Umweltverbund</p> <p>Raumkategorien</p> <p>Brambauer, Geistviertel, Lippolthausen, Nord, Stadtmitte</p>
--	--	---

	<p>Bei der Einrichtung von Kreisverkehren im Straßenraum sollte zudem auf die ausgiebige Berücksichtigung der anderen Verkehrsträger geachtet werden.</p> <p><u>2. LSA: Hierarchische Abstufung des MIVs (an entsprechenden Punkten)</u></p> <p>An vielen Lünener Kreuzungsanlagen, welche mit LSA-Anlagen ausgestattet sind, wird der MIV nicht selten in der Schaltung bevorzugt. Hieraus ergeben sich häufig längere Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr, wodurch sich die Wegzeiten verlängern. An durch den Fuß- und Radverkehr hoch frequentierten Kreuzungen sollten die LSA-Schaltungen auf eine MIV-Bevorzugung überprüft und für den nicht motorisierten angepasst werden. An Hauptachsen des Fahrradnetzes könnte sich die Implementierung von Sensoren als sinnvoll erweisen, damit Radfahrende bereits eine Grün-schaltung anfordern können, ähnlich wie der ÖPNV.</p>	
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p> <p>Hessen Mobil (2013) - Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren</p> <p>Kompetenznetz Klima Mobil (2021) – Lichtsignalanlagen: Optimierung und Priorisierung</p> <p>Stadt Münster (2013) – Signale für den Radverkehr: Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung</p>		

D.3 - Verkehrslenkung

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>In der Stadt Lünen sind v.a. die Hauptverkehrsstraßen von einer hohen Verkehrslast betroffen. Durch eine neue Verkehrslenkung können Überlastungen von Netzteilen vermieden werden, die Auslastung von Netzteilen optimiert werden und Such- und Falschfahrten vermieden werden. Zudem wird die kurzmöglichste Fahrzeit durch gezielte Verkehrslenkung gewährleistet.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um die Bedingungen für die Verkehrsteilnehmenden der Stadt Lünen zu verbessern und den Verkehrsfluss aktiv zu steuern, gilt es den Verkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen zu regeln. Für die Umsetzung werden folgende Bausteine empfohlen:</p> <p><u>1. Einrichtung von Vorrangrouten</u></p> <p>Durch die Einrichtung von Vorrangrouten können Wohnquartiere entlastet werden. Weiter sollte der Verkehrsfluss auf den Haupttrouten gewährleistet werden. Dies kann durch Dosieranlagen, welche Staustellen dorthin verschieben, wo sie den Verkehrsablauf weniger behindern (bspw. Entlastung der Innenstadt und Wohngebiete durch Dosierung auf Vorrangrouten). Zudem kann durch Lichtsignalanlagen, welche auf unterschiedliche Verkehrsbelastungen reagieren, ein besserer Verkehrsfluss gewährleistet werden. Die Vorrangrouten sollten demnach ermittelt werden und in bestehende Navigationssysteme eingearbeitet werden.</p> <p><u>2. Durchgangsverkehr und Pendler</u></p> <p>Durch die nahe Lage Lünens zu Münster, Dortmund und Hamm ist die Stadt von vermehrtem Durchgangsverkehr betroffen. Zudem weist die Stadt viel Verkehr durch Pendler auf. Die Hauptpendlererrouten sollten ermittelt werden und in das Vorrangroutennetz eingebaut werden. Die hohe Verkehrslast auf Straßen (bspw. Münsterstraße) nahe dem Zentrum sollten gesenkt und entsprechend verlagert werden, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen und das Zentrum verkehrlich zu entlasten. Der erhöhte Anteil von Binnenpendlern kann hierbei jedoch einen Vorteil darstellen und durch die Förderung und den Umstieg auf andere Verkehrsmittel reduziert werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★ ★ ★</p> <p>Kosten € € €</p> <p>Klimaschutz ★ ★ ★</p> <p>Schnittstellen G.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten 80% der Lünener sind Binnenpendler. Die Stadt hat 17.266 Einpendler und 24.829 Auspendler.</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Kreis Unna, Bund</p> <p>Zielgruppe MIV, Pendlerverkehr</p> <p>Raumkategorien Brambauer, Geistviertel, Nord, Nordlünen, Stadtmitte</p>
---	--	--

	<p><u>3. Wegweisung</u> Durch eine gute Wegweisung wird vermieden, dass Ortsunkundige bei dem Versuch ein hohes Verkehrsaufkommen zu umgehen, durch Quartiere fahren und so Such- und Falschfahrten entstehen. Wichtige Ziele innerhalb der Stadt sollten besser ausgeschildert werden. Zudem sollten die Wege der Vorrangrouten in Navigationssystemen übernommen werden, um Such- und Falschfahrten zu vermeiden und den direkten Weg zu gewährleisten. Um Quartiere von außerhalb kommenden Verkehrs zu entlasten, können Abbiegeverbote oder Einbahnstraßen eingerichtet werden. Weiter können auch Anliegerstraßen eingerichtet werden.</p> <p><u>4. Schließung von Schleichwegen</u> Wenn ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsrouten entsteht, versuchen Autofahrer häufig, über Schleichwege schneller ihr Ziel zu erreichen. Um dem entgegenzuwirken können bspw. Tempo 30-Zonen vermehrt eingerichtet oder betroffene Straßen durch die Ausweisung von Anliegerstraßen geschlossen werden. Für die Ermittlung betroffener Straßen könnten Anwohner auf einer eingerichteten Internetseite problematische Straßenabschnitte melden.</p> <p><u>5. Autoarme Quartiere</u> Um die Verkehrsbelastung v.a. in Siedlungskörpern zu reduzieren können autoarme Quartiere realisiert werden. Der Ansatz von autofreien Quartieren sollte vorwiegend in neuen Quartieren realisiert werden. In Bestandsquartieren können autoarme Quartiere als Pilotprojekt umgesetzt werden. Die ersten autoarmen Quartiere sollten nahe am Zentrum gelegen sein, da dort eine bessere Anbindung an den Umweltverbund gegeben ist. Für die Umsetzung ist es besonders wichtig, die Bürger zu informieren und sie mit in die Realisierung eines möglichen Projekts zur Umsetzung einzubeziehen sowie über die Nutzung von alternativen Fortbewegungsmitteln zu informieren. Durch autoarme Quartiere können Lärm- und CO₂-Emissionen gemindert und zudem der Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlastet werden.</p>	
--	--	--

6. Verkehrsinformationen

Durch die gezielte Meldung von Sperrungen und Staus kann ein hohes Verkehrskommen auf Hauptverkehrsrouten gelenkt und reduziert werden. Dies kann durch den vermehrten Einsatz von Verkehrstafeln erreicht werden.



Tafel für Verkehrsinformationen (imago 2017)

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

BMVI (2005) – [Leitfaden Verkehrstelematik](#)

Stein, Thomas (2016): [Autofreies Wohnen im Bestand.](#)

D.4 - Verkehrsreduzierung Innenstadt

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Derzeit erfreut sich der MIV über die autofreundliche Ausrichtung des Lüner Zentrums. Dieses ist ohne größere Probleme mit dem Pkw zu erreichen und es stehen mehr als genügend Parkplätze zur Verfügung, welche teilweise rund um die Uhr genutzt werden können. Durch diese autofreundliche Ausrichtung nutzen viele Einkäufer und Einkäuferinnen den Pkw, um die Innenstadt zu erreichen, auch wenn es alternative Angebote gibt.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um die Angebote des Umweltverbunds zum Erreichen des Lüner Zentrums zu fördern, sollte Folgende Maßnahmen für den MIV getroffen werden:</p> <p><u>1. Straßenbenutzungsgebühr</u></p> <p>Im innerstädtischen Bereich gilt es eine Straßennutzungsgebühr einzuführen. Diese reduziert die Attraktivität des Pkw, um die Innenstadt zu erreichen und trägt zu einer Erhöhung der Nutzungskosten bei. Hier sollte vor allem zuerst auf die sich unmittelbar in der Innenstadt befindlichen Straßen reagiert werden. So kann der motorisierte Verkehr gezielt entlang der Innenstadt geführt und zu Parkflächen hin gebündelt werden.</p> <p><u>2. Parkplätze und Kosten</u></p> <p>Im gesamten innerstädtischen Bereich wird eine Reduzierung der Parkplätze und gleichzeitige Anhebung der Parkkosten empfohlen. Derzeit besteht ein Überangebot an Parkplätzen in der Lüner Innenstadt, die eine Nutzung des Pkw fördern. Gleichzeitig kann zu verhältnismäßig geringen Preisen über mehrere Stunden der Pkw abgestellt werden. So betragen die Parkkosten für eine Stunde ca. 1 - 1,20 €. In der Kreisstadt Unna liegen die stündlichen Parkkosten bei ca. 1,50€, in Dortmund bei 2€. Um eine MIV-Reduzierung in der Lüner Innenstadt zu erreichen, wird deshalb eine minimale Anhebung um 50%, besser eine Doppelung der Parkkosten empfohlen. Über ein vergünstigtest oder kostenfreies Parkangebot für elektrisch betriebene Fahrzeuge sollte nachgedacht werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€ € €</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>I.2</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Eine Stunde innerstädtisches parken kostete in den größeren Städten NRW im Jahr 2021 durchschnittlich 1,70€.</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen, Parkflächenbetreiber</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>MIV, Umweltverbund</p>
--	---	--

	Durch die steigenden Kosten der Pkw-Nutzung zum Erreichen des Lüner Zentrums nimmt die Attraktivität des MIVs ab. Zugleich gewinnt der Umweltverbund durch geringere Kosten und eine flexible Fortbewegung	Raumkategorien Stadtmitte
Zeithorizont (Mittel- bis Langfristige Aufgabe)  A horizontal timeline arrow pointing to the right. It starts with a black box labeled '2023' on the left. The arrow itself is black, but it has a blue oval shape in the middle that tapers at both ends, containing the year '2035'.		
Anmerkungen und weitere Informationen Agora Verkehrswende (2019) – Parkraummanagement lohnt sich!		

3.4.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

D 3 - Verkehrslenkung

MITTEL - BIS LANGFRISTIG

D 4 – Verkehrs-reduzierung Innenstadt



3.5 Handlungsfeld (E): Logistik- und Güterverkehr

Um in der Zukunft eine tragbare Mobilität der Stadt Lünen zu erreichen, gilt es den Logistik- und Güterverkehr mitzudenken. Der Stadthafen Lünen spielt dabei eine wichtige Rolle, da von diesem Umschlagspunkt in der Stadt viele Verkehre durch Anlieferungen und Abtransporte ausgehen. Zudem entsteht vermehrt Verkehr durch unterschiedliche Logistikzentren sowie Industrie- und Gewerbestandorte. Für einen richtigen Umgang mit den Schwerlastverkehren ist die Erstellung eines Logistik- und Güterverkehrskonzept von großer Relevanz.

Auf kleinerer Ebene sind zudem Zustellverkehre von wichtiger Bedeutung. Durch ein verändertes Kaufverhalten werden mehr Produkte online bestellt, welche durch unterschiedliche Lieferanten zu verschiedenen Zeiten angeliefert werden. Dadurch sind mehrere Transporter in einem Quartier unterwegs. Um eine klimafreundliche und nachhaltige Zustellung zu gewährleisten, besteht Bedarf für die Optimierung der Zustellverkehre im Rahmen der Lieferwege, Fahrzeuge und der Bündelung der Verkehrsmittel.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Stadt Lünen unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Viel Schwerlastverkehr, welcher durch die Stadt führt
- Innerstädtischer Stau durch Lieferverkehre
- Kaum Daten für den Wirtschaftsverkehr vorhanden
- Straßenraum in Lippolthausen ist von Schwerlastverkehr geprägt, hoher Lkw-Anteil
- Lippolthausen Kreisverkehr Radius für Lkw zu knapp bemessen

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Verkehrsbelastung reduzieren
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur

Um einen geeigneten Umgang mit den Wirtschafts- und Zustellverkehren zu gewährleisten, müssen diverse Maßnahmen im städtischen Gebiet implementiert werden. Dabei ist es von großer Bedeutung einen großen Umfang von Daten zu erheben, um so geeignete Konzepte zu erstellen.

Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zu einer stadtverträglichen Logistik führen, damit diese eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Stadt Lünen werden kann.

3.5.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Logistik- und Güterverkehr

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

E.1 - Logistik- und Güterverkehrskonzept

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Durch den Stadthafen Lünen entstehen viele Verkehre zur Anlieferung und zum Abtransport von Gütern. Dabei wird der Verkehr unter anderem auch durch die Stadt geleitet, wodurch die Straßenbelastung ansteigt. Als Beispiel ist hier unter anderem die Münsterstraße, welche oft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufweist, zu nennen.</p> <p>In den Stadtteilen Brambauer, Lippolthausen und Osterfeld bestehen die meisten Gewerbe- und Industrieflächen.</p> <p>Zudem beeinflussen die Lärm- und Abgasemissionen die Anwohner und verringern das Sicherheitsgefühl.</p> <p>Da es zum jetzigen Zeitpunkt kein Logistik- und Güterverkehrskonzept gibt, besteht der Bedarf dieses zu erstellen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um einen besseren Umgang mit dem Logistik- und Güterverkehr in der Stadt Lünen zu erreichen, Lärm- und Abgasbelastungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden folgende Bausteine empfohlen:</p> <p><u>1. Güterverkehr:</u> Derzeit bestehen nur wenige Kennzahlen und Daten über den städtischen Logistik- und Güterverkehr. Deshalb gilt es, ein Logistik- und Güterverkehrskonzept zu erstellen sowie Daten zu erheben.</p> <p>Innerhalb des Konzeptes sollten Hauptverkehrsrouten des Schwerlastverkehrs ausgemacht werden, um ggf. Alternativrouten vorzuschlagen, welche die Stadt Lünen verkehrlich entlasten. Dabei sind die großen Unternehmen in der Stadt Lünen mit von Bedeutung. Aurubis (Recyclingzentrum Osterfeld am Hafen) und Remondis (Recyclingunternehmen in Lippolthausen) sind dabei die größten Unternehmen. Von diesen geht ein größerer Verkehrsanteil aus. Dies sollte für die Hauptverkehrsrouten des Schwerlastverkehrs berücksichtigt werden. Außerdem sollte der Einsatz von alternativen Antriebsformen sowie die Auswirkungen des Verkehrs auf Anwohner und die Stadtinfrastruktur thematisiert werden. Dabei gilt es vor allem auf die Umweltverträglichkeit und Energieeffizienz des Gütertransports zu achten, um eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, modernisieren und auszubauen.</p> <p>Des Weiteren wird empfohlen Wegeverbindungen zu optimieren und bspw. Durchfahrtsbeschränkungen für Schwerlastverkehre zu realisieren. Ein Beispiel dafür ist ein Lkw-Fahrverbot auf der Waltroper Straße in Brambauer. Dies zeigt, dass innerstädtischer Schwerlastverkehr durchaus alternative Strecken nutzen kann. Für die Reduzierung von Schwerlastverkehren innerhalb der Stadt kann zudem geprüft werden, an welchen weiteren Straßen Lkw-Fahrverbote oder -Nachtfahrverbote realisiert werden können.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen D.3</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Die A1 zählt zwischen Schwerte und Dortmund/Unna mit durchschnittlich 17.600 Lkw/Tag und die A2 zwischen Bönen und Kamen mit 13.920 Lkw/ Tag zu den 15 Autobahnabschnitten mit dem höchsten Schwerlastaufkommen in NRW.</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Städtische Logistik</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe</p>
--	---	--

	<p>2. Logistikverkehr:</p> <p>Durch diverse Logistikzentren von Lieferdiensten bspw. in Werne (Amazon) und Brambauer (Hermes) entsteht zum einen viel Verkehr durch Anlieferungen von Waren. Zum anderen geht von den Logistikzentren weiterer Verkehr ins Zentrum der Stadt sowie in die Stadtteile aus. Um auch diese Logistik- und Zustellverkehre in einem Logistik- und Güterverkehrskonzept zu thematisieren, sollten kleinräumige Routen (citylogistik) von Zustellern innerhalb der Stadt erfasst werden. Dabei gilt es zudem auch die Umsetzung von alternativen Antrieben innerhalb des städtischen Logistikverkehrs zu thematisieren (siehe Neue Mobilität). Weiter wird empfohlen, die Logistikzentren als Aufgabe in der Stadtplanung anzusiedeln.</p> <p>Für die Umsetzung eines Logistik- und Güterverkehrskonzept ist es von Bedeutung Daten zu erheben. Dazu sollte eine Bestandsaufnahme durchgeführt und die gesamtstädtische Straßenbelastung geprüft werden. Ein hohes Schwerlastaufkommen um Lünen gibt Anlass zu prüfen, inwiefern das Kamener Kreuz als Anbindung dient und Schwerlastverkehre durch die Stadt Lünen geführt werden. Da der Schwerlastverkehr nicht nur die Stadt Lünen betrifft, gilt es mit nachbarkommunen gemeinsam zu planen und sich auszutauschen.</p>	<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p> <p>Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (2015) - Logistikkonzept NRW</p> <p>Ministerium für Verkehr BW (2020) - Güterverkehrskonzept BW</p> <p>Agora Verkehrswende (2020) - Lieferrn ohne Lasten</p>		

E.2 - Optimierung von Zustellverkehren

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Kaufverhalten wandelt sich immer stärker und die Online-Bestellungen nehmen jährlich zu. Auch durch die Corona-Pandemie gab es einen Aufschwung des Online-Handels. Der Anteil des E-Commerce am Einzelhandel stieg seit der Pandemie deutlich. 2019 lag der Anteil bei 13,3% und 2021 bereits bei 18,3%. Durch die daraus resultierenden Zustellverkehre entsteht eine höhere Verkehrsbelastung und Verkehrsprobleme sowie Emissionsbelastungen nehmen zu.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Baustein</p> <p>Um die Zustellverkehre in Lünen zu optimieren, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Alternative Antriebe im Logistikverkehr:</u> Um den Logistikverkehr in der Stadt nachhaltiger zu gestalten, gilt es neue Mobilitätsformen zu integrieren. Diese bieten unter anderem den Vorteil lärm- und emissionsarm zu sein. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bieten zudem oft den Vorteil (bspw. Lastenrad), durch eine geringere Größe weniger Platz im Straßenraum einzunehmen und so weniger Konflikte entstehen. Für die Anlieferung der Pakete sollten zudem Elektro-Transporter bzw. Elektro-Pkw, wie bspw. der StreetScooter von DHL zum Einsatz kommen, um Emissionen zu reduzieren.</p>  <p>Vollelektrisches leichtes Nutzfahrzeug – StreetScooter</p> <p><u>2. Organisation der letzten Meile:</u> Für die Zustellung von Lieferungen sollte die Endzustellung optimiert werden. Für die verschiedenen Siedlungsbereiche und die Innenstadt bedarf es dabei einer unterschiedlichen Organisation und einer Multimodalität des Logistikverkehrs. Für die Innenstadt und dichte Siedlungsbereiche sollten vermehrt Lastenräder zum Einsatz</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀☀☀</p> <p>Schnittstellen A.4, F.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Die Anzahl der Paketsendungen lag 2020 in Deutschland bei ca. 4 Milliarden.</p> <p>Mögliche Fördermittel Richtlinie zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank und Ladeinfrastruktur</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Logistikunternehmen, Paketzusteller</p> <p>Zielgruppe Stadt Lünen, Unternehmen, private Haushalte</p>
---	--	--

kommen und für locker bebaute Wohnsiedlungen, mit einer niedrigeren Kundendichte, emissionsfreie Pkw.



Lastenrad für die Auslieferung von Paketen – DHL

3. Kleine Stadtteillogistikzentren:

Der Verkehr sollte auch in dem Sinne nachhaltiger gestaltet werden, dass Lieferungen mit großen Transportern und vielen verschiedenen Lieferanten reduziert werden. Die Lieferungen von bspw. 3 Dienstleistern könnten so durch nur ein Lieferfahrzeug abgewickelt werden.

Durch die Etablierung kleiner Stadtteillogistikzentren, oder auch Micro-Hubs als Verteilstation, könnte die Zustellung in zwei Stufen geschehen. In einem ersten Schritt könnten Lieferungen von den Vertreibern zu kleinen Mikrodepots in den Stadtteilen gelangen. In dem zweiten Schritt können dann Lastenräder die Sendungen gebündelt zum Kunden bringen. Dadurch entfallen unter anderem auch Mehrfachfahrten und es entsteht weniger Verkehr. Für die Zustellung können Lastenräder und elektronische Mini-Bikes genutzt werden.

4. Private Paketempfangsanlagen/Paketstationen:

Micro-Hubs können zudem auch Abholstationen, Service-Points oder Paketboxen sein. Die Errichtung von Paketstationen und privaten Paketempfangsanlagen oder Paket-Shops in vorhandenen Laden-Filialen ermöglichen zudem eine flexible Abholung von Lieferungen und reduzieren Lieferwege durch die gebündelte Zustellung von Sendungen. Paketstationen sollten an wichtigen Orten, bspw. dem Lünener

Raumkategorien
Gesamtstädtisch

	<p>Bahnhof, im Zentrum (Marktplatz), aber auch an wichtigen Orten in den Stadtteilen (an Haltestellen und in der Nähe von öffentlichen Plätzen) vorhanden sein. Teilweise sind bereits Packstationen angrenzend an die Innenstadt, bspw. am St.-Marien-Hospital und am Rewe an der Viktoriastraße vorhanden. Auch in den Stadtteilen gibt es an Einzelhandelsstandorten und Supermärkten meistens eine Packstation. Weitere Packstationen sollten jedoch an alltäglichen Orten vorhanden sein, um kurze Wege zu gewährleisten.</p>	
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p> <p>Agora Verkehrswende (2020) - Lieferrn ohne Lasten</p> <p>Andreas Keiser (2019) - Standortanforderungen und räumliche Auswirkungen von Micro-Hubs</p>		

E.3 - Lieferzonen (-bereiche)

Hintergrund (Anlass)

Oft entstehen Probleme durch den Lieferverkehr im städtischen Raum. Durch das Abstellen von Lieferwagen und durch fehlende Ladezonen werden häufig Konflikte im Stadtverkehr hervorgerufen. Dadurch werden Parkplätze blockiert und auch andere Verkehrsträger (Radfahrer, Fußgänger) behindert. Zudem entsteht durch bspw. das Parken in zweiter Reihe eine schlechte Straßeneinsicht und es entstehen weitere Gefahren für den Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine

Um mehr Verkehrssicherheit zu erzeugen und den fließenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen, gilt es folgende Bausteine zu berücksichtigen:

Durch die Einrichtung von Ladezonen an geeigneten Stellen, welche flächensparend sind und den fließenden Verkehr nicht behindern, können Zustellungen beschleunigt und Konflikte reduziert werden. Lieferzonen und Ladezonen sollten dabei auch im Zusammenhang mit Mikrodepots geplant werden, um eine Verknüpfung des Lieferverkehrs zu erzielen. Dabei ist es wichtig, dass diese Lieferzonen- und Bereiche sowie Ladezonen ausschließlich durch den Lieferverkehr genutzt werden. Durch die gezielte Überwachung (bspw. durch Kontrollen vor Ort oder eine digitale Überwachung) dieser Flächen sollte das Falschparken (stichprobenartig) überprüft und geahndet werden. Die Parkdauer sollte zeitlich begrenzt sein (< 30 min) und auf bestimmte Uhrzeiten am Tag begrenzt sein (bspw. 7:00 bis 18:00 Werktags). Lieferzonen sowie auch Ladezonen sollten dabei vorwiegend an Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden, um Hindernisse (und folglich Stau) durch das Halten in der zweiten Reihe zu vermeiden.



Abbildung einer möglichen Ladezone mit Beschilderung – BIEK (links)
Markierung einer Ladezone in Dortmund – IHK Dortmund (recht)

Anteil an der Zielerreichung



Kosten



Klimaschutz



Schnittstellen

A.4, D.1

Daten, Zahlen, Fakten

Die mit Halteverbot und Zusatzzeichen ausgeschilderten Ladezonen sind laut einer Untersuchung bis zu 80 Prozent fehlbelegt.

Mögliche Fördermittel

Akteure

Stadt Lünen

Zielgruppe

Raumkategorien

Brambauer, Stadtmitte



Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)

2023



2035

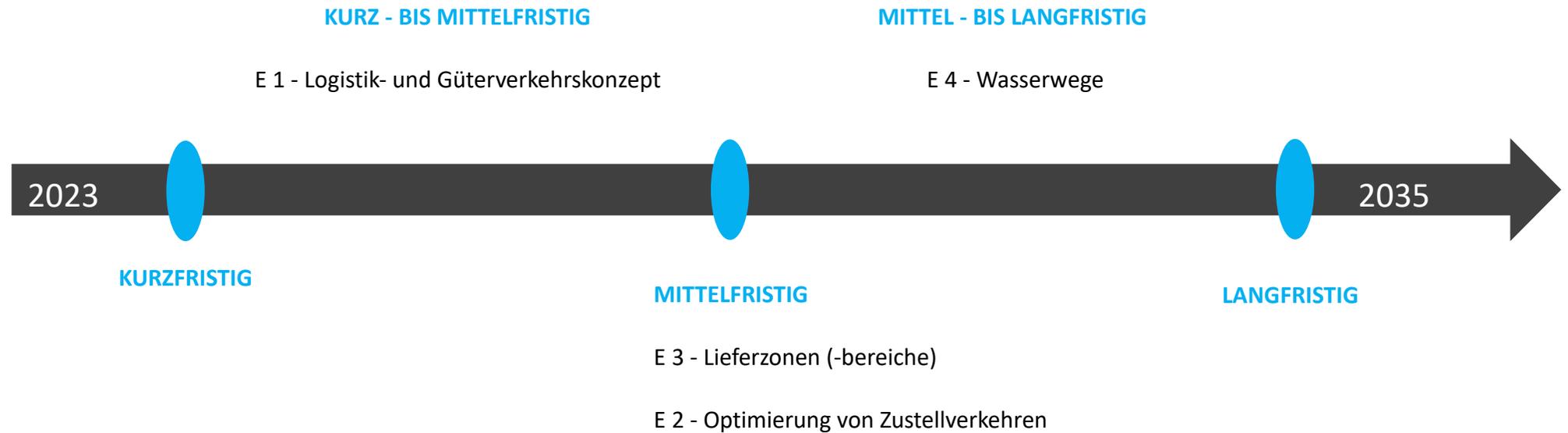


Anmerkungen und weitere Informationen

BIEK – [Initiative Ladezone](#)

E.4 - Wasserwege		
<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Durch die Lage der Stadt Lünen am Dattel-Hamm-Kanal und eine direkte Anbindung an das Ruhrgebiet und die Autobahnen A1 und A2 gilt Lünen als wichtiger Umschlagpunkt.</p> <p>Der Hafen liegt im Stadtteil Osterfeld an der B236. Zudem liegt das Trianel Kraftwerk am Lünener Stummhafen im Ortsteil Lippolthausen.</p> <p>2018 hatte der Stadthafen Lünen einen gesamten Umschlag von 859.000 Tonnen, wodurch pro Tag ca. 60 Lkw Waren zu- und abliefern. Umschlaggüter sind derzeit bspw. Recyclinggüter, Schüttgüter, Eisen und Stahl sowie Getreide.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Der Stadthafen Lünen gilt als attraktivster Umschlagplatz für Güterschiffe, welche kommend vom Dortmund-Ems-Kanal auf den Dattel-Hamm-Kanal Waren liefern und abtransportieren. Zudem werden viele Waren durch Lkw angeliefert und abtransportiert. Diese Güterschiffe beliefern den Großraum nördlich von Dortmund. Um die Bedeutung des Hafens und die verkehrlichen Auswirkungen zu bemessen, gilt es folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Der Umschlag und die Bedeutung des Stadthafens Lünen sollten zudem auch Inhalt des Güterverkehrskonzept werden. Dazu ist es wichtig, aktuelle Daten zum Hafen zu erheben. Es sollte ermittelt werden, wie hoch die Umschläge am Hafen sind, wie viele Schiffe ankommen und wie die Waren weitergeleitet werden. Außerdem gilt es zu betrachten, wie der Güterverkehr durch Lünen geführt wird. Es sollten ebenfalls die Emissionen durch den Schiffsverkehr innerhalb der Stadt ermittelt werden. Die Lage Lünens ermöglicht kurze Wege durch die Nähe zu den Autobahnen A1, A2 und A45, sowie zum Dattel-Hamm-Kanal und den Flughäfen Dortmund und Münster. Dadurch bietet der Hafen viele Potenziale für die Stadt Lünen. Vorteile der Schifffahrt sind bspw. die niedrigen Transportkosten. Verglichen zu den Emissionen des Lkw-Verkehrs sind die Emissionen pro Tonne von Binnenschiffen erheblich geringer. Zudem werden durch die Nutzung der Wasserwege der Straßen- und Schienenverkehr entlastet.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★ ★ ★</p> <p>Kosten € € €</p> <p>Klimaschutz ★ ★ ★</p> <p>Schnittstellen</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Der Stadthafen Lünen hatte 2018 einen Umschlag von 859.000 Tonnen.</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Wirtschaft</p> <p>Raumkategorien Lippolthausen</p>
<p>Zeithorizont (Mittel- bis Langfristige Aufgabe)</p> <p style="text-align: center;">  </p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen</p>		

3.5.2 Zeitliche Einordnung



3.6 Handlungsfeld (F): Neue Mobilität

Um in der Zukunft die Klimaschutzziele der Stadt Lünen zu erreichen, gilt es, neue Formen der Mobilität zu etablieren. Die Treibhausgas-Emissionen müssen verglichen mit dem Jahr 1990 bis 2030 um 12% abnehmen und sich bis zum Jahr 2050 um 90% reduzieren. Dies muss für alle Verkehrsträger gleichermaßen erreicht werden. Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen sind jedoch am stärksten betroffen. Ein wichtiger Aspekt ist die Reduzierung von Emissionen und die Einführung von neuen bzw. alternativen Antriebsformen für den ÖPNV und den MIV.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Elektrifizierung der kommunalen Flotte. Die Kommune fungiert als Vorbild für die Umsetzung, wodurch Betriebe sich diesem Vorbild anschließen können. Wenn die Elektrifizierung der kommunalen und betrieblichen Flotten Erfolg hat, können Reduzierungen von Lärm und Emissionen erreicht werden.

Damit die alltägliche Mobilität attraktiver wird ist es zudem wichtig, ein breites Angebot der Verkehrsträger welche aufeinander abgestimmt und verknüpft sowie gut erreichbar sind zu realisieren, um den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben Wege multimodal sowie auch intermodal zurückzulegen. Ein wichtiger Baustein dazu können qualitätsvolle Mobilitätsstationen sein.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Stadt Lünen unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Nicht ausreichende Verbindungen des ÖPNV, wodurch viele Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden
- Schlechte Anbindungen im Netz des ÖPNV und Radverkehrs
- Keine gesamtstädtischen Sharing-Angebote

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Stadt der kurzen Wege
- Erreichbarkeit sichern
- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität
- Umweltverbund stärken
- Verkehrsbelastung reduzieren
- Mobilitätsmanagement ausweiten und in Kommunikation intensivieren

Um die Integration der neuen Mobilität zu erreichen, müssen diverse Maßnahmen im städtischen Gebiet implementiert werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen, wie beispielsweise die „Elektrifizierung der kommunalen Flotte“ kann sukzessive geschehen, wobei auf den aktuellen Stand aufgebaut werden kann.

Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zur Implementierung neuer Mobilitätsformen und -angebote beitragen sollen, damit alle Verkehrsträger eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Stadt Lünen werden können

3.6.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Neue Mobilität

Idf. Nr.	Maßnahme	Anteil an der Zielerreichung	Zeithorizont	Verortung
F.1	Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger	Hoch ★★★	Dauer- aufgabe	Gesamtstäd- tisch
F.2	Elektrifizierung der kommunalen Flotte	Mittel ★★★	Kurz- bis mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstäd- tisch
F.3	Multimodale Verkehre	Hoch ★★★	Kurz- bis mittel- fristige Aufgabe	Gesamtstäd- tisch

F.1 - Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die meisten CO₂-Emissionen des motorisierten Verkehrs gehen vom MIV aus. Auf den ÖPNV entfallen hier hingegen pro Kopf geringere Emissionswerte. Der Fuß- und Radverkehr sind die klimafreundlichsten Verkehrsträger und werden in diesem Steckbrief nur am Rande berücksichtigt. Durch die Umstellung der Antriebsformen des motorisierten Verkehrs (u.a. MIV, ÖPNV, ...) kann ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, bspw. durch die Senkung der CO₂-Emissionen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Reduzierung der Emissionen und die Etablierung von neuen Antriebsformen ist angesichts der Klimaschutzziele der Stadt Lünen unerlässlich. Um diese Ziele zu erreichen, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Kraftstoffe:</u> Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen erdölbasierte Kraftstoffe durch klimafreundliche Alternativen nach und nach ersetzt werden. Alternativen zu erdölbasierten Kraftstoffen sind u. a. elektronisch betriebene Fahrzeuge (Bsp. E-Auto und Hybridauto), Wasserstoff und E-Fuels. Durch Elektrofahrzeuge können Probleme wie Schadstoff- und Lärmemissionen von Verbrennern gelöst werden. In der Zukunft können E-Fuels, welche mit Hilfe von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ aus der Luft hergestellt werden, den konventionellen Kraftstoff ebenfalls ablösen. Sie bieten zudem den Vorteil, dass sie mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren kompatibel sind, im aktuellen Fahrzeugbestand eingesetzt werden können und über das bestehende Tankstellennetz abgegeben werden können. E-Fuels können zudem herkömmlichen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden und bieten daher die Möglichkeit, bedarfsgerecht in der Zukunft mehr und mehr fossile Brennstoffe ablösen kann.</p> <p><u>2. Fahrzeuge:</u> Elektrofahrzeuge (oder Antriebsformen wie Wasserstoff) sollten nicht nur von privaten Personen genutzt werden. Auch Fahrzeuge des ÖPNV sollten durch neue Antriebsformen ausgetauscht werden. Ein gutes Beispiel dafür ist die neue Dortmunder Busflotte. Im Rahmen des Projekts „StromFahrer“ ergänzen nun 30 Elektrobusse den Linienverkehr. In Lünen sind derzeit vor allem elektronisch betriebene Busse im Einsatz. Die VKU prüft momentan die Einführung von Elektro- und Wasserstoffbussen. Der Fuhrpark umfasst ca. 100 eigene Busse, die sukzessiv auf alternative Antriebe umgestellt werden sollen. Dieser Ansatz kann genutzt und</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen H.1, H.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten In Lünen zählt der Kreis 2019 92 E-Kennzeichen und 206 Hybridautos. Damit liegt Lünen kreisweit auf Platz 2 der meisten Elektro- und Hybridfahrzeugen.</p> <p>2021 lag die Anzahl der Ladesäulen in Deutschland bei rund 33.000 und knapp 6000 Schnellladesäulen.</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI Förderrichtlinie öffentliche Ladinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland</p>
---	--	--

	<p>sollte im Stadtgebiet ausgebaut werden (siehe Elektrifizierung der kommunalen Flotte). Zudem sollten auch Betriebe ihre Fahrzeugflotte auf alternative Antriebsformen umstellen.</p> <p><u>3. Infrastruktur mit Ladesäulen:</u> Um neue Antriebsformen zu etablieren, ist es unerlässlich die geeignete Infrastruktur für die Nutzung dieser zu schaffen. Dazu sollten auch im öffentlichen Raum genügend Ladesäulen für Pedelecs sowie E-Autos vorhanden sein. Bis 2030 werden in Deutschland mindestens 440.000 bis 843.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt, um 10 Millionen Fahrzeuge (E-Pkw) zu versorgen. Der exakte Bedarf ist von der privaten Ladeinfrastruktur abhängig und davon, wie stark die öffentliche Ladeinfrastruktur demnach ausgelastet ist. Pro Kopf werden dazu öffentlich und privat Ladesäulen benötigt. Dabei ist zwischen AC-Ladesäulen und Schnellladesäulen zu unterscheiden. An Autobahnen und Landstraßen sind Schnellladesäulen wichtig, da diese innerhalb von einer halben Stunde das Auto auf ca. 80% aufladen. An Standorten mit längerer Verweildauer wie öffentlichen Parkplätzen und Parkhäusern oder in der Innenstadt können vorwiegend moderne normale/AC-Ladesäulen errichtet werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte gleichermaßen für den Radverkehr und den ÖPNV ausgerichtet werden. Wichtige Standorte für Fahrradladestationen sind bspw. häufig genutzte Fahrradrouten oder auch zentrale Orte in der Innenstadt und Parkplätze von Supermärkten. Für den ÖPNV bzw. Elektrobusse sollten am Betriebshof der VKU in Lünen ausreichend Ladestationen verfügbar sein sowie dort, wo die Busse Pausen machen.</p> <p><u>4. Öffentlichkeitsarbeit:</u> Die Nutzung von neuen Antriebsformen kann besser vorangetrieben werden, wenn über diese informiert wird. Dabei sollten Bürgerinnen und Bürger über geeignete Fördergelder, Alternativen zum Pkw und zum Aufladen von bspw. E-Autos informiert werden (siehe Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit).</p>	<p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe</p> <p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p> 		

Anmerkungen und weitere Informationen

BMVI (2018)– [Energie auf neuen Wegen](#), mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung

Stiftung Mercator (2013) - [Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft](#), Informationen zur Elektromobilität und Sharing-Angeboten

Elektromobilität NRW - <https://www.elektromobilitaet.nrw>, Informationen zur Elektromobilität für Kommunen

F.2 - Elektrifizierung der kommunalen Flotte

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Im Zuge der Klimaschutzziele und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz rückt die Elektrifizierung der kommunalen Flotte weiter in den Vordergrund. Emissionen sollten gesenkt werden und auf kurzen Strecken bieten elektrische Fahrzeuge viele Vorteile. Vorteile sind u.a. geringere Lärmemissionen und Schadstoffausstoße.</p> <p>Die Stadtwerke Lünen, wie auch die Feuerwehr Lünen, haben bereits mit der Elektrifizierung des Fuhrparks begonnen. Diese Ansätze gilt es weiter auszubauen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Elektrifizierung der kommunalen Flotte ist von zentraler Bedeutung, um den Bürgerinnen und Bürgern mit gutem Beispiel voranzugehen. Für eine erfolgreiche Elektrifizierung gilt es folgende Maßnahmen zu implementieren:</p> <p>Um für eine erfolgreiche Elektrifizierung der kommunalen Flotte zu erreichen ist es wichtig Ziele festzulegen. Dazu sollte es einen festgelegten Zeitpunkt geben zu dem die Elektrifizierung erfolgt sein soll. Außerdem ist die Organisation von verantwortlichem Personal, bspw. für die Beantragung von Fördergeldern und der thematische Austausch bspw. mit anderen Kommunen wichtig. Um den Umstieg des Fuhrparks zu gewährleisten, ist zudem eine Befragung und Beratung der Mitarbeitenden wichtig, um deren Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Dieser Aspekt wird weiter unter dem Punkt Mobilitätsmanagement erläutert.</p> <p>Bei der sukzessiven Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte, steht vor allem die Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe im Vordergrund. Dabei ist nicht nur die Umstellung des Antriebs von Pkw wichtig, sondern auch ein geeignetes Angebot an Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern zu schaffen. Zudem bieten Car-sharing-Fahrzeuge (natürlich mit E-Antrieb) eine gute Alternative zum Dienstwagen. Ein wichtiger Aspekt ist zudem für den Arbeitsweg oder innerstädtische Begehungen/Besuche vermehrt den Umweltverbund zu nutzen.</p> <p>Die Stadt Lünen hat im Bereich der Feuerwehr und der Stadtwerke bereits mit der Elektrifizierung von Fahrzeugen begonnen. Dieser Ansatz kann genutzt werden, um in der Zukunft möglichst alle Fahrzeuge gleichermaßen zu elektrifizieren.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen F.1, G.4</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Ein gutes Fünftel der kommunalen Flotten in den deutschen Städten ist bereits elektrifiziert.</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Stadtverwaltung</p> <p>Zielgruppe Stadt Lünen, Stadtverwaltung</p> <p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
--	--	---



Elektrische Fahrzeuge in Lünen – Stadt Lünen/Stadtwerke Lünen GmbH

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Agora Verkehrswende (2021) - [Aufwind für E-Flotten in Kommunen](#), Informationen und Empfehlungen zur Elektrifizierung der kommunalen Flotte

F.3 - Multimodale Verkehre

Hintergrund (Anlass)

Wege werden oft mit dem eigenen Pkw zurückgelegt, da es keine geeignete Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote in der Stadt gibt.

Um eine geeignete Alternative zum eigenen Pkw zu schaffen, wird ein gutes Netz des Umweltverbunds benötigt. Ein gutes Netz zeichnet sich dabei durch Mobilitätsstationen, gute Verknüpfungspunkte und bspw. die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern aus, damit die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander verknüpft werden können. Hierbei gilt es in Intermodalität und Multimodalität zu unterscheiden.

Intermodalität bezeichnet die Kombination von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg. Damit ist gemeint, dass die Verkehrsmittelwahl für einen Weg sehr flexibel und ausdifferenziert ist. Multimodalität bezeichnet hingegen die Möglichkeit, verschiedene

Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine

Um multimodale und intermodale Verkehre zu fördern, werden folgende Bausteine zur Umsetzung empfohlen:

1. Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV

Durch die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV wird die intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln gestärkt. Da Wege zu Haltestellen länger sein können, bietet die Nutzung des Fahrrads eine gute Verbindung zur Haltestelle sowie auch eine Möglichkeit von der Ankunftshaltestelle aus das entsprechende Ziel flexibel und nachhaltig zu erreichen. Für die Umsetzung der Fahrradmitnahme ist zum einen die tarifliche Ausgestaltung einer zeitlich begrenzten kostenlosen Mitnahme wichtig. Zum anderen muss im ÖPNV, innerhalb der kompletten Flotte, die Möglichkeit bestehen Fahrräder transportieren zu können und bspw. bei neuen Verkehrsmitteln auf ausreichend Stellfläche für Fahrräder zu achten. Wie in dem Beispiel des VVS bieten mehrere Buslinien im Rems-Murr-Kreis die Möglichkeit, Fahrräder auf dem Heck des Busses oder im Inneren des Busses zu transportieren. Durch ersteres wird Platz im Inneren für Kinderwagen und Rollstühle gespart.



Fahrrad2Go und Fahrradhecktäger im Rems-Murr-Kreis – VVS

Anteil an der Zielerreichung



Kosten



Klimaschutz



Schnittstellen

C.2, A.3

Daten, Zahlen, Fakten

Ausschlaggebend für die Wahl der Verkehrsmittel ist die gute Erreichbarkeit der Ziele (84 %), eine hohe Flexibilität (74 %) und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebotes (73 %).

[\(Befragung VCD 2016\)](#)

Mögliche Fördermittel

Akteure

Stadt Lünen

Zielgruppe

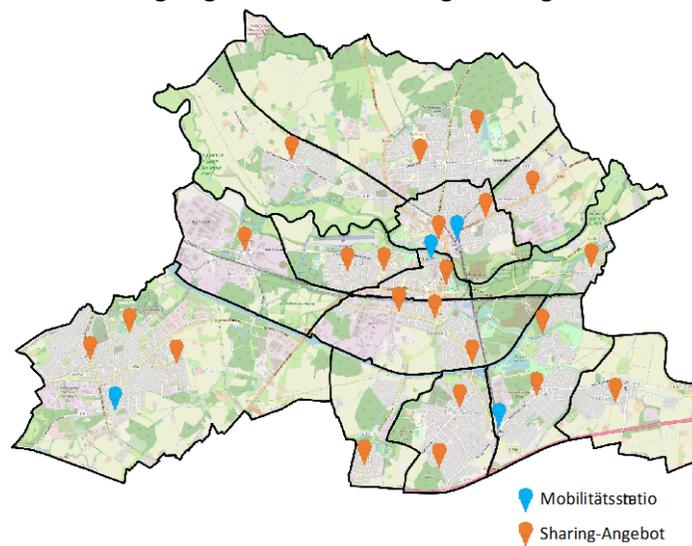
Stadtbevölkerung

<p>Verkehrsmittel in einer größeren Zeitspanne, bsp. innerhalb einer Woche oder einem Jahr, zu nutzen. Dabei wird jeweils das Verkehrsmittel genutzt, welches für den Weg am geeignetsten ist.</p>	<p><u>2. Verknüpfungspunkte schaffen</u></p> <p>Für die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten sind Park&Ride, Bike&Ride, Park&Go sowie Kiss&Ride Angebote von zentraler Bedeutung. An Bike&Ride Standorten sollte zudem ein kommunales Fahrradverleihsystem implementiert werden, welches einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbunds darstellt. Kiss&Ride Stationen bieten zudem die Möglichkeit an ausgewiesenen Parkständen für Kurzzeitparker Personen abzusetzen oder abzuholen. Sie befinden sich in der Nähe zu Bahn- und Bussteigen und erleichtern einen schnellen Umstieg vom privaten Pkw zum ÖPNV.</p> <p>Durch Verknüpfungspunkte wird es den Bürgerinnen und Bürgern erleichtert Teilstrecken mit dem Pkw oder dem Fahrrad zurückzulegen und von dort aus auf ein anderes Verkehrsmittel (Fuß, Bahn, Bus) umzusteigen. Dies erleichtert es, den Pkw oder das Fahrrad bspw. am Innenstadtrand abzustellen und die Innenstadt ohne Stau zu erreichen. Gute Verknüpfungsangebote sind zudem ausgezeichnet durch das kostenlose und qualitative (witterungsgeschützte) Abstellen der Fahrräder und Pkw und die gute Lage an wichtigen Umsteigepunkten.</p> <p><u>3. Mobilitätsstationen und wohnortnahe Mobilitätsangebote</u></p> <p>Um die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel zu fördern und die Alltagsmobilität auf den Umweltverbund umzulenken, gilt es Mobilitätsstationen zu errichten, um so einen Anreiz zu schaffen Wege intermodal zurückzulegen. Mobilitätsstationen ermöglichen den Nutzenden Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen und schaffen dabei eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Geeignete Verkehrsmittel sind dabei der Fußverkehr, das Fahrrad, die Bahn/Straßenbahn, der Bus, das Taxi, das Carsharing und auch der Pkw.</p> <p>Ein gutes Beispiel für eine Mobilitätsstation ist diese Station in Kiel-Ellerbek. Dort gibt es ein geeignetes Bikesharing-Angebot sowie qualitative Fahrradabstellanlagen. Die Fahrradabstellplätze sind teilweise abschließbar bzw. nicht abschließbar. Zudem bietet die Mobilitätsstation witterungsgeschützte Stellplätze, u.a. auch für Lastenräder sowie eine frei zugängliche Fahrradpumpe. Die Mobilitätsstation liegt zentral im Stadtteil und grenzt an Bushaltestellen und eine Bahnstation.</p>	<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
--	--	--



Mobilitätsstation in Kiel-Ellerbek – Eigene Aufnahme

Mobilitätsstationen sollten dabei verteilt im Stadtgebiet, bspw. im Zentrum und zentralen Orten in den Stadtteilen sowie an wichtigen Verkehrspunkten (Bahnhof Lünen und Preußen) in Lünen geschaffen werden. Zudem sollten vorhandene Verkehrspunkte durch ein geeignetes Mobilitätsangebot ergänzt werden.



4. Sharing-Angebot

Um in Zukunft den privaten Pkw als vorwiegendes Fortbewegungsmittel abzulösen, gilt es ein geeignetes Angebot als Alternative zu schaffen. Dazu eignet sich ein gut ausgebautes Car-Sharing-Angebot (mit E-Antrieb), wie auch Bike-Sharing mit und ohne E-Antrieb. Ein Sharing-Angebot mit Fahrrädern und Lastenrädern bietet den Nutzenden die Möglichkeit zwischen festen Stationen Wege zurückzulegen. Im Quartierskontext könnten Lastenräder zudem genutzt werden, um Einkäufe zu erledigen. Das Bochumer Beispiel ist dabei zu nennen. Dort können Mieter des GWV die Lastenräder kostengünstig und komfortabel ausleihen. Die Registrierung in der entsprechenden App Sigo kostet einmalig 9,90€, wobei diese Gebühr für Mieter entfällt. Jede Fahrt kostet im Grundpreis 1,50€ und jede weitere angefangene halbe Stunde 1€. Für die Realisierung könnte Lünen ein kommunales Fahrradverleihsystem/Sharingangebot anbieten oder an ein regionales angeschlossen werden. Bereits bestehende Angebote sind bspw. nextbike/metro-polradruhr in Dortmund und Hamm.



E.Lastenräder Sharing in Bochum
Eigene Aufnahme

Das Bochumer Beispiel ist dabei zu nennen. Dort können Mieter des GWV die Lastenräder kostengünstig und komfortabel ausleihen. Die Registrierung in der entsprechenden App Sigo kostet einmalig 9,90€, wobei diese Gebühr für Mieter entfällt. Jede Fahrt kostet im Grundpreis 1,50€ und jede weitere angefangene halbe Stunde 1€. Für die Realisierung könnte Lünen ein kommunales Fahrradverleihsystem/Sharingangebot anbieten oder an ein regionales angeschlossen werden. Bereits bestehende Angebote sind bspw. nextbike/metro-polradruhr in Dortmund und Hamm.

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017)- [Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen](#), Handbuch zur Gestaltung von Mobilitätsstationen
VCD (2017) - [Multimodal Unterwegs](#), Handlungsempfehlung zur Umsetzung multimodaler Verkehrsangebote

3.6.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

F 2 - Elektrifizierung der kommunalen Flotte

F 3 - Multimodale Verkehre



DAUERHAFTE AUFGABE

F 1 - Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger

3.7 Handlungsfeld (G): Mobilitätsmanagement

Zur gezielten Kommunikation mit relevanten Akteuren sollte die städtische Verwaltung durch ein Mobilitätsmanagement ergänzt werden und gleichzeitig richtet die Stadt Lünen derzeit selbst ein internes kommunales Mobilitätsmanagement ein, um als Vorbild zu agieren. Es sollten für die Stadtverwaltung und die städtischen Betriebe Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements entwickelt werden. Darüber hinaus sollten die Schulen der Stadt Lünen über ein schulisches Mobilitätsmanagement verfügen, um den Schülerinnen und Schülern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu vermitteln und möglichst viele ihrer Wege effizient über den Umweltverbund abzuwickeln. Private Unternehmen sollen durch die Stadt Lünen angehalten und motiviert werden ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzurichten, um das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter positiv zu beeinflussen.

Die Stadt Lünen sollte als beratende und koordinierende Stelle auftreten, um mit den genannten Akteuren Lösungen zu unterbreiten, wie diese Akteure einen Beitrag zum städtischen Ziel leisten können.

Angebote die Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit geben sich aktiv in den Prozess der Verkehrswende einzubringen stellen einen weiteren Baustein dar. So sollten Förderprogramme ausformuliert und finanziell ausgestattet werden mit denen das Engagement aus der Bürgerschaft von der Organisation, über die Planung bis in die Umsetzung unterstützt werden kann.

Hierbei sollten vor allem erlebbare Maßnahmen auf der lokalen Ebene, im unmittelbaren Umfeld der Lünerinnen und Lüner, im Vordergrund stehen.

Ein weiterer wesentlicher Baustein besteht auch in der internen Kommunikation der Verwaltung, um abgestimmte Standards zu schaffen zum Umgang mit zuziehenden Personen und Unternehmen, mit Pflege und Wartung von Infrastruktur (Radwege, Aufenthaltsräume, etc.), mit planbaren, temporären Verkehrsbelastungen (durch Veranstaltungen, Baustellen, etc.) oder mit kurzfristigen Störungen und diese auch an alle beteiligten Stellen zu kommunizieren. Insbesondere in diesen Bereichen muss eine enge Kooperation mit der Öffentlichkeitsarbeit etabliert werden, um die Bevölkerung zu informieren und in den Prozess einzubinden.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Stadt Lünen unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Kein flächendeckendes BMM für Lüner Unternehmen vorhanden
- Mangel an Verkehrsinformation in Schulen
- Information und Integration der Bevölkerung und Unternehmen in die Mobilitätswende
- Mobilitätswende mit wenig Präsenz in der Öffentlichkeit und Wirtschaft

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Mobilitätsmanagement ausweiten und Kommunikation intensivieren
- Umweltverbund stärken
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern
- Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen

Um die Mobilitätswende zu fördern und eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung sowie den Lüner Unternehmen zu erreichen, werden folgend die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Realisierung und Etablierung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements in der Stadt Lünen leisten sollen.

3.7.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

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

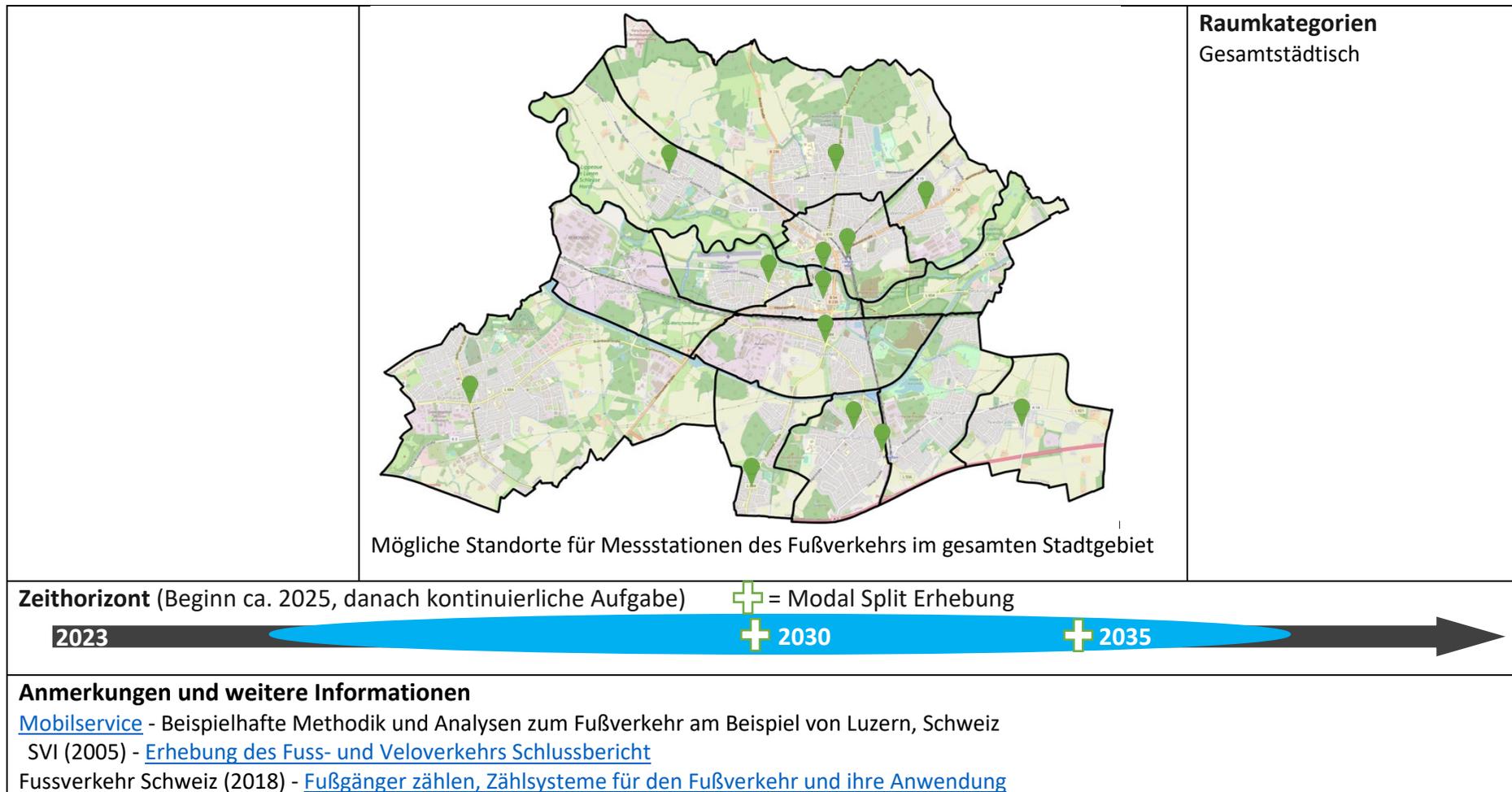
G.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

<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. 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>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€ (u.a. auf Grund von weiteren Stellen i. d. städtischen Verwaltung)</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen D.3, B.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Pendleratlas NRW Einpendler: 18.000 Auspendler: 25.000 Binnenpendler: 16.000</p> <p>Mögliche Fördermittel Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)</p> <p>Akteure Private Unternehmen, Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Berufstätige, Pendler, Unternehmen</p>
--	--	--

	<p>Wie die Daten aus dem Pendleratlas NRW verdeutlichen, gibt es in Lünen eine Vielzahl von Binnenpendlern. Dementsprechend können durch den Aufbau eines leistungsstarken BMM-Programmes viele in Lünen lebende Arbeitnehmer erreicht und ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet werden.</p>	<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p>  <p>A blue arrow pointing from 2023 to 2035, with a black arrowhead at the end.</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Mittelstandsinitiative (2018) - Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement Mobil gewinnt (2018) – Mobil gewinnt – Nachhaltige Mobilität kennt nur Gewinner; Gute Beispiele für die betriebliche Praxis</p>		

G.2a – Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet - Fußverkehr

<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. Ein wichtiger Baustein ist hierbei die Förderung des Fußverkehrs. Um die Veränderungen im Fußverkehr 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 Fußverkehrszählungen, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt werden.</p> <p>In den Jahren 2030 und 2035 sollen detaillierte Modal Split-Erhebungen aller Verkehrsträger stattfinden. Diese sollen nicht nur reine Verkehrszählungen umfassen, sondern durch zusätzliche quantitative und qualitative Befragungen und Erhebungen ergänzt werden.</p> <p>Für die Zeit davor, dazwischen und danach bieten die Fußverkehr-Messstationen die Möglichkeit einen Eindruck von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zu erheben. Im halbjährigen Rhythmus könnten die mobilen Messstationen an den gleichbleibenden Standorten (Vergleichbarkeit Modal Split-Erhebung vs. Dauererhebung) aufgebaut werden. Verschiedene technische Lösungen wie Sensoren, Laser oder Kamerasysteme ermöglichen die automatische Erfassung der Fußverkehrszahlen. Diese Systeme sind zumeist innerhalb kürzester Zeit auf- und abbaubar, wodurch sich der Zeit- und Kostenaufwand der Erhebungen in vertretbaren Grenzen halten lässt. Gleichzeitig können sie an zentralen Standorten dauerhaft montiert werden und fortlaufend Daten erheben. Sollen die Daten im öffentlichen Raum „live“ einsehbar sein, kommen auf die Kommune erhöhte Kosten zu. Hier muss mit ähnlichen Kosten wie bei der Einrichtung einer Radverkehrs-Dauerzählstelle (ca. 30.000 €) gerechnet werden. Jedoch kann hierdurch das Interesse geweckt werden. Außerdem können die Zählungen auch manuell mit Stift und Papier stattfinden.</p> <p>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.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen A.5, H.3</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Modal Split Lünen PKW: 57,8 % ÖPNV: 11,9 % Fahrrad: 17,3 % Fuß: 13 %</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>
---	--	---



G.2b – Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet - Radverkehr

<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 notwendig in regelmäßigen Abständen das Radverkehrsverhalten zu überprüfen. Die Ergebnisse können genutzt werden, um den Maßnahmenkatalog des IMKs zu evaluieren. Außerdem können die erhobenen Daten 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 des Radverkehrs, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt 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.</p> <p>Für die Zeit davor, dazwischen und danach bieten die Messstationen für den Radverkehr die Möglichkeit einen Eindruck von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zu erheben. Im halbjährigen 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 Zähl-schlausystem beispielsweise über vier Wochen für 600 €. Beim Radverkehr sollten zusätzlich einzelne Dauerezählstellen 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. 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</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>B.2, H.3</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Modal Split Lünen PKW: 57,8 % ÖPNV: 11,9 % Fahrrad: 17,3 % Fuß: 13 %</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen, Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Zielgruppe</p> <p>Bürgerinnen und Bürger</p>
--	--	---

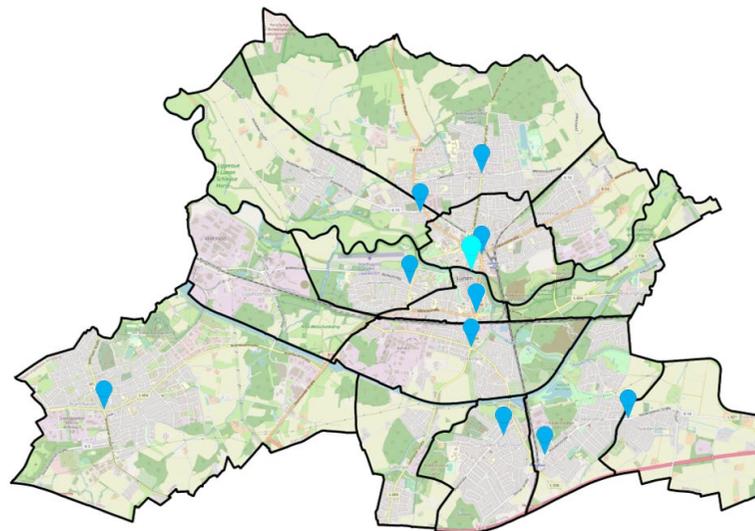
Dauerzählstation bietet sich aufgrund der zentralen Lage die Lippebrücke der Münsterstraße an.



Mobile Zählstation mit Zählschläuchen in Lingen (AGFK 2021)



Dauerzählstelle in Düsseldorf (Stadt Düsseldorf 2022)



Mögliche Standorte für Messstationen des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet.

Dauermessstelle  Mobile Messstellen 

Raumkategorien
Gesamtstädtisch

Zeithorizont (Beginn ca. 2025, danach kontinuierliche Aufgabe)

+ = Modal Split Erhebung

2023

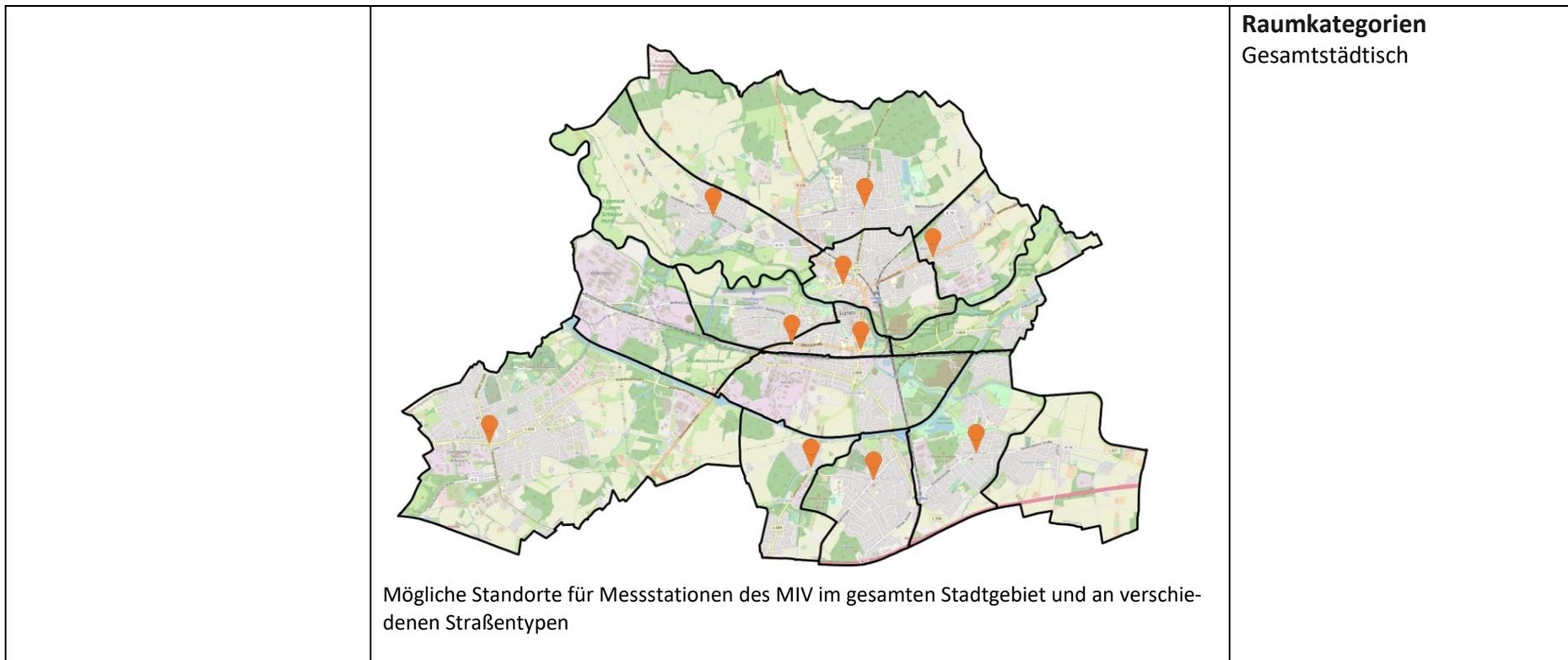
+ 2030

+ 2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Infravelo.de - Internetseite des Landes Berlin auf der dargestellt wird, wie die Daten des Radverkehrs erhoben und für die Öffentlichkeit aufbereitet werden können.

G.2c – Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet – Motorisierter Individualverkehr		
Hintergrund (Anlass)	Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine	Anteil an der Zielerreichung
<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 des MIV 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>An verschiedenen repräsentativen Stellen im Stadtgebiet sollten in regelmäßigen Abständen Verkehrszählungen des MIV, zur Dokumentation und Evaluation der Verkehrswende, durchgeführt werden.</p> <p>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.</p> <p>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. Eine durchaus zeitsparendere Variante ist zudem der Einbau von Zählerstellen an Lichtsignalanlagen. So kann der Verkehr täglich und rund um die Uhr erhoben werden und es entsteht ein langfristiges Bild des MIV-Anteils.</p> <p>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.</p>	<p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten €€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz ★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen H.3</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten Modal Split Lünen PKW: 57,8 % ÖPNV: 11,9 % Fahrrad: 17,3 % Fuß: 13 %</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)</p> <hr/> <p>Akteure Stadt Lünen, Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>



Raumkategorien
Gesamtstädtisch

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

Zeithorizont (Beginn ca. 2025, danach kontinuierliche Aufgabe)

+ = Modal Split Erhebung

2023

+ 2030

+ 2035

Anmerkungen und weitere Informationen

- LSA können zu Zählstellen für Pkw ausgebaut werden. Siehe Beispiel Münster, wo bereits über 100 Ampeln entsprechende Daten erheben.

G.3 – Implementierung von Mobilitätsfonds

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Nicht alle Teilbereiche im Themenfeld der nachhaltigen Mobilität erhalten die notwendige Förderung, um sich wie gewünscht entwickeln zu können. In Bereichen in denen Defizite erkannt werden, können städtische Mobilitätsfonds je nach Ausgestaltung dazu beitragen, dass die Verkehrsträger des Umweltverbundes verstärkt genutzt oder Infrastrukturen ausgebaut werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um einzelne Aspekte der Verkehrswende gezielt zu fördern kann die Stadt Lünen Mobilitätsfonds mit eigener Schwerpunktsetzung bereitstellen. Im städtischen Haushalt könnte jährlich eine gewisse Summe für den Mobilitätsfonds bereitgestellt werden, um wechselnde Aspekte der Verkehrswende finanziell zu fördern. Mögliche Förderschwerpunkte könnten folgende Maßnahmen einschließen:</p> <p><u>1. Förderung der ÖPNV-Nutzung durch Bildungseinrichtungen</u> Die Kosten von Gruppenfahrten im Rahmen von Aktivitäten durch Bildungseinrichtungen, wie KITAs, Schulen oder Volkshochschulen können durch die Stadt übernommen werden.</p> <p><u>2. Förderung von Mobilitätskampagnen</u> Mobilitätsfonds können ebenso genutzt werden, um städtische Mobilitätskampagnen zu realisieren. Diese Thematik kann im Steckbrief H.2 - Gestaltung von Mobilitätskampagnen vertiefend betrachtet werden.</p> <p><u>3. Förderung von JobRad-Programmen durch die Stadt Lünen</u> Diensträder bzw. JobRäder werden bereits seit einigen Jahren steuerlich begünstigt und tragen auf diese Weise dazu bei, das Fahrrad zu einer noch attraktiveren Alternative für den Arbeitsweg zu entwickeln. Die Stadt Lünen und ihre kommunalen Unternehmen könnten ihren Mitarbeitern diese Möglichkeit ebenfalls bieten und gegebenenfalls weitergehend unterstützen, beispielsweise, wenn mit der Anschaffung eines JobRades die Abschaffung eines PKWs einhergeht. Diese Maßnahmen kann zudem mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement verknüpft werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen H.2</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Es müssen nicht nur attraktive Angebote für Arbeitgeber/-nehmer oder Bildungseinrichtungen geschaffen, sondern ebenfalls beworben werden</p> <p>Mögliche Fördermittel u. a. Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p>
---	---	--

		Zielgruppe Bürger, Bildungseinrichtungen, Unternehmen
		Raumkategorien Gesamtstädtisch
Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen LVR – Mit dem LVR-Mobilitätsfond freie Fahrt in die LVR-Museen LWL – Der LWL-Mobilitätsfonds fördert auch im Jahr 2022 , Schulklassen, Kindergärten und Kindertagesstätten erhalten mit LWL oder LVR-Mobilitätsfonds freie Fahrt in die LWL oder LVR-Museen Jobrad – Wir bringen Menschen auf Rad: Informationsseite für Arbeitnehmer und Arbeitgeber rund um die Vermittlung von Job-Rädern		

G.4 – Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Langfristig ist ein wesentliches Ziel das individuelle Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen Lünens nachhaltiger zu gestalten. Konkret bedeutet dies eine Fokusverschiebung vom privaten PKW zu den Möglichkeiten des Umweltverbundes.</p> <p>Ein städtisches Mobilitätsmanagement kann einen wichtigen Baustein darstellen. Es kann den Bürgern und Bürgerinnen wichtige Informationen zum Thema Mobilität in Lünen bereitstellen und die Stadt selbst kann innerhalb der Stadtgesellschaft eine Vorreiterrolle im Rahmen der Transformation zur nachhaltigen Mobilität einnehmen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Ein städtisches Mobilitätsmanagement sollte sich auf zwei übergeordnete Themenkomplexe fokussieren:</p> <p><u>1. BMM in der Kommunalverwaltung und kommunalen Unternehmen der Stadt Lünen</u></p> <p>Die Stadt Lünen und ihre kommunalen Unternehmen sind bedeutende Arbeitgeber in der Region und bieten dementsprechend eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen. Außerdem besitzt die Stadt Lünen eine Vorbildfunktion für die privaten Unternehmen in Lünen. Homeoffice-Möglichkeiten auch über das Ende der Pandemie heraus zu erhalten ist ein Punkt mit dem Arbeitswege städtischer Angestellter effektiv eingespart werden können. Derzeit richtet die städtische Verwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement ein und wird damit seiner Vorbildfunktion gerecht. Um die Wege der eigenen Arbeitnehmer effizient und nachhaltig zu gestalten, sollten die kommunalen Lünen die Unternehmen ebenfalls ein BMM einrichten.</p> <p><u>2. Die Stadtverwaltung Lünen als beratende Informationsquelle für Lüneninnen und Lünen</u></p> <p>Verschiedene Beratungs- und Serviceangebote können im Rahmen des Mobilitätsmanagements als Angebote für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden. Durch diese Angebote können die Lüneninnen und Lünen ihr Mobilitätsverhalten besser planen und die Möglichkeiten des Umweltverbundes werden vermittelt. Folgende Bausteine sind zur Erreichung dieser Ziele relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Informationsangebotes bezüglich der Mobilitätsmöglichkeiten in Lünen, insbesondere des Umweltverbundes, für Neubürger und Neubürgerinnen in Lünen. Dies könnte beispielsweise durch eine entsprechende Broschüre und eventuell ergänzende, regelmäßig stattfindende Informationsveranstaltungen gewährleistet werden. 	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p>
		<p>Kosten</p> <p>€€€</p>
		<p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p>
		<p>Schnittstellen</p> <p>H.1, H.2</p>
		<p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Notwendige Voraussetzungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement sind leistungsfähige Infrastruktureinrichtungen (bspw. leistungsfähiger ÖPNV, attraktive Fuß- und Radverkehrsnetze)</p>
		<p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)</p>
<p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen, Unternehmen</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Informationsplattform Mobilität Dieser Baustein ist eng verknüpft mit dem Punkt H.1 Öffentlichkeitsarbeit. Eine Informationsplattform könnte den Lünernerinnen und Lünern wichtige Informationen zur Mobilität bereitstellen. 	Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger, städtische Arbeitnehmer
		Raumkategorien Gesamtstädtisch
Zeithorizont (Daueraufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020) - Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess , Handbuch		

G.5– Quartiersmobilitätsmanagement

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Thema der Mobilitätswende muss auch auf der Ebene des Quartiers betrachtet werden, da dieses das unmittelbare Lebensumfeld der Menschen darstellt und der Raum ist, in dem sich große Teile der Nahmobilität abspielen. Dementsprechend kann ein Quartiersmobilitätsmanagement insbesondere dazu beitragen das Mobilitätsverhalten im Nahumfeld positiv zu beeinflussen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Ein Quartiersmobilitätsmanagement stellt zunächst einmal eine Bestandsaufnahme der Verkehrsträger und -infrastrukturen innerhalb eines Quartiers dar. Im nächsten Schritt sollen die ermittelten Defizite zielgerichtet angegangen werden, um die Bürger und Bürgerinnen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten anzuregen. Langfristig sollten für das gesamte Stadtgebiet Lünens, spezifische Quartiersmobilitätskonzepte erarbeitet werden. Wichtige Aspekte, auf welche sich das Quartiersmobilitätsmanagement konzentrieren sollte, sind:</p> <p><u>1. Straßenraumgestaltung und Straßenraumaufteilung</u> Die Gestaltung des Straßenraums und seine Aufteilung sind wichtige Aspekte, welche insbesondere das Zufußgehen und Radfahren im Quartier stark beeinflussen. Ein attraktiver Straßenraum mit ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fuß- und Radwegen ist ein wesentlicher Punkt, um diese Verkehrsträger attraktiv zu gestalten. Insbesondere Begrünungen oder kleine Quartiersplätze mit Verweilmöglichkeiten im Straßenraum können hier eine Rolle spielen.</p> <p><u>2. Parkplätze</u> Vielerorts ist der Straßenraum maßgeblich durch den stehenden Verkehr geprägt. Dies reduziert den Raum für die übrigen Verkehrsteilnehmer wesentlich und wirkt sich negativ auf die Attraktivität von Straßenräumen aus. Im Rahmen des Quartiersmanagements sollten die Möglichkeiten überprüft werden an dieser Stelle anzusetzen und, wo möglich, Parkplätze im Straßenraum zu reduzieren. Außerdem sollten insbesondere im innerstädtischen Bereich vermehrt Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum geschaffen werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen B.1, C.3, F.1, I.2</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Häufig dominiert der MIV das Straßenbild in den Wohnquartieren, obwohl der Raum qualitätsvoller genutzt werden könnte</p> <p>Mögliche Fördermittel Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW), Fördermittel Ladeinfrastruktur (NRW & Bund), Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Stadtteilvertretung</p>
--	--	---

	<p>3. ÖPNV-Anbindung Wie unterschiedliche Quartiere an den ÖPNV angeschlossen sind, sollte durch das Quartiersmobilitätsmanagement erfasst werden. Anschließend kann untersucht werden, inwiefern Missstände behoben werden können. Hierbei kann insbesondere die Umgestaltung von Busfahrplänen oder die Einrichtung ergänzender Linien eine Rolle spielen.</p> <p>4. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Langfristiges Ziel ist es den Umstieg vom Verbrennungsmotoren auf den Elektromotoren zu schaffen. Hierzu ist es unabdingbar, dass im öffentlichen Raum Ladeinfrastrukturen geschaffen werden. Dieser Aspekt sollte vom Quartiersmobilitätsmanagement aufgegriffen werden und Bedarfe und Möglichkeiten zur Einrichtung von Ladesäulen sollten ermittelt werden.</p>	<p>Zielgruppe Bürgerinne und Bürger</p>
		<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020) - Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess, Handbuch FGSV (2014) - Hinweise zur Nahmobilität Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene</p>		

G.6 – Schulisches Mobilitätsmanagement

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Der Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte stellt für viele Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene eine der wesentlichen Strecken in ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten dar.</p> <p>Je nach Altersgruppe müssen unterschiedliche Distanzen überwunden werden und es bestehen grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten und Ansprüche an die individuelle Mobilität.</p> <p>So muss ein schulisches Mobilitätsmanagement einerseits den Anspruch haben den Schülerinnen und Schülern leistungsfähige Mobilitätsangebote aufzustellen und teilweise bereitzustellen und andererseits bereits im jungen Alter die Vorzüge und Möglichkeiten des Umweltverbundes zu vermitteln.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Ein schulisches Mobilitätsmanagement sollte folgende Bausteine und Maßnahmen beinhalten, um maßgeblich zum altersgerechten, nachhaltigen Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler beizutragen:</p> <p><u>1. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu Schulbeginn/Schulende (Elterntaxi)</u></p> <p>Eine erhebliche Anzahl Kinder wird von ihren Eltern morgendlich mit dem PKW zur Schule oder zur KITA gebracht und im Anschluss auf diesem Weg wieder abgeholt. Diese sogenannten Elterntaxis erhöhen das Verkehrsaufkommen auf den Schulwegen und im unmittelbaren Schulumfeld. Wenn nicht eine große Zahl an Parkplätzen im Schulumfeld vorhanden ist, kann insbesondere das Anhalten und Parken den fließenden Verkehr aufhalten. Zusätzlich stellt das erhöhte Verkehrsaufkommen vor den Schulen ein Sicherheitsrisiko für Kinder auf dem Schulweg dar. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sollten Eltern die Nachteile der „Elterntaxis“ nahegebracht werden und Vertrauen geschaffen werden, damit die Kinder frühzeitig Selbstständigkeit im Straßenverkehr lernen. Hierzu sind Infobroschüren sowie Infoveranstaltungen für die Eltern wichtige Impulse.</p> <p><u>2. Nachhaltige Verkehrserziehung</u></p> <p>Bereits im Kindes- und Jugendalter kann die Idee eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens vermittelt werden. Hierfür können Thementage, Projekte und Infokampagnen in Zusammenarbeit mit den Schulen durchgeführt werden. In diesem Rahmen können Kindern Informationen über die Themen Nachhaltigkeit und Mobilität vermittelt werden mit besonderem Fokus auf die positiven Aspekte der aktiven Mobilität sowie des ÖPNV.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <p>Klimaschutz</p> <p>☀☀☀</p> <p>Schnittstellen</p> <p>H.2, B.1</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Kinder und junge Erwachsene (< 19 Jahre) legen täglich ca. 2,8 Wege zurück und sind täglich ca. 1 Stunde „unterwegs“</p> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)</p> <p>Akteure</p> <p>Bildungsstätten, Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe</p> <p>Schüler, Auszubildene, Kindergartenkinder</p>
---	---	---

	<p><u>3. Abgestimmter ÖPNV-Schulverkehr</u> Eine schnelle und möglichst direkte ÖPNV-Verbindung vom Wohnort zur Schule erhöht die Motivation für Schülerinnen und Schüler den ÖPNV zu nutzen. Wichtig ist hierfür, dass der ÖPNV-Schulverkehr gut auf die Bedürfnisse der Schüler angepasst wird, entsprechend mit zunehmendem Alter und stärker variierenden Schulbeginn- und Schulendzeiten verkehrt und sich so an diesen Stellen keine langen Wartezeiten einstellen. Außerdem ist es wichtig, dass der ÖPNV-Schulverkehr angepasst an den regulären ÖPNV verkehrt, damit relevante Anschlüsse erreicht werden.</p> <p><u>4. Fahrrad-/Rollerabstellanlagen</u> Fahrrad- und Rollerabstellanlagen an den Schulen tragen dazu bei dem Verkehrsmittel der Schülerinnen und Schüler vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung zu schützen. Auf diese Weise wird das Rad- bzw. Rollerfahren noch attraktiver für diese Zielgruppen.</p> <p><u>5. Kinderstadtpläne und Schulwegpläne</u> Kinderstadt- und Schulwegpläne können insbesondere bei jüngeren Kindern ein besseres Verständnis für ihre nähere Umgebung vermitteln und ihnen Selbstvertrauen und Sicherheit in ihrer Nahmobilität geben. Bei der Erarbeitung sollten Kinder aus der entsprechenden Zielgruppe beteiligt werden, um alle für die Kinder relevanten Aspekte in die Pläne einfließen zu lassen.</p>	<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p>  <p>2023 2035</p>		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen ivm (2013) - Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche, Handbuch für die kommunale Praxis Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021) - Schulisches Mobilitätsmanagement in NRW</p>		

3.7.2 Zeitliche Einordnung

DAUERHAFTE AUFGABE

G 1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement

G 2 - Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet

G 4 - Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung

G 6 - Schulisches Mobilitätsmanagement



KURZFRISTIG

MITTELFRISTIG

LANGFRISTIG

G 3 - Implementierung von Mobilitätsfonds

G 5 – Quartiersmobilitäts-management

3.8 Handlungsfeld (H): Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist einerseits darauf auszulegen, dass die Menschen neue oder veränderte Angebote mitgestalten oder zumindest frühzeitig kennenlernen. Andererseits – und das ist in strategischer Hinsicht der wesentliche Faktor – ist die Kommunikation aktivierend und motivierend zu gestalten. Insgesamt ist der inhaltliche Fokus auf den Umweltverbund und seine Förderung zu legen, um mit der veränderten Hardware (= den Angeboten) auch eine neue Software (= Mobilitätskultur) zu gestalten. Eine Vielzahl der bislang aufgeführten Maßnahmen kann dauerhaft nur erfolgreich sein, wenn sie von der Bürgerschaft angenommen werden. Die Öffentlichkeitsarbeit spielt eine wesentliche, wenn nicht sogar zentrale Rolle, bei der Vermittlung der neuen Angebote und veränderten Rahmenbedingungen an die Bevölkerung. Als Maßnahmen können Mobilitätskampagnen und Aktionstage dazu beitragen die Mobilitätskultur der BürgerInnen und Bürger langfristig positiv zu beeinflussen. Diese Maßnahmen leben davon, dass sie die Bevölkerung einbeziehen und sie aktiv partizipieren lassen, wodurch die Akzeptanz für die neuen Angebote im Bereich der Mobilität gesteigert werden kann. Die Bündelung der Öffentlichkeitsarbeit auf einem Kanal ist wesentlich, um eine relevante Reichweite

erreichen zu können. Hierzu sollte eine zentrale digitale Informationsplattform eingerichtet werden, auf der alles zum Thema Mobilität in Lünen gesammelt wird und den Bürgerinnen und Bürgern niedrigschwellig frei zugänglich ist.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurden in der Stadt Lünen unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Mangel an ausgiebiger Information über die Mobilitätswende für Bürgerinnen und Bürger
- Nur selten stattfindende Veranstaltungen zur Begeisterung, Austausch und Integration der Bürgerinnen und Bürger
- Kommunikation von Erfolgen

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern
- Mobilitätsmanagement ausbauen und Kommunikation intensivieren
- Umweltverbund stärken
- Verkehrsbelastung reduzieren

Um die Mobilitätswende zu fördern und eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen, werden folgend die Maßnahmen dargestellt, die einen Beitrag zur Realisierung und Etablierung einer erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit in der Stadt Lünen leisten sollen.

3.8.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Öffentlichkeitsarbeit

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

H.1 – Einrichtung einer Informationsplattform

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Um den Bürgern und Bürgerinnen Lünens die Möglichkeit zu bieten sich über das Thema Mobilität zu informieren, sollte eine Informationsplattform eingerichtet werden, auf welcher alle Informationen und Nachrichten gebündelt frei verfügbar sind.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Um diese Informationsplattform möglichst effektiv und niedrigschwellig zu gestalten, bietet sich die Einrichtung einer entsprechenden Homepage an, welche im besten Fall bereits auf der Startseite der Stadt Lünen verlinkt ist. Diese Maßnahme ist eng verknüpft mit Maßnahme G.4 aus dem Bereich Mobilitätsmanagement.</p> <p>Eine Informationsplattform könnte den Lünerinnen und Lünern wichtige Informationen zur Mobilität bereitstellen. Über die Plattform könnten z. B. Informationen über</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Baustellen und bevorstehende Baustellen • Kurzfristige Verkehrsstörungen und Staus • Neue und bestehende Mobilitätsangebote in Lünen (bspw. Einrichtung einer neuen Buslinie oder Veränderung des Fahrplans) • Angebote und Fahrzeiten der Verkehrsträger des ÖPNV <p>bereitgestellt werden. Außerdem können Kampagnen im Bereich der Mobilität eng mit dieser Informationsplattform verzahnt werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€ € €</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★ ★ ★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>G.4</p> <hr/> <p>Zahlen, Daten, Fakten</p> <p>Informationsplattformen tragen zur gezielten Lenkung des Verkehrs bei und können Staus vermeiden</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderung über erweiterte Kommunalrichtlinie & Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen</p>
--	--	--

		Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger, Pendler
		Raumkategorien Gesamtstädtisch
Zeithorizont (Kurzfristig) 		
Anmerkungen und weitere Informationen Köln.de - Staukarte der Stadt Köln und Umgebung ADAC - Informationsangebot des ADAC zu Staus, Baustellen & Parkplatzsuche		

H.2 – Gestaltung von Mobilitätskampagnen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Um eine dauerhafte Grundlage für die Verkehrswende zu schaffen ist es wichtig, dass sich das Bewusstsein der Menschen bezüglich des individuellen Mobilitätsverhaltens verändert.</p> <p>Hierzu müssen die Menschen insbesondere auf die Vorteile nachhaltiger Verkehrsträger aufmerksam gemacht werden und die Möglichkeiten diese zu erleben müssen vorhanden sein.</p> <p>An dieser Stelle sollen Mobilitätskampagnen anknüpfen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Mobilitätskampagnen können ein wichtiger Faktor sein, um das individuelle Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger auf Dauer zu beeinflussen. Zur Umsetzung erfolgreicher Kampagnen sind folgende Punkte zu beachten:</p> <p><u>1. Langfristige Dauer</u></p> <p>Mobilitätskampagnen müssen den Prozess der Mobilitätswende in Lünen dauerhaft begleiten. Einmalige Kampagnen ohne Abstimmung zu den vorhergegangenen und nachfolgenden Kampagnen werden wahrscheinlich keine nachhaltigen Erfolge erzielen können.</p> <p><u>2. Positive Ansprache</u></p> <p>Die Bevölkerung muss durch die Kampagnen positiv angesprochen werden. Das bedeutet, dass die positiven Aspekte der Mobilitätswende vermittelt werden müssen, anstatt das moralisierende Kampagnen gegen den MIV gefahren werden. Außerdem sollten primär die Vorteile für das Individuum betont werden (z. B. bessere Gesundheit oder kein im „Stau-Stehen“ durch Radfahren) als die gesellschaftlichen Vorteile (z. B. klimafreundlich). Eigene und direkt erlebbare Vorteile werden besser aufgenommen als gesellschaftliche, altruistisch motivierte, abstrakte Vorteile.</p> <p><u>3. Spezifik</u></p> <p>Alle Aspekte (nachhaltiger) Mobilität in einer Kampagne zu bündeln ist kaum möglich. Eine erfolgreiche Kampagne zeichnet sich dadurch aus, dass sie Botschaften zu spezifischen Aspekten vermittelt. Dementsprechend sollten die verschiedenen Verkehrsträger in aufeinander abgestimmten trennscharfen Kampagnen behandelt werden. Die Botschaften aus spezifischen Kampagnen können in der Bevölkerung</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Kosten</p> <p>€€€</p> <hr/> <p>Klimaschutz</p> <p>★★★</p> <hr/> <p>Schnittstellen</p> <p>G.6, H.1</p> <hr/> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Für eine erfolgreiche Mobilitätswende muss das Thema präsent in der Bevölkerung gezeigt werden</p> <hr/> <p>Mögliche Fördermittel</p> <p>Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW) & Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)</p> <hr/> <p>Akteure</p> <p>Stadt Lünen</p>
---	---	--

	<p>wesentlich besser aufgenommen werden als überkomplexe Botschaften, welche verschiedene Themenbereiche vermengen. Des Weiteren müssen die Kampagnen spezifisch auf die jeweiligen Zielgruppen abgestimmt sein. Hierbei spielt die zielgruppenspezifische mediale Verbreitung der Kampagne eine wichtige Rolle. Beispielsweise sollten Kampagnen für junge Leute stärker im digitalen Bereich beworben werden, als eine an Rentnerinnen und Rentner gerichtete Kampagne.</p> <p><u>4. Botschaften aufeinander abstimmen und phasenweise staffeln</u></p> <p>Die Verkehrswende ist ein Prozess welcher schrittweise verläuft. Auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität gibt es Zwischenstände und -ziele. Dementsprechend müssen die den Prozess begleitenden Kampagnen phasenweise gestaffelt werden. Zusätzlich müssen die Kampagnen aufeinander abgestimmt sein. Keine Kampagne sollte ohne den Kontext der anderen Kampagnen nur für sich stehen. Kampagnen in den frühen Phasen der Mobilitätswende sollten insbesondere darauf eingehen, <u>warum</u> sich eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens für den einzelnen Menschen lohnt. Spätere Kampagnen sollten darauf aufbauend verdeutlichen, <u>wie</u> die nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens gelingen kann.</p> <p>Im Rahmen der fortlaufenden und aufeinander aufbauenden Mobilitätskampagnen, sollte eine gute Mischung zwischen verschiedenen Formaten gefunden werden. So können Kampagnen in aktivierende, welche Bürgerinnen und Bürger zum Partizipieren einladen und informierende Kampagnen, bei denen der Informationsaspekt im Vordergrund steht, unterschieden werden. Ein Beispiel für eine aktivierende Kampagne ist das <i>Stadtradeln</i> des Netzwerkes <i>Klima-Bündnis</i>, an dem die Stadt Lünen bereits in der Vergangenheit teilgenommen hat. Im Rahmen dieser Kampagne wird ein interkommunaler Wettbewerb durchgeführt, mit dem Ziel, dass die Bürgerinnen und Bürger möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurücklegen. Eine informierende Mobilitätskampagne führte die Stadt Berlin 2020 mit <i>#umdenkenumlenken</i> durch. Diese Kampagne informierte mit knapp 700 Plakaten und digital über beispielhafte Projekte der Verkehrswende.</p> <p>Zielgerichtet ergänzt werden können diese dauerhaften Kampagnen durch Aktionstage. Diese können beispielsweise gezielt im öffentlichen Raum stattfinden, um die Bevölkerung niedrigschwellig vor Ort anzusprechen. Einerseits können große</p>	<p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p> <hr/> <p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
--	---	--

	<p>Aktionstage im Stadtzentrum durchgeführt werden, andererseits kann ein kleinerer Aktionstag auch mehrfach in unterschiedlichen Stadtteilen durchgeführt werden. Weitere Veranstaltungen können gezielt in Bildungseinrichtungen stattfinden, um Kinder und Jugendliche anzusprechen. Diese Aktionstage können von Schule zur Schule wandern und bewusst in die Verkehrserziehung und das schulische Mobilitätsmanagement eingebunden werden. Ein wandernder Aktionstag hat zum Vorteil, dass Materialien wiederholt genutzt und Erfahrungen mit dem Programm gesammelt und mit deren Hilfe der Aktionstag stetig weiterentwickelt werden können.</p>	
<p>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p> 		
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Agora Verkehrswende (2019) - Neue Wege in die Verkehrswende Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change, Impulspapier Stadt Berlin - Informationskampagne #umdenkenumlenken Stadtradeln – Radeln für ein gutes Klima</p>		

H.3 – Kommunikation von Erfolgen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Die Verkehrswende ist ein langfristiger Prozess, der aller Voraussicht nach Jahrzehnte dauern wird. Die ambitioniert gesteckten Ziele sind dementsprechend weit entfernt. Um in Angesicht dieser schwierigen Generationenaufgabe die Motivation in der Gesellschaft hoch zu halten, sollten die bereits erzielten Zwischenziele entsprechend kommuniziert werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Erreichte Zwischenziele und Erfolge bezüglich der Verkehrswende müssen von der Stadt Lünen bewusst als Teil der Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden. Dies kann zum Beispiel durch klassische Formen der Öffentlichkeitsarbeit geschehen, wie Pressemitteilungen oder einem jährlichen Bericht zum Stand der Verkehrswende in Lünen. Ergänzend können Erfolge aber auch im Rahmen der Mobilitätskampagnen kommuniziert werden. Auf diesem Weg können auch Menschen erreicht werden, die durch die übliche Öffentlichkeitsarbeit nicht erreicht werden.</p> <p>Die erreichten Erfolge dürfen zwar gefeiert werden, jedoch ist es wichtig, dass nicht der Eindruck entsteht, dass keine weiteren Anstrengungen und Veränderungen notwendig sind. Es sollte klar darauf verwiesen werden, welche weiteren Schritte folgen müssen damit die gesamte Verkehrswende gelingen kann.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen H.2</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Durch die Kommunikation von Erfolgen, können Bürgerinnen und Bürger „ihre“ Erfolge sehen und werden motiviert</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Bürgerinnen und Bürger</p>
---	---	---

		Raumkategorien Gesamtstädtisch
Zeithorizont (Nach Erhebung erster Verkehrsträgerzahlen, dann Daueraufgabe)		
		
Anmerkungen und weitere Informationen Agora Verkehrswende (2019) - Neue Wege in die Verkehrswende Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change , Impulspapier		

H.4 – Wettbewerb zukunftsfähige Mobilität in Stadtteilen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Um ein langfristiges Umdenken bezüglich des individuellen Mobilitätsverhaltens anzuregen, muss versucht werden die Lüner und Lünerinnen über eine Vielzahl an Kanälen zu erreichen. Ein Weg, um mediales und öffentliches Interesse zu generieren und die Bürger und Bürgerinnen gleichzeitig aktiv in den Prozess der Mobilitätswende einzubinden kann ein Wettbewerb „zukunftsfähige Mobilität“ darstellen.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Das Ziel des Wettbewerbs ist es Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige/zukünftige Mobilität zu erzeugen und die Bürgerschaft aktiv am Prozess der Mobilitätswende partizipieren zu lassen. Umgesetzt werden sollen lebensnahe Projekte auf Stadtteilebene. Auf dieser Ebene können die Ideen aus der Bürgerschaft zunächst einmal kostengünstig erprobt werden. Im Erfolgsfall kann eine Ausdehnung des Projektes auf weitere Teile des Stadtgebietes angestrebt werden. Hierfür kann die Stadt Preisgelder ausloben, mit denen die beste(n) Projektideen unterstützt werden. Des Weiteren kann die Stadt die Umsetzung mit ihrer Expertise unterstützen.</p> <p>Um den Wettbewerb erfolgreich umsetzen zu können ist es wichtig, dass er im angemessenen Maße durch mediale Öffentlichkeitsarbeit unterstützt wird. Nur auf diese Weise kann genug Aufmerksamkeit generiert werden, damit die Leitidee des Wettbewerbes in der Bevölkerung ankommt und geeignete Wettbewerbsbeiträge eingereicht werden. Geeignete Interessengruppen und Vereine sollten von Seiten der Stadt explizit motiviert werden Wettbewerbsbeiträge einzureichen.</p> <p>Die Umsetzung der Projekte sollte durch die Stadtverwaltung aktiv unterstützt werden.</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★★★</p> <p>Schnittstellen H.2, G.4</p> <p>Zahlen, Daten, Fakten Je mehr die Bürgerinnen und Bürger in den Gestaltungsprozess einbezogen werden, desto größer ist die Akzeptanz</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>
---	---	--

		Raumkategorien Gesamtstädtisch
Zeithorizont (Mittelfristige Aufgabe) 		
Anmerkungen und weitere Informationen FGSV (2014) - Hinweise zur Nahmobilität Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene		

3.8.2 Zeitliche Einordnung

DAUERHAFTE AUFGABE

H 2 - Gestaltung von Mobilitätskampagnen

H 3 - Kommunikation von Erfolgen



3.9 Handlungsfeld (I): Straßenraumgestaltung

Die Art und Weise wie der Straßenraum gestaltet und genutzt wird trägt wesentlich dazu bei wie die Bürgerinnen und Bürger den Straßenraum erleben. Hochwertige Straßenräume zeichnen sich dadurch aus, dass sie keine reinen Verkehrsräume sind. Sie verfügen über diese Funktion hinausgehende Qualitäten. Sie besitzen Aufenthaltsmöglichkeiten, welche die Interaktionen im öffentlichen Raum fördern. Durch öffentliche Plätze, Bepflanzungen, Sitz- und Spielmöglichkeiten wird diese Aufenthaltsqualität entscheidend beeinflusst. Ein wesentliches Element, welches vielerorts weniger hochwertige Straßenräume dominiert ist der ruhende Verkehr. Durch seine Dominanz werden andere Verkehrsteilnehmer eingeschränkt, Flächen für hochwertigere Nutzungen werden blockiert und die Gestalt des Straßenraumes ist auf negative Art und Weise durch Pkws geprägt. Die Reduktion des ruhenden Verkehrs ist in vielen Bereichen der erste notwendige Schritt, um den Straßenraum zu attraktiveren.

Neben dem Aspekt der Aufenthaltsqualität besitzen hochwertige Straßenräume durch gute Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer eine Grundvoraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme.

Einerseits tragen gute Sichtverhältnisse zum Sicherheitsgefühl bei, andererseits reduzieren sie direkt die Unfallgefahr im Straßenverkehr.

Die Qualität der Straßenraumgestaltung soll im gesamten Stadtgebiet Lünens optimiert werden, um Aufenthaltsqualität und Sicherheit flächendeckend zu gewährleisten.

Im Rahmen der Status-Quo-Analyse und Grundlagenermittlung wurde in der Stadt Lünen unter anderem folgende Schwächen ausgemacht:

- Hoher Parkraumanteil und ausgeprägtes Seitenrandparken
- Häufige Behinderung des Fuß-/Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr
- Radverkehr verläuft häufig zwischen fließendem und ruhendem Verkehr
- Defizite bei angenehmen Realwegentfernungen zu den Haltestellen des ÖPNV

Aus diesem Grund bilden folgende Aspekte des Leitbildes einen Schwerpunkt:

- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Verkehrssicherheit erhöhen

- Attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen
- Barrieren abbauen und Teilhabe sichern

3.9.1 Maßnahmensteckbriefe

Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds Straßenraumgestaltung

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

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>Schnittstellen A.1, B.2</p> <p>Daten, Zahlen Fakten Nutzungsdauer für geringbelastete Hauptverkehrsstraßen (HVS) rd. 50 Jahre, stärkere Belastung (HVS) rd. 40 Jahre</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>Zeithorizont (Daueraufgabe)</p> 		<p>Raumkategorien Gesamtstädtisch</p>
<p>Anmerkungen und weitere Informationen Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken, bietet wertvolle Beispiele zur Straßenraumgestaltung in Deutschland Durch die Erschließungskosten, welche bei der Straßenerneuerung anfallen, können die anliegenden Gebäudeeigentümer an den Kosten beteiligt werden.</p>		

I.2 – Ruhender Verkehr		
<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Laut dem Umwelt Bundesamt verfügten im Jahr 2020 über 77% der privaten Haushalte über einen Pkw. Insgesamt kommen in Deutschland auf 1.000 Einwohner 580 Pkw. Da Pkw nur einen Bruchteil des Tages genutzt werden, muss den Großteil der Zeit Fläche zur Verfügung stehen, auf welcher sie abgestellt werden können. In Anbetracht dieser Tatsachen ist es einleuchtend, dass der ruhende Verkehr den öffentlichen Straßenraum vielerorts prägt und teilweise dominiert. Um diese Situation zu verbessern, müssen passgenaue Maßnahmen entwickelt werden, um den ruhenden Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig neue, mit weniger Nachteilen behaftete Parkräume eingerichtet werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>In Hinblick auf das Handlungsfeld Parken müssen in Lünen drei konkrete Handlungsfelder angegangen werden:</p> <p><u>1. Seitenraumparken des MIVs reduzieren</u></p> <p>Das Seitenraumparken ist vielerorts ein prägendes Element im Straßenraum. Mit diesem Zustand gehen Probleme, welche bereits im Teil A des Maßnahmenkonzepts erläutert wurden, einher. Die folgenden Bausteine tragen zur Lösung dieser Probleme bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuß- und Radverkehr schützen Insbesondere Radfahrende können in Bereichen, in denen das Seitenraumparken in direkter Nähe zur Radfahrbahn lokalisiert ist, Opfer von Unfällen werden. Diese Unfälle passieren einerseits während des Ein- und Ausparkens der Pkw und durch sogenanntes Dooring (Door=Tür). Dies bedeutet, dass die Tür eines parkenden Pkws unvorsichtig und plötzlich auf den Radweg geöffnet wird und Radfahrende die Kollision mit der geöffneten Tür in voller Fahrt nicht mehr verhindern können. Um derartige Unfälle zu vermeiden, müssen problematische Straßenräume erhoben werden und durch entsprechende Maßnahmen verbessert werden. Problemzonen können durch die Reduktion von Parkplätzen verbessert werden, ansonsten müssten bauliche und organisatorische Maßnahmen durchgeführt werden, um Parkplätze und Radwege besser zu trennen. • Mobilitätseingeschränkte unterstützen Pkw ist es in manchen Abschnitten des Straßenraumes gestattet ganz oder zumindest teilweise auf dem Gehweg zu halten oder zu parken. Dies schränkt alle Zufußgehenden ein, insbesondere aber Mobilitätseingeschränkte. Gehwege, die nur eine geringe Breite aufweisen, können durch parkende Pkw für Rollstuhlfahrende oder Menschen, die auf einen Rollator oder Kinderwagen angewiesen sind, nur schwierig oder gar nicht passierbar werden. An diesen Stellen müssen 	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen A.2, A.4, B.2, D.4, F.1, G.5, I.4</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten Die durchschnittliche Suchzeit für Parkplätze im Straßenraum in Großstädten beträgt 8-10min</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen, Parkraumbewirtschaftung</p> <p>Zielgruppe Bürger, Pendler</p> <p>Raumkategorien Alstedde, Beckinghausen, Brambauer, Gahmen, Geistviertel,</p>

	<p>entsprechende Park- und Halteverbote umgesetzt werden, um die uneingeschränkte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verringerung des untergeordneten, ruhenden Verkehrs im Quartier In vielen Bereichen der Stadt dominiert der ruhende Verkehr das Straßenbild. Die Reduktion der Parkplätze führt dazu, dass diese Straßenräume wieder offener, fußgängerfreundlicher und insbesondere für die Anwohnenden weitaus attraktiver werden. Zudem können aus dem zurückgewonnenen Straßenraum weitere Spielflächen für Kinder entwickelt werden. • Effizientere Gestaltung des Parkraums vor allem in der Innenstadt Die abgestellten Pkw nehmen einen erheblichen Teil der Fläche im Straßenraum ein, welcher anderweitig sinnvoller und nachhaltiger genutzt werden könnte. So könnten anstelle der Parkflächen Rad- und Fußwege ausgebaut werden oder öffentliche Räume und Grünflächen angelegt werden. Diese Nutzungen wären insbesondere in der Innenstadt attraktiver und sinnvoller als Parkplätze im Seitenraum. <p><u>2. Quartiersgaragen</u> Wenn Parkplätze im öffentlichen Raum reduziert werden sollen, müssen Alternativen geschaffen werden, da die Anzahl an Pkw sich kurz- bis mittelfristig höchstens marginal verringern wird. Bestenfalls kann mit guten Konzepten und Angeboten eine langfristige Reduktion erreicht werden. Grundsätzlich ist eine Quartiersgarage eine verkehrstechnisch günstig gelegene, gut erreichbare Abstellanlage, primär für PKWs, welche den Stellplatzbedarf der umgebenden Nachbarschaft decken soll. Hierzu ist es wichtig, dass sie fußläufig schnell und gut erreichbar ist. Zusätzlich zu PKW-Parken können unter Umständen noch andere mobilitätsbezogene Funktionen und Dienstleistungen, wie z. B. Fahrradwerkstätten oder Carsharing-stationen in Quartiersgaragen gebündelt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze für MIV und Radverkehr Neue Parkplätze in Lünen sollen primär in Quartiersgaragen geschaffen werden. Quartiersgaragen sollen durch ihre zentrale Lage im Quartier und durch eine angemessene Größe Parkplätze für Anwohnende und Anlieger im Quartier 	<p>Niederaden, Nord, Nordlünen, Osterfeld, Stadtmitte, Süd, Wethmar</p>
--	--	---

bereitstellen. Sie sind in Lagen einzurichten, von denen möglichst viele Menschen im Quartier sie innerhalb kurzer Zeit fußläufig erreichen können. Die Quartiersgaragen sollen aber nicht nur Parkplätze für Pkw bereitstellen, sondern insbesondere im innerstädtischen Bereich auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder beinhalten.

- E-Ladepunkte in Quartiersgaragen schaffen
Die E-Mobilität soll in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut werden. Insbesondere in innerstädtischen Bereichen, in welchen nur wenige Fahrzeughalter über einen festen Stellplatz mit Stromanschluss verfügen, wird es dementsprechend wichtig sein E-Ladepunkte in ausreichender Zahl zu schaffen. Bei der Planung von Quartiersgaragen sollte dieser Punkt von Beginn an mitgedacht werden und dementsprechend eine Vielzahl von Ladepunkten in ihnen eingerichtet werden.

3. Parkflächen in der Innenstadt

Der innerstädtische Raum ist aufgrund seiner hohen Einwohnerdichte und der Vielzahl von Funktionen, welche Vorort lokalisiert sind, besonders stark vom Verkehr und insbesondere vom ruhenden Verkehr betroffen. Um diese Problematik zu reduzieren, sollen verschiedene Bausteine umgesetzt werden

- Parkraumkonzept Innenstadt
Die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes für die Innenstadt ist ein wesentlicher Baustein, da es dazu beiträgt die aktuelle Situation zu erfassen und die strategischen Ziele hinsichtlich des Parkraums in ein Konzept und schlussendlich in die Realität umzusetzen.
Im Rahmen des Parkraumkonzeptes sollten alle Parkflächen in der Innenstadt und ihre Auslastung erfasst werden. Anschließend gilt es zu ermitteln welche Flächen nicht optimal genutzt werden und wie ihre Nutzung optimiert werden kann. Das wahrscheinliche Ergebnis ist, dass es Bereiche gibt, die unter einem sehr hohen Parkdruck stehen und andere deren Auslastung zu gering ist. Eine geringe Auslastung wird wahrscheinlich bei den innerstädtischen Parkhäusern zu verzeichnen sein.

Um die Parkplatzsuche in der Innenstadt effizienter zu gestalten kann angedacht werden ein (digitales) Parkleitsystem einzuführen. Gerade die in Bereichen mit einer hohen Parkplatzauslastung trägt der Parkplatzsuchverkehr wesentlich zur Verkehrsbelastung bei. Durch innovative Smart-City-Lösungen, könnte hier Abhilfe geleistet werden.

- Die Kosten für das innerstädtische Parken zu erhöhen, trägt dazu bei, dass der Umweltverbund insbesondere für Besucher der Innenstadt und Pendler eine bessere Alternative darstellt. Außerdem wird die Auslastung der innenstädtischen Parkhäuser erhöht, wenn weniger kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen. Kostenlose Parkplätze für Pkws sind ein Privileg des MIVs das in Angesicht der knappen und teuren innerstädtischen Flächen und der angestrebten Verkehrswende, nicht mehr zeitgemäß ist.
- Großflächig sollte in der Innenstadt überprüft werden, welche Straßenräume durch den ruhenden Verkehr derart dominiert werden, dass die Aufenthaltsqualität leidet. In diesen Bereichen muss dringend über die Reduktion der Parkflächen nachgedacht werden. Gegen diese Art der Maßnahmen formiert sich häufig Protest von (wenigen) Anwohnenden, welche „ihre“ Parkplätze behalten möchten, zur Umsetzung der Verkehrswende ist es jedoch zwingend notwendig, dass die jahrzehntelange Privilegierung des MIVs gegenüber anderen Verkehrsträgern und Nutzungen auf den Prüfstand gestellt wird.



Beispielhafte Problemstellen Seitenraumparken aus dem Geistviertel



Beispiele für eine bessere Anordnung der Parkplätze im Straßenraumgestaltung in Osterfeld

Zeithorizont (Kurz- bis Mittelfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

Umweltbundesamt (2021) – [Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen](#), Instrumente zur Parkraumbewirtschaftung

Umweltbundesamt (2020) – [Quartiersmobilität gestalten, Verkehrsbelastung reduzieren und Flächen gewinnen](#)

I.3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Das Sehen und Gesehen werden sind im Straßenverkehr und somit im Straßenraum zwei wesentliche Faktoren, um Sicherheit zu gewährleisten. Bei Sicherheit handelt es sich einerseits um die Verkehrssicherheit und das Ziel die Unfallgefahr zu reduzieren. Andererseits geht es insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger darum, dass unzureichend einsehbare Angsträume reduziert werden, um insbesondere bei Dunkelheit eine angstfreie Mobilität für alle Altersgruppen und Geschlechter der Gesellschaft zu garantieren.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Bei der Verbesserung der Sichtbeziehungen müssen zwei Zielkomplexe bearbeitet werden:</p> <p><u>1. Unfallgefahr reduzieren</u></p> <p>Die Verbesserung der Sichtbeziehungen kann wesentlich dazu beitragen die Unfallgefahr im Straßenverkehr zu reduzieren, hierzu müssen verschiedene Bausteine realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Sichtbeziehungen an Ein-/Ausfahrten Um diesen Baustein umzusetzen, müssen zuerst die problematischen Ein- und Ausfahrten in Lünen ermittelt werden. Dies sollte nicht allein durch die Analyse der Verwaltung passieren, sondern es sollte gezielt dazu aufgerufen werden, dass die Bürgerinnen und Bürger Hinweise zu problematischen Stellen einreichen (ggf. über die Einrichtung einer Internetseite). Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass alle Stellen ermittelt werden, die in der Lebensrealität der lokalen Bevölkerung problembelastet sind. Im nächsten Schritt geht es darum die Situation an den ermittelten Problemstellen zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen je nach Problematik individuelle Lösungen gefunden werden. Während an manchen Einfahrten bereits die Reduktion um wenige Parkplätze ausreicht, um die Sichtbeziehungen wesentlich zu verbessern, müssen anderorts eventuell bauliche Maßnahmen umgesetzt oder Spiegel installiert werden. • Reduzierung der Geschwindigkeit an Einfahrten/Einmündungen Zur Reduktion der Unfallgefahr ist die Geschwindigkeitsreduktion an Einfahrten zum Teil bereits ausreichend. Insbesondere, wenn höhere Geschwindigkeiten vor Ausfahrten möglich sind, ist es für Autofahrende im Stadtverkehr schwierig die Situation im Straßenverkehr rechtzeitig richtig einzuschätzen. Bei reduzierten Geschwindigkeiten wird die Unfallgefahr durch längere 	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ★☆☆</p> <p>Schnittstellen A.6, D.1</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Mögliche Fördermittel Städtebauförderung (Bund), Projektauftrag „Starke Quartiere</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Alle Verkehrsteilnehmer</p> <p>Raumkategorien Gahmen, Lippolthausen, Niederaden, Nordlünen</p>
--	--	--

	<p>Reaktionszeiten, kürzere Bremswege und verbesserte Übersichtlichkeit der Verkehrssituation deutlich reduziert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pflege von Grünschnitt Grünanlagen sind eine absolute Bereicherung im Straßenraum, können aber zur Einschränkung von Sichtbeziehungen führen. Insbesondere wenn Bäume oder Hecken nicht angemessen gepflegt werden können sie so stark wachsen, dass ihre Äste wichtige Sichtbeziehungen beeinträchtigen. An dieser Stelle ist ein Monitoring durch die verantwortliche Stelle in der Stadtverwaltung angebracht. Zusätzlich sollte es in der Bevölkerung klar kommuniziert werden, dass Hinweise auf problematische Stellen gerne bei einer zuständigen Stelle eingereicht werden können. Wichtig ist hierbei, dass die Behebung dieser Missstände zeitnah geschieht. <p><u>2. Angstfreie Mobilität</u></p> <p>Um das Ziel einer angstfreien Mobilität für alle Teile der Bevölkerung zu erreichen, müssen zunächst die Problemstellen im Lünen Stadtgebiet ermittelt werden. Hier ist die Einbindung der Bürgerschaft ebenfalls zu empfehlen. In der Folge lassen sich Probleme vor allem durch zwei Bausteine beheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Sichtbeziehungen Wenn Straßenräume schlecht einsehbar gestaltet sind, stellt sich für einige Menschen insbesondere bei Dunkelheit ein Unsicherheitsgefühl ein. Diese Problematik kann durch auf den konkreten Fall angepasste individuelle Maßnahmen behoben werden. • Leitfaden Beleuchtung von Geh- und Radwegen Unsicherheiten im Straßenraum werden stark von der Helligkeit beeinflusst. Bei guten Lichtverhältnissen ist das Sicherheitsgefühl deutlich höher als bei schlechten. Deshalb muss es das Ziel der Stadt Lünen sein, überall im Stadtgebiet für eine angemessene Beleuchtung im Straßenraum zu sorgen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte ein Leitfaden entwickelt werden, der klare Standards vorgibt, insbesondere für Geh- und Radwege. 	
--	--	--

Zeithorizont (Kurzfristige Aufgabe)

2023



2035



Anmerkungen und weitere Informationen

Fördergemeinschaft gutes Licht – [Licht.Wissen 03, Straßen, Wege und Plätze](#), Möglichkeiten der Beleuchtung in Städten und Kommunen

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2018) - [Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen](#)

Region Hannover (2021) – [Die Ideale Kreuzung](#)

I.4 – Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

<p>Hintergrund (Anlass)</p> <p>Der Straßenraum war im Laufe der Geschichte der Stadt immer auch ein sozialer Raum, in dem Begegnungen stattfanden und die Menschen, zumindest in den warmen Monaten, einen wesentlichen Teil der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit verbrachten. Seit der Massenmotorisierung durch den MIV hat sich dies zunehmend gewandelt, sodass der Straßenraum heute vielerorts nur noch die Funktion als Verkehrsraum besitzt.</p> <p>Um dem (innerstädtischen) Straßenraum wieder mehr von seiner ursprünglichen Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsort zurückzugeben muss die Aufenthaltsqualität wieder erhöht werden.</p>	<p>Beschreibung der Maßnahme und zentrale Bausteine</p> <p>Die Aufenthaltsqualität soll zuvorderst an zentralen Orten in Lünen, wie in den Stadtteilzentren und zentralen Plätzen gesteigert werden. Zur Umsetzung sind verschiedene Bausteine geeignet.</p> <p><u>1. Schaffung von Sitzmöglichkeiten</u> Durch hochwertige Sitzmöglichkeiten werden die Menschen zum Verweilen eingeladen und soziale Interaktion kann entstehen. Zudem können Mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger Rastzeiten einlegen.</p> <p><u>2. Bepflanzung anlegen</u> Bepflanzungen sind ein wesentlicher Faktor dafür, dass ein Raum als attraktiv wahrgenommen wird. Wichtig ist, dass die Bepflanzung eine gewisse Vielfalt besitzt und entsprechend gepflegt wird. Neben der erhöhten Aufenthaltsqualität trägt Grün in der Stadt dazu bei, die ökologische Qualität zu erhöhen und das Mikroklima, insbesondere im Hinblick auf die stetig heißer werdenden Sommer, zu verbessern.</p> <p><u>3. Einrichtung sanitärer Anlagen</u> Die flächendeckende Einrichtung sanitärer Anlagen ermöglicht es den Nutzerinnen und Nutzern sich über einen längeren Zeitraum im öffentlichen Raum aufzuhalten. Außerdem wird die Qualität des öffentlichen Raumes gesteigert, da sogenannte <i>Urinecken</i> durch die Verfügbarkeit von sanitären Anlagen reduziert werden.</p> <p><u>4. Errichtung von Spielmöglichkeiten</u> Kinder und Eltern sind die Zielgruppe von Spielmöglichkeiten. Durch hochwertige Spielmöglichkeiten wird der öffentliche Raum bei entsprechendem Wetter aktiviert. Bei der Errichtung von Spielmöglichkeiten sollte grundsätzlich auch die Einrichtung</p>	<p>Anteil an der Zielerreichung ★★★</p> <p>Kosten €€€</p> <p>Klimaschutz ☀️☀️☀️</p> <p>Schnittstellen A.3, I.2</p> <p>Daten, Zahlen, Fakten</p> <p>Mögliche Fördermittel Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)</p> <p>Akteure Stadt Lünen</p> <p>Zielgruppe Bürger</p> <p>Raumkategorien Brambauer, Geistviertel, Horstmar</p>
---	--	---

von hochwertigen Sitzmöglichkeiten für Eltern und Begleitpersonen mitgedacht werden, damit die Aufenthaltsqualität auch für diese Gruppen gegeben ist.



Zwei Beispiele von Straßenräumen mit Verbesserungspotenzialen aus Alstedde und dem Geistviertel



Ein gelungenes Beispiel für Umgestaltung des öffentlichen Raumes aus Barcelona (Quelle: <https://twitter.com/QAGreenways/status/1471652399303389184>)

Zeithorizont (Langfristige Aufgabe)

2023

2035

Anmerkungen und weitere Informationen

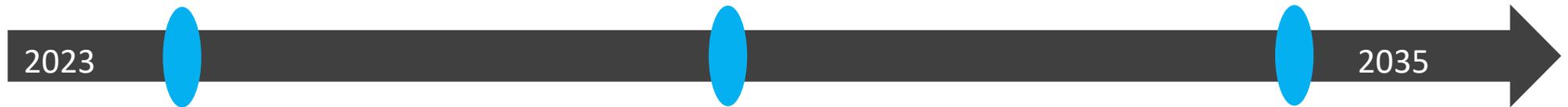
Umweltbundesamt (2017): [Straßen und Plätze neu denken](#)

BBSR (2015) - [Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume](#)

3.9.2 Zeitliche Einordnung

KURZ - BIS MITTELFRISTIG

I 2 - Ruhender Verkehr



KURZFRISTIG

I 3 - Verbesserung der Sichtbeziehungen

MITTELFRISTIG

DAUERHAFTE AUFGABE

I 1 – Straßenerneuerung als Chance

LANGFRISTIG

I 4 - Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

4 Räumliche Verortung der Maßnahmen in den Lünen Stadtteilen

Folgend werden die einzelnen Maßnahmensteckbriefe den jeweiligen Lünen Stadtteilen zugeordnet. Hierzu werden zunächst kurz stichpunktartig die verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Stärken und Schwächen der einzelnen räumlichen Einheiten dargestellt. Diese können in ausführlicher Form dem Werkstattbericht entnommen werden. Anschließend erfolgt die Auflistung der zentralen Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation im entsprechenden Stadtteil. Maßnahmen, welche für das gesamte Stadtgebiet Lünens von Bedeutung sind und flächendeckend implementiert werden müssen, sind unter der folgenden Überschrift *Gesamt Lünen* zusammengefasst. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen der neuen Mobilität, des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit.

Gesamt Lünen



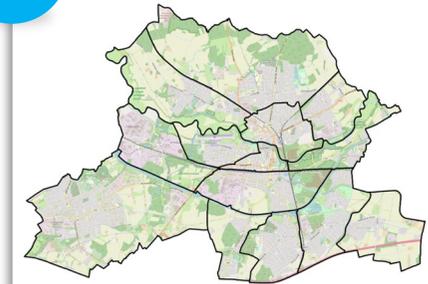
Stärken

- Baul. Maßnahmen an notwendigen Querungsstellen
- Radroutenausschilderung
- Quartierszentren mind. < 60 Min.-Takt
- Viele Tempo 30 Zonen



Schwächen

- Fuß-/ Radverkehr oft behindert & keine einheitl. Führung
- ÖPNV-Netzlücken & -Bedienung der Randgebiete gering
- Hohe Verkehrslasten v.a. auf Hauptverkehrsstraßen
- Kein Logistik- und Güterverkehrskonzept
- Einbeziehung der Unternehmen ist Zukunftsaufgabe
- Ausbau der Kommunikation von großer Relevanz



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A - Fußverkehr	A 2 – Barrierefreie Mobilität, A 4 - Abbau von Nutzungskonflikten
Handlungsfeld B - Radverkehr	B 1 - Flächendeckende Radabstellanlagen
Handlungsfeld C - ÖPNV	C 1 – Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen, C 2 – Qualität der Fahrzeuge, C 4 – Tarifstruktur
Handlungsfeld E – Logistik- und Güterverkehr	E 1 – Logistik- und Güterverkehrskonzept, E 2 – Optimierung von Zustellverkehren
Handlungsfeld F – Neue Mobilität	F 1 – Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger, F 2 – Elektrifizierung der kommunalen Flotte, F 3 – Multimodale Verkehre
Handlungsfeld G – Mobilitätsmanagement	G 1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement, G 2 – Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet, G 3 – Implementierung von Mobilitätsfonds, G 4 - Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung, G 5 – Quartiersmobilitätsmanagement, G 6 – Schulisches Mobilitätsmanagement
Handlungsfeld H - Öffentlichkeitsarbeit	H 1 – Einrichtung einer Informationsplattform, H 2 – Gestaltung von Mobilitätskampagnen, H 3 – Kommunikation von Erfolgen, H 4 – Wettbewerb zukunftsfähige Mobilität in Stadtteilen

Alstedde



Stärken

- Tempo 30 auf Alstedder Straße
- Einzelhandelszentrum vorhanden



Schwächen

- Fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen ausbaufähig
- Trennung Fuß- und Radverkehr nur tlw. vorhanden
- Ausbau alltägliches Radverkehrsnetz notwendig
- ÖPNV-Taktung, Ausbau Ausstattung d. Haltestellen
- Erhöhter Anteil von ruhendem Verkehr in Wohngebieten
- Konflikte MIV und Fuß-/Radverkehr



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A3 - Schaffung attraktiver Ziele
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 - Wegeführung
Handlungsfeld C – ÖPNV	C 3 – Ausbau Netz / Verdichtung
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung -> bereits gut, aber muss flächendeckend
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

Beckinghausen



Stärken

- Beidseitig getrennte Rad-/Fußwegführung an der Zwolle Allee
- Kurze Wege zu Bushaltestellen



Schwächen

- Keine durchgängig konsistente Fuß- und Radverkehrsstrategie erkennbar
- Zu schmale Fuß- und Radverbindungsachse Richtung Innenstadt -> Nutzungskonflikte
- Führung des Rad-/Fußverkehrs über den Kanal zu schmal
- Ausstattung Bushaltestellen
- Ruhender Verkehr dominiert



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 5 - Fußverkehrsnetz
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung (teilweise gut), B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld C – ÖPNV	C 3 – Ausbau Netz / Verdichtung
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung (bereits gut, aber muss flächendeckend)
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

Brambauer



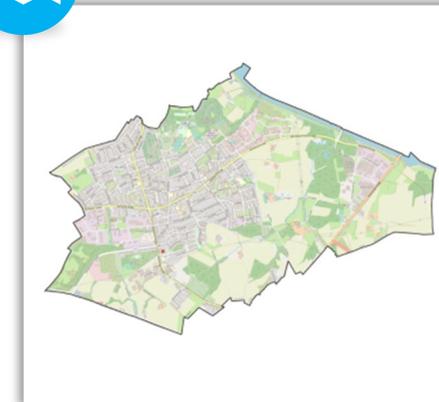
Stärken

- Einzelhandel vorhanden
- Tempo 30 auf Waltroper Str. + Radfahrstreifen
- Querungsmöglichkeiten (aber tlw. Verbesserungsbedarf)
- U41-Anbindung



Schwächen

- Lieferverkehr auf Waltroper Str.
- Ausstattung ÖPNV-Haltestellen
- Waltroper Str. / Mengeder Str. spielt Radverkehr untergeordnete Rolle
- Dominanz des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten + Einschränkung des Fußverkehrs
- Straßenmarkierungen verblasst



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 5 – Fußverkehrsnetz, A 6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeföhrung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – Motorisierter Individualverkehr	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung, D 2 – Knoten- und Kreuzungsbereiche, D 3 – Verkehrslenkung
Handlungsfeld E – Logistik- und Güterverkehr	E 3 – Lieferzonen (-bereiche)
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straöenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr, I 4 - Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

Gahmen



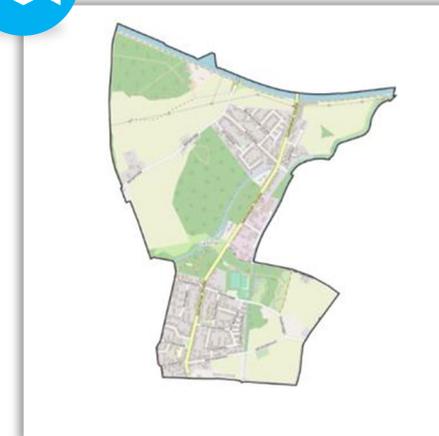
Stärken

- ÖPNV zufriedenstellend
- T-30 (bei Ortseinfahrt und häufig im Stadtteil) sowie Wohngebiet mit VBB
- Teilweise (begrünte) Querungen vorhanden



Schwächen

- Fehlende Beleuchtung von Gehwegen führt zu Angsträumen
- Mangel von konsistenter Fuß- und Radverkehrsstrategie
- Schlechte Straßenverhältnisse durch Schlaglöcher und fehlende Markierungen (MIV und Radverkehr)
- Kaum Radabstellanlagen (v.a. an der Grünfläche)
- Schlechte Sichtbeziehung durch große Bäume
- Haltestellen ohne Mobiliar
- Ruhender Verkehr dominiert + tlw. Parkdruck



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 3 – Schaffung attraktiver Ziele, A 6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung (bereits häufig vorhanden)
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr, I 3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen

Geistviertel



Stärken

- Querungshilfen entlang Konrad-Adenauer-Str.
- Tempo 30 auf Moltkestr.



Schwächen

- Lange LSA-Wartezeiten für Fußverkehr
- Zustand Fußwege
- In Wohngebieten nur schmale bzw. keine Radwege
- Ausbau Alltagsradweg notwendig
- Einschränkungen für Fuß- und Radverkehr durch ruhenden Verkehr
- Ausstattung Bushaltestellen



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 5 - Fußverkehrsnetz
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MIV	D 2 – Knoten- und Kreuzungsbereiche, D 3 – Verkehrslenkung
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr, I 4 - Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

Horstmar



Stärken

- E-Ladestationen und Fahrradparkhaus am Preußen Bahnhof
- Gute ÖPNV-Erreichbarkeit
- Gute Querungen und Kreisverkehr
- Gute Verkehrsberuhigende Maßnahmen



Schwächen

- Schlecht einsehbare Kreuzung für Fuß-/Radverkehr
- Starke Unterschiede in der Qualität von Wegen
- Haltestellen nicht in einheitlicher Qualität
- Nutzungskonflikte durch Parkdruck in Wohngebieten
- Preußenstraße: Sichtbehinderungen durch Bäume, Seitenraumparken erschwert das Querens, kaum Querungen
- Unzureichende Beleuchtung des öffentlichen Raums
- Unattraktiver öffentlicher Raum



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 3 – Schaffung attraktiver Ziele, A 6 – Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung (v.a. Preußenstraße)
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr, I 3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen, I 4 – Steigerung der Aufenthaltsqualität an zentralen Orten

Lippolthausen



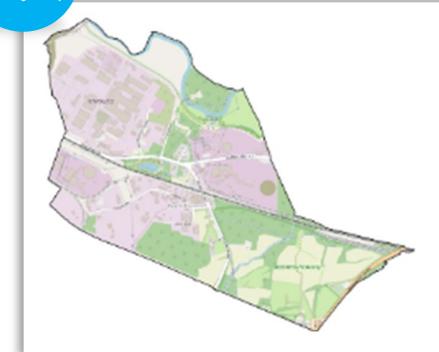
Stärken

- Verkehrsinseln als Querungshilfen



Schwächen

- Angsträume
- Keine Trennung Fuß-/ Radverkehr
- Anzahl Bushaltestellen
- Schwer- und Güterverkehr prägt Straßenraum
- Kreisverkehrradius Brunnenstr. / Moltkestr. zu eng
- Verblasste Markierungen



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld C – ÖPNV	C 3 – Ausbau Netz / Verdichtung
Handlungsfeld D – MVI	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung, D 2 – Knoten- und Kreuzungsbereiche
Handlungsfeld E – Logistik- und Güterverkehr	E 4 – Wasserwege
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen

Niederaden



Stärken

- Das Rad- und Fußwegekonzept ist den Ansprüchen entsprechend ausreichend
- Stadtteil verfügt über ausreichend Haltestellen



Schwächen

- Mangel an Querungshilfen und VBB (Bsp. vor Schule/Kita, Friedhof)
- Radverkehr wird durch ruhenden Verkehr behindert
- Haltestellen in schlechtem Zustand; Haltestelle Niederaadener Straße für Fußgänger schwer zu erreichen
- Tlw. T-30, Kreisstr. lädt jedoch zum schnell fahren ein
- Sichtbehinderungen durch Seitenraumbepflanzung



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld C – ÖPNV	C 3 – Ausbau Netz / Verdichtung
Handlungsfeld D – MVI	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr, I 3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen

Nord



Stärken

- Gute ÖPNV-Anbindung
- Hauptbahnhof in guten Zustand
- Radstation am Hbf
- ZOB in guten Zustand



Schwächen

- Keine konsequente Fuß-/ Radverkehrsstrategie
- Schlechter Zustand von Radabstellanlagen
- Ausstattung ÖPNV-Haltestellen verbesserungsfähig
- Geringe Anzahl von Querungsanlagen
- Dominanz ruhender Verkehr
- Keine konsequente Parkbewirtschaftung
- Verbesserung der Straßenmarkierungen



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 5 – Fußverkehrsnetz, A 6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MVI	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung, D 2 – Knoten- und Kreuzungsbereiche, D 3 – Verkehrslenkung
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

Nordlünen



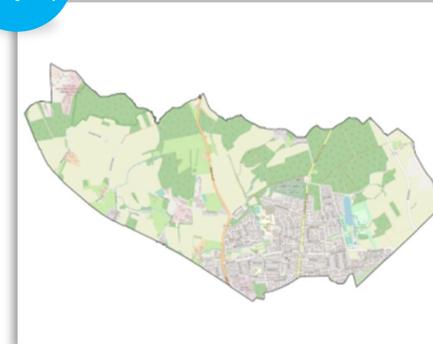
Stärken

- Vorhandene Fahrradstraßen
- Fast flächendeckend Tempo 30



Schwächen

- Keine durchgängige Fuß-/ Radverkehrsstrategie
- Unbefestigte Wege
- Konflikte zwischen Fuß-/ Radverkehr bzgl. Raum
- Geringe Dichte an Haltestellen und Taktung ÖPNV
- Schlechte Anbindung an Cappenberger See
- Dominanz ruhender Verkehr



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 3 - Schaffung attraktiver Ziele, A 6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld C – ÖPNV	C 3 – Ausbau Netz / Verdichtung
Handlungsfeld D – MVI	D 2 – Knoten- und Kreuzungsbereiche, D 3 – Verkehrslenkung
Handlungsfeld E – Logistik- und Güterverkehr	E 2 – Optimierung von Zustellverkehren
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr, I 3 – Verbesserung der Sichtbeziehungen

Osterfeld



Stärken

- Wohngebiete werden von ÖPNV weitestgehend bedient
- In Wohngebieten wurden Fahrradstraßen eingerichtet



Schwächen

- Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsträgern
- Komplizierte Kreuzungen; wenige Querungsmöglichkeiten
- Fehlen von Radabstellanlagen bei Einzelhandel und im Gewerbegebiet
- Parkdruck im östlichen Wohngebiet
- Falschparken auf Gehwegen
- Angsträume



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

Stadtmitte



Stärken

- Einkaufsmöglichkeiten, Rathaus, soziale & kulturelle Einrichtungen
- Radinfrastruktur
- Ladestation für E-Bikes
- Diverse Buslinien



Schwächen

- Angsträume
- Querungsmöglichkeiten an der B54
- Ausstattung ÖPNV-Haltestellen
- Tlw. Dominanz MIV und ruhender Verkehr



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 2 - Barrierefreie Mobilität, A 6 - Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung, D 2 – Knoten- und Kreuzungsbereiche, D 3 – Verkehrslenkung, D 4 – Verkehrsreduzierung Innenstadt
Handlungsfeld E – Logistik- und Güterverkehr	E 3 – Lieferzonen (-bereiche)
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

Lünen-Süd



Stärken

- Hafen und Stadtteil gut ausgebaut mit Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr
- ÖPNV Haltestellen gut erreichbar
- Guter Kreisverkehr, sowie gute Querungen
- Neu gestalteter Marktplatz
- Vorhandener Einzelhandel



Schwächen

- Gehwege: schlechte Qualität und fehlende Beleuchtung, viele Hindernisse durch Bäume und Mülltonnen
- Keine Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Unübersichtliche Kreuzung und verblasste Markierungen
- Schlechte Ausstattung der Haltestellen (v.a. am Altenheim keine Sitzmöglichkeit)
- Erheblicher Anteil an Seitenraumparken, Parkdruck in Wohngebietsstraßen



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 6 Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 – Wegeführung, B 3 - Querungsbereiche
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

Wethmar



Stärken

- Bereits häufig T-30 ausgeschildert



Schwächen

- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur nicht dominant
- Baulich schlechter Zustand von Gehwegen und Straßen
- Unplausible und wenig komfortable Radverkehrsführung
- Münsterstraße: unklare Radverkehrsführung
- Industriegebiet Westfalia -> keine Fahrradinfrastruktur
- ÖPNV-Bedienung nicht zufriedenstellend
- Dominanz des ruhenden Verkehrs



Zentrale Steckbriefe zur Optimierung der Verkehrs- und Mobilitätssituation:



Handlungsfeld A – Fußverkehr	A 1 - Checkliste Gehwegequalität, A 3 - Schaffung attraktiver Ziele
Handlungsfeld B – Radverkehr	B 2 - Wegeführung
Handlungsfeld C – ÖPNV	C 3 – Ausbau Netz / Verdichtung
Handlungsfeld D – MIV	D 1 – Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung -> bereits gut, aber muss flächendeckend
Handlungsfeld I – Straßenraumgestaltung	I 1 – Straßenerneuerung als Chance, I 2 - Ruhender Verkehr

5 Zusammenfassung und Ausblick

Die hochmobile und daueraktive Gesellschaft formuliert hohe Erwartungen an die Verkehrsträger im Hinblick auf die Verfügbarkeiten, Erreichbarkeiten oder auch Reisezeiten. Diese Entwicklungen wirken sich auf die vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsnetze und auch auf die Gestalt unserer Städte aus. Alles folgt dem Diktat der Mobilität, zu oft jedoch zu Lasten der Lebensqualität. Und so ist in vielen Regionen, Städten und Quartieren der Alltagsverkehr kaum noch zu bewältigen. Dagegen formulierte sich mehr und mehr Widerstand und so wird heute vermehrt darauf geachtet, dass Mobilität stadtverträglicher wird. An die Seite dieser stadtfunktionalen Notwendigkeit tritt nun, die globale Klimakrise als ein weiterer treibender Faktor. Daher gilt umso mehr, dass eine flexiblere, umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität erreicht werden muss. Anlass genug für die Stadt Lünen, das Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 zu beauftragen.

5.1 Analysen der wesentlichen verkehrs- und mobilitätsrelevanten Faktoren

Ab September 2020 wurde das Konzept schrittweise erarbeitet. Eine Bestandsaufnahme sowie Analysen der wesentlichen verkehrs- und mobilitätsrelevanten Faktoren der Stadt Lünen bildeten den Anfang. Dazu gehörte auch die Ermittlung der Raumstruktur und der soziodemographischen Grundlagendaten. Abgerundet wurde dieser Schritt durch die Sichtung der städtischen Beschlüsse zum Thema Mobilität und Verkehr der vergangenen Jahre. Ziel war es, die Schwerpunktsetzungen der städtischen Politik zum Thema Mobilität zu identifizieren.

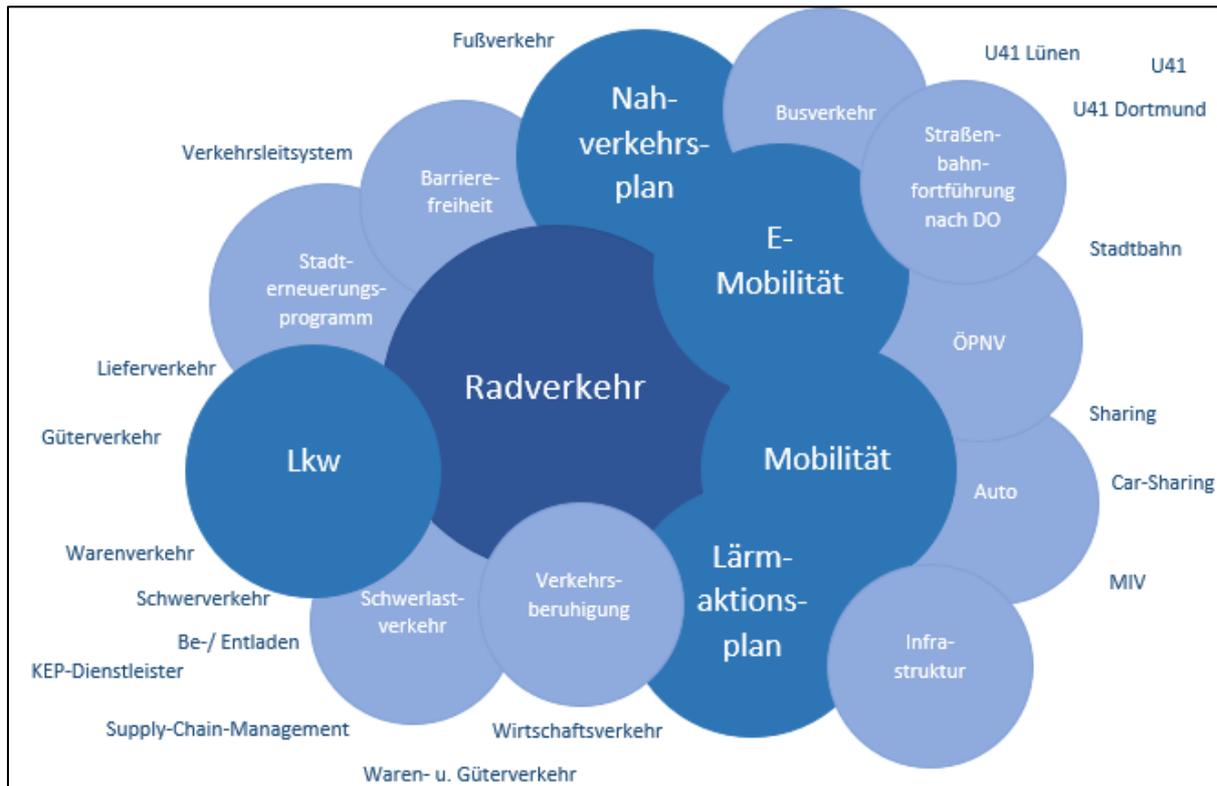


Abbildung 3: Themen-Cluster früherer Beschlüsse / Eigene Darstellung

Alle Erhebungsstränge mündeten schließlich in einer Synthese des Status Quo, die den aktuellen Stand der räumlich-funktionalen Gegebenheiten hinsichtlich der Mobilität widerspiegelt. Nachfolgend in aller Kürze die wesentlichen Aussagen zum Status Quo der Mobilität in Lünen:

Fußverkehr

- Fußverkehr Lünen: Das Modal-Split Niveau liegt gleichaus mit dem des Kreises Unna, aber deutlich unter dem des Ruhrgebiets und dem von ganz NRW

Radverkehr

- Radverkehr Lünen: Hier liegt das Modal-Split Niveau über dem des Kreises Unna, des Ruhrgebiets und dem NRW-Niveau
- Radwege Lünen: Es existieren große Unterschiede im Angebot und den Qualitäten und es gibt Lücken im Radwegenetz. Des Weiteren existieren deutliche

Qualitätsunterschiede zwischen dem Netz für das Freizeitradfahren, das deutlich besser ist und dem Alltagsradnetz

- Bikesharing Lünen: Seit April 2023 wird das Metropolrad Ruhr vorerst für ein Jahr auf Probe getestet
- Radabstellanlagen Lünen: In einer Untersuchung aus dem Jahr 2013 wurden diese als überwiegend ausreichend befunden

ÖPNV

- ÖPNV Lünen: Das Modal-Split Niveau ist geringfügig höher als im Kreis Unna, dem Ruhrgebiet und auch im Vergleich zu NRW
- ÖPNV Versorgung Lünen: Sowohl das Angebot beim Bus als auch bei der U-Bahn und der Bahn entsprechen dem normalen Standard
- Haltestellen Lünen: Was die fußläufige Erreichbarkeit betrifft, ist diese, bezogen auf Luftlinienentfernung gut, es ergeben sich aber Lücken, wenn man die realen Wege zu Grunde legt. Die Fahrraderreichbarkeit der Haltestellen ist theoretisch gut, allerdings existieren kaum Radabstellanlagen an den Haltestellen
- Bus & Bahn schneiden aus der Perspektive der Bürgerinnen und Bürger betrachtet allerdings nicht gut ab. In der Befragung wurde geäußert, dass das Angebot zu unattraktiv, zu unflexibel und zu teuer sei
- Bahnhöfe Lünen. Für eine Stadt in der Größe Lünens ist es außergewöhnlich über zwei noch in Nutzung befindliche Bahnhöfe zu verfügen. Allerdings sind ihre Qualitäten ausbaufähig

MIV

- MIV Lünen: Der Anteil des MIV am Modal-Split ist in Lünen etwas geringer als im Ruhrgebiet und auch geringer als im Kreis Unna, aber dennoch größer als im NRW-Vergleich
- Carsharing ist in Lünen rudimentär vorhanden
- MIV-Anbindung Lünen kann als gut bezeichnet werden, aber es existieren hohe Verkehrslasten auf den Hauptachsen
- Kfz Lünen: Hinsichtlich der Verfügbarkeit von PKW in Haushalten existiert eine annähernde Vollversorgung. Lademöglichkeiten für E-Autos sind nur in geringem Umfang vorhanden

Alle diese Befunde wurde stadtteilscharf in sog. Steckbriefen dokumentiert.

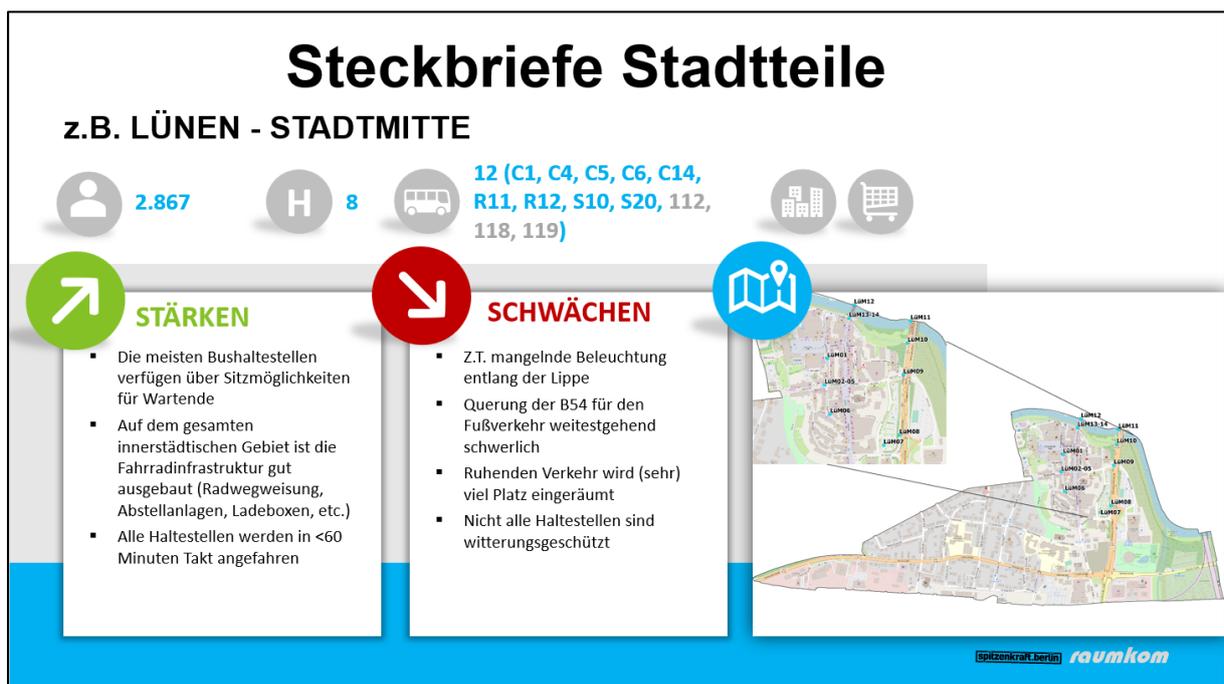


Abbildung 4: Beispiel Stadtteilsteckbrief / Eigene Darstellung

5.2 Benchmarking und SWOT

Daran schloss sich die Durchführung eines Benchmarkings an. Einerseits um eine Orientierung zu geben, wo Lünen in dem Themenfeld im interkommunalen Vergleich steht und andererseits, um aufzuzeigen, welche Handlungsoptionen bestehen.

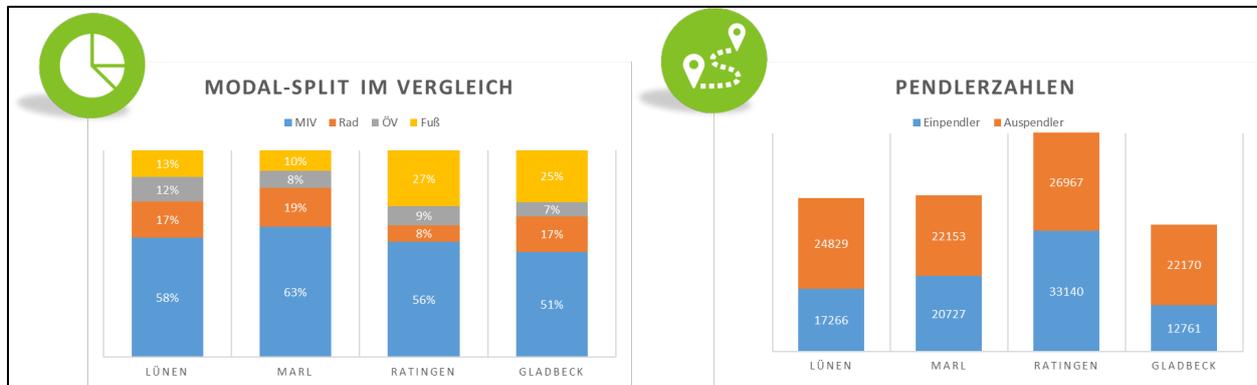


Abbildung 5: Beispiel Benchmarking / Eigene Darstellung

Hier zeigt sich, dass Lünen im Vergleich nicht den höchsten, aber einen deutlich dominierenden MIV-Anteil besitzt. Der Fußverkehr spielt eine nur geringe Rolle, da sind andere Städte mit relativ höherem Anteil zu verzeichnen. Der Radverkehr indes, ist im Vergleich mit 17% Anteil, im Mittelfeld angesiedelt. Das Pendlergeschehen ist auspendlerorientiert.

Eine SWOT-Analyse der Lüner Mobilitätssituation rundet die Analyse ab.

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

Abbildung 6: SWOT-Analyse / Eigene Darstellung

Unter der Überschrift **„Ausbauen“** wurde unter anderem identifiziert: das ausbaufähige Radroutennetz, das zu guten Erreichbarkeiten der Stadtteile führt, aufgrund der recht kompakten Stadtstruktur. Weiterhin die Chance an allen großen Querungsmöglichkeiten gute und gleichberechtigte Übergänge auszubilden.

Beim Thema **„Aufholen“** wurden unter anderem erkannt, dass die Sicherheit auf Rad- und Fußwegen zu erhöhen ist, dass Angsträume im öffentlichen Raum zu reduzieren sind, das der Umweltverbund gestärkt werden muss und die Aufteilung des Straßenraums neu gedacht werden sollte.

Die Kategorie **„Absichern“** umfasste die Aspekte einer CO₂-neutralen Mobilität in der Zukunft, ein Verkehrsangebot für alle Altersklassen und die Entwicklung von Logistikzentren auf Quartiersebene.

Die Überschrift **„Reduzieren“** nahm folgende Themen auf: Es solle nicht mehr nur in einzelne Verkehrsmittel investiert werden, die Einschränkung des Umweltverbundes durch den MIV müsse überwunden werden und es gemeinsame Rad- und Fußverkehrsführung solle vermieden werden.

5.3 Beteiligung

Begleitet wurde dieser gutachterlich-fachliche Prozess durch verschiedene Beteiligungsformate.

Der erste und größte Baustein der Beteiligung der Bevölkerung war die Online -Umfrage.

In der Zeit vom 23.11.2020 bis zum 11.01.2021 konnten Lünnerinnen und Lünner an der Online-Umfrage unter <https://meine-mobilitaet-luenen-2035.de> teilnehmen. Von diesem Angebot machten rd. 690 Menschen gebrauch.

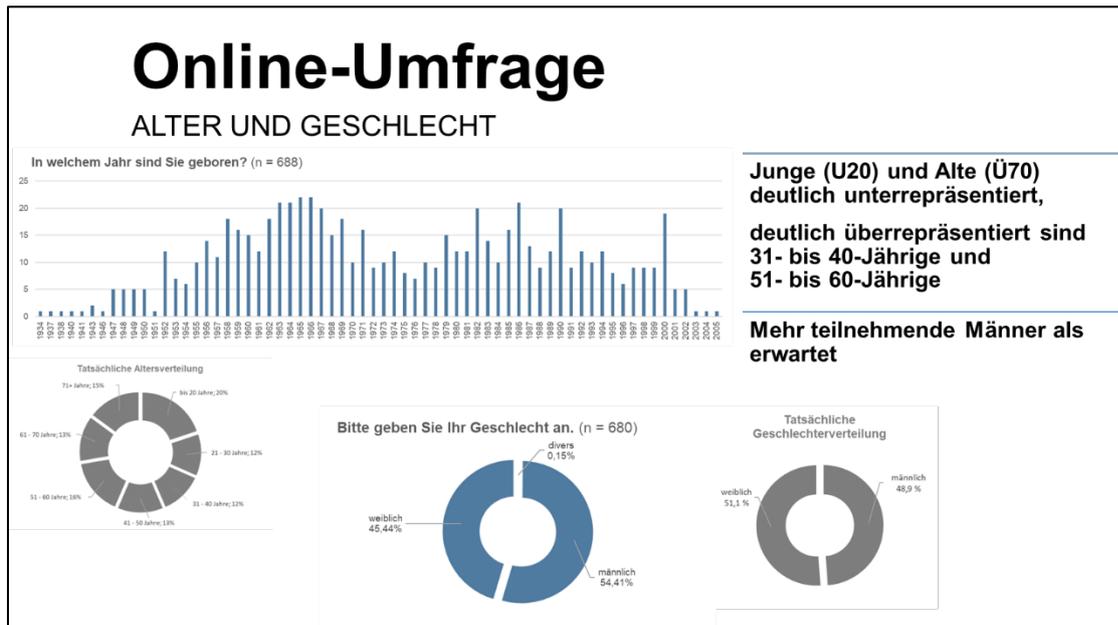


Abbildung 6: Beispiel Auswertung Online Umfrage: Alter und Geschlecht / Eigene Darstellung

Die Ergebnisse und Erkenntnisse sind vielfältig und manche durchaus unerwartet:

Lebensalter und Mobilität

- Die mindestens wöchentliche Nutzung des Pkw als Fahrer/in hat in allen Altersgruppen die höchsten Anteile. Ausnahme: 14 bis 17 Jahre
- Die Häufigkeiten der Mitfahrt im Pkw verteilen sich heterogen auf die Altersgruppen.
- Die Bahn im Nahverkehr, die Straßenbahn, das Pedelec/E-Bike und die Busse werden in allen Altersgruppen am häufigsten fast nie genutzt. Ausnahme: Bahn im Nahverkehr und Busse häufiger durch 14- bis 17-jährige
- Die häufige Fahrradnutzung findet nur in den Altersgruppen 40 bis 49 nicht und ab 75 Jahre immer weniger statt.
- Alle Altersgruppen gehen sehr häufig zu Fuß. Ausnahme: 75- bis 79-jährige

Einkommen und Mobilität

- Die (fast) tägliche Nutzung des Pkw als Fahrer/in hat in allen Einkommensgruppen die höchsten Anteile. Ausnahme: unter 1.300 Euro, hier 1-3 Tage pro Woche am häufigsten angegeben.
- Eine häufigere Pkw-Nutzung als Mitfahrer/in findet in den Einkommensgruppen unter 1.300 und ab 3.000 Euro statt.
- Die Bahn im Nahverkehr, die Straßenbahn, das Pedelec/E-Bike und die Busse werden in allen Einkommensgruppen am häufigsten fast nie genutzt.
- Die häufige Fahrradnutzung geschieht am häufigsten in den Einkommensgruppen unter 1.300 und ab 2.300 Euro statt.
- Die Nutzungsanteile des Zufußgehens liegen über alle Einkommensgruppen hinweg bei fast täglich am höchsten.

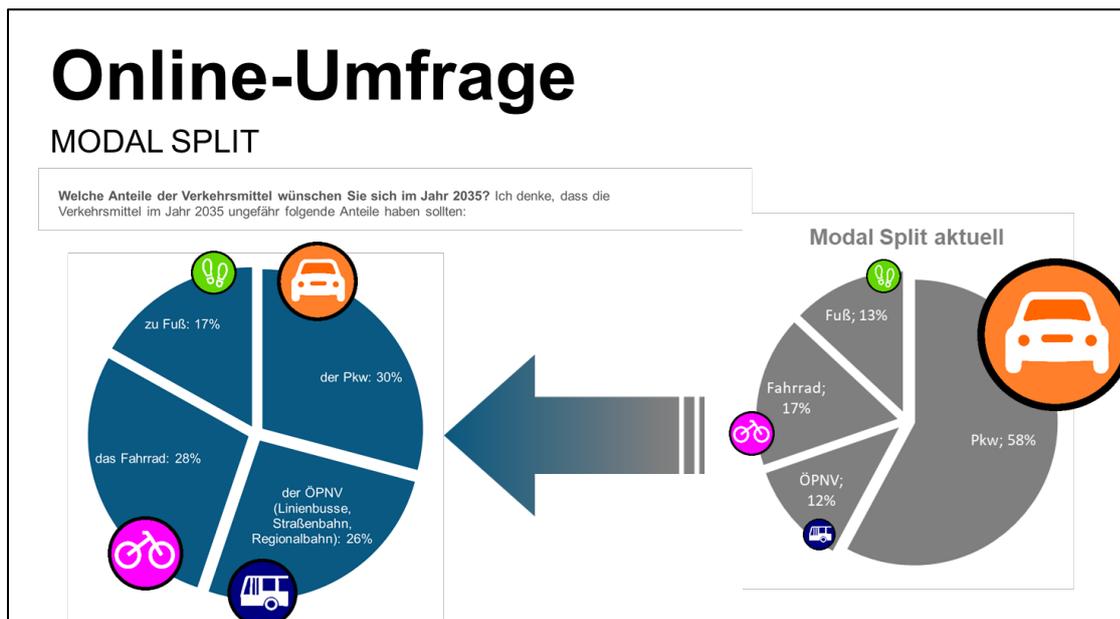


Abbildung 7: Beispiel Auswertung Online-Umfrage Modal Split / Eigene Darstellung

Gefragt nach der gewünschten Verteilung der Verkehrsmittel in der Zukunft zeigt sich eine deutliche Veränderung des Modal Split. Der MIV soll seinen Anteil halbieren, das wünschen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Umfrage.

Den fachlichen Einstieg bildeten dann sog. Stakeholder-Interviews. Zwischen Februar und April 2022 wurden insgesamt 12 Fachgespräche mit Akteuren aus Fachverwaltungen der Stadt Lünen und des Kreises Unna, mit politischen Vertretern und Interessenvertretungen von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen geführt.

Die wesentlichen Ergebnisse sind als Impulse in den weiteren Prozess eingespielt worden.

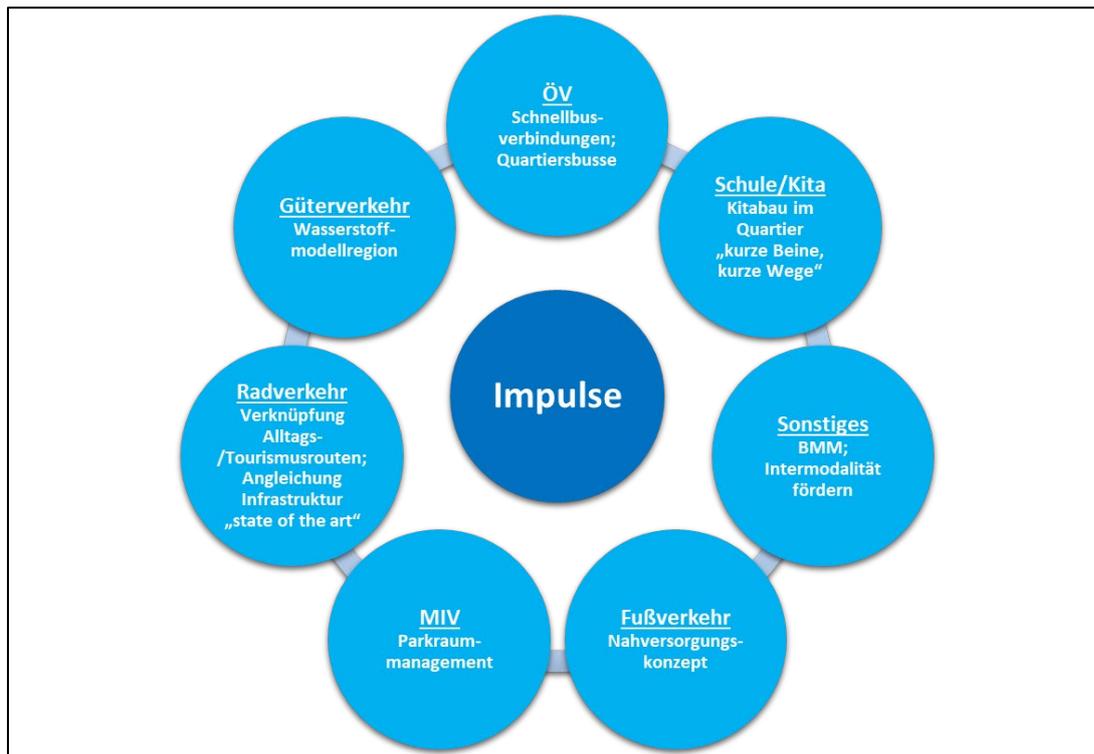


Abbildung 8: Impulse aus den Stakeholder Gesprächen / Eigene Darstellung

Der nächste Schritt der Beteiligung sollte dann eigentlich ein echter Austausch von Angesicht zu Angesicht sein.



Abbildung 9: Hauptergebnisse des Workshops / Eigene Darstellung

Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie konnte ein Präsenz-Workshop mit der Lüner Stadtbevölkerung nur im Online-Format stattfinden. Dennoch konnten viele Facetten der Mobilität angesprochen werden.

Mobile-Open-Days

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

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



Abbildung 10: Mobile-Open-Days Eindrücke / Eigene Darstellung

Die sog. „Mobile-Open-Days“ im August 2021 lenkten den Fokus auf neue Mobilität und es gab viele Angebote zum Ausprobieren und Informieren. Flankiert wurden diese Angebote zum „Anfassen“ durch eine Vortragsreihe im Rathaus.

Begleitet wurde der Prozess im Übrigen durch einen sog. Beirat Mobilität, der ebenfalls mit sog. Stake-Holdern besetzt war und dessen Aufgabe darin bestand, parallel die Zwischenergebnisse des Prozesses zur Kenntnis zu nehmen und fachlich inhaltlich zu kommentieren.

Insofern war der Prozess der Erarbeitung des IMK Lünen 2035 von zahlreichen Angeboten zur Partizipation, Aktivierung und Rückkopplung geprägt. Diese Angebote sind auch vital genutzt worden und die Ergebnisse sind in den Prozess eingeflossen.

5.4 Ziele, Strategien und Leitbild

Mit Hilfe dieses vielgestaltigen und anspruchsvollen Prozesses wurden Ziele, Strategien, Leitbilder und diversen Handlungsfelder definiert. Diese sollen Lösungsansätze für aktuelle mobilitätsbezogene Probleme im Stadtgebiet und einen Weg in die Zukunft der Mobilität in Lünen aufzeigen. Hierbei sollen alle Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt werden, um so

bestmögliche Maßnahmen im Rahmen der historischen Umbruchsphase zu schaffen, in der sich die Mobilität zurzeit befindet. Nichts weniger als ein Modal-Shift ist nötig wenn Lünen die CO₂-Einsparziele aus dem eigenen Klimaschutzkonzept erreichen will.

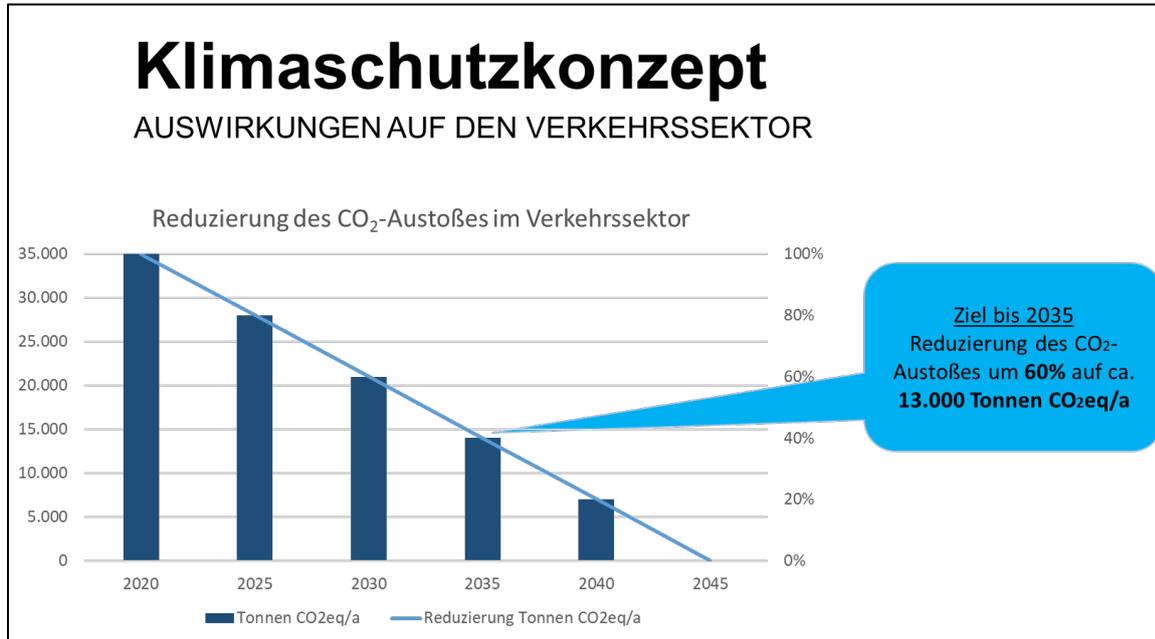


Abbildung 11: Transfer Klimaschutzziele Lünen auf den Verkehrssektor / Eigene Darstellung

Das wiederum bedeutet, dass vor allem der MIV-Anteil reduziert werden muss.

Modal-Shift

Bis zum Jahr 2035 sollen in der Stadt Lünen circa...

$\frac{1}{4}$ aller Wege durch den **motorisierten Individualverkehr** und

$\frac{3}{4}$ aller Wege durch den **Umweltverbund** (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr)

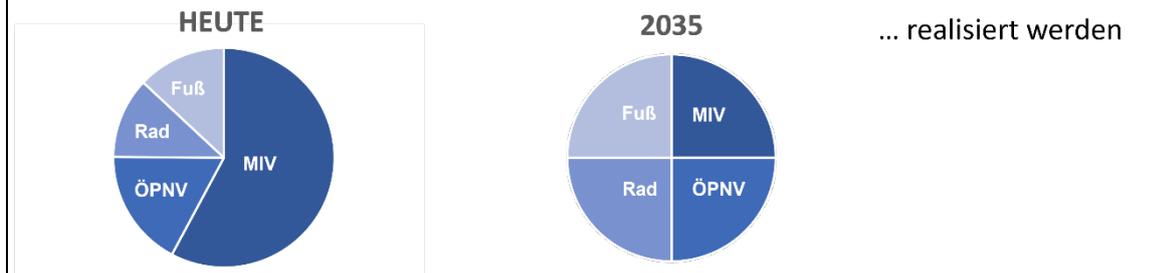


Abbildung 12: Modal-Shift / Eigene Darstellung

Das dies eine ausgesprochen anspruchsvolle Herausforderung werden wird,

das ist bereits jetzt erkennbar. Umso mehr kommt es darauf an, den Prozess proaktiv anzustoßen und möglichst positiv zu gestalten. Ziel soll nicht sein, das Auto zu bekämpfen, sondern Lebensqualität zu verbessern. Das Leitbild des Integrierten Mobilitätskonzept Lünen 2035 lautet daher:

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

Diesem zwar sehr positiven, aber doch eher abstrakten und daher wenig konkreten Leitbild werden greifbare Mobilitätsimperative zugeordnet:



Abbildung 13: Imperative der Mobilität / Eigene Darstellung

Gemeinsam formulieren das Leitbild und die Imperative also den Auftrag für eine neue, sozialere, umweltschonendere, stadtverträglichere und klimaneutrale Mobilität.

Damit sich draus aber auch Arbeitsaufträge formulieren lassen, wurden zudem sieben Handlungsfelder der Mobilität definiert.



Abbildung 14: Die sieben Handlungsfelder des IMKs Lünen 2035 / Eigene Darstellung

Diese bilden jeweils den Container für die Maßnahmen, mit denen der Zielzustand erreicht werden soll.

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

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

5.5 Maßnahmen

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Abbildung 15: Auflistung der Maßnahmen / Eigene Darstellung

Insgesamt sind also 38 Maßnahmen benannt worden. Sie erstrecken sich auf alle Handlungsfelder. Die Maßnahmen wurden priorisiert, ihre Zeitlichkeit argumentiert und ihre Wirkung wie beschrieben eingeschätzt. Zuletzt konnten sie dann den Stadtteilen zugeordnet werden.

5.6 Evaluation

Ein fortlaufendes Monitoring der Fortschritte des IMK Lünen 2035 sichert am Ende die Zielerreichung. Um dieses Monitoring aber überhaupt leisten zu können, muss eine Methodik definiert werden. Außerdem braucht es Messanzeiger, also Indikatoren.

Vorgeschlagen wird ein kombiniertes Vorgehen aus regelmäßigen Modal-Split-Erhebungen, die im Fünfjahresrhythmus erfolgen sollen und in der Zwischenzeit von punktuellen Messungen begleitet werden. Für diese begleitenden Messungen werden geeignete Indikatoren vorgeschlagen.

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Straßenverkehr (Kfz- & Wirtschaftsverkehr)	IV1	<ul style="list-style-type: none"> Messung an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen & Nebenstraßen, jährlich 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	IV2	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl zugelassener Kfz (nach Schadstoffklasse sowie E-Fahrzeuge) 	Erkennen des Fortschritts der alternativen Antriebe und Rückschlüsse über den Bestand auf den Stellenwert des PKW
ÖPNV	ÖV1	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastzählungen jährlich 	Extrapolation des Modal Split
	ÖV2	<ul style="list-style-type: none"> Angebot (km-Leistung/Pünktlichkeit) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
	ÖV3	<ul style="list-style-type: none"> Verkaufte Fahrkarten und Abonnements 	Extrapolation des Modal Split
	ÖV4	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Radverkehr	RV1	<ul style="list-style-type: none"> Messung an wichtigen Routen, jährlich 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV2	<ul style="list-style-type: none"> Dauerzählstelle(n) 	Extrapolation des Modal Split
	RV3	<ul style="list-style-type: none"> Belegung von Abstellanlagen an zentralen Zielen und Knotenpunkten 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV4	<ul style="list-style-type: none"> Länge der Radwegeinfrastruktur 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Fußverkehr	FV1	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehrszählung 	Extrapolation des Modal Split
	FV2	<ul style="list-style-type: none"> Fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen 	Fortschrittserkennung „Stadt der kurzen Wege“

	FV3	<ul style="list-style-type: none"> Länge neu gestalteter Fußwege und Fläche neu gestalteter Plätze 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Mobilitätsmanagement	MM1	<ul style="list-style-type: none"> Personalausstattung 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	MM2	<ul style="list-style-type: none"> Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Resonanz) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
Öffentlichkeitsarbeit	ÖA1	<ul style="list-style-type: none"> Verfügbares Budget 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	ÖA2	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Kampagnen, v.a. auch für alle Verkehrsträger 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
	ÖA3	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation zu Einzelkampagnen (wie Bekanntheit und Verständlichkeit) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
Straßenraumgestaltung	SG1	<ul style="list-style-type: none"> Anteil des Parkens im öffentlichen Straßenraum 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	SG2	<ul style="list-style-type: none"> Länge umgestalteter Straßen 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots

Abbildung 16: Indikatoren der Evaluation / Eigene Darstellung

5.7 Ausblick

Mit dem Integrierten Mobilitätskonzept 2035 wird der Stadt Lünen ein strategisches Grundkonzept für die perspektivische Entwicklung des Verkehrs vorgelegt. Es stellt aus Sicht der Gutachter die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien bis in das Jahr 2035 dar. Es legt die zukünftigen Aufgaben fest und gibt Einschätzungen zur Priorisierung und Dringlichkeit von Maßnahmen ab. Einen Schwerpunkt sieht das Mobilitätskonzept bei der Förderung des Umweltverbunds. Denn dieser ist unbedingt weiterzuentwickeln, soll ein Wandel der Mobilität gelingen.

Mit dem Konzept wird der Stadt Lünen ein Leitfaden an die Hand gegeben, der als Menü bzw. Rezept zur Erreichung der gesetzten Verkehrsziele verstanden werden kann. Es wird allerdings unbedingt darauf ankommen weiter in engem Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt zu stehen, um deren Wünsche, Anregungen und Ideen zu kennen und fortlaufend in das Konzept mit einfließen zu lassen. Denn nur so kann dieses Konzept eine Entwicklung der gesamten Mobilität in Lünen vorantreiben und damit eine Bereicherung für die gesamte Bevölkerung der Stadt Lünen sein.

Es wird empfohlen neben einer erklärenden und aktivierenden Öffentlichkeitsarbeit in Kampagnenform, weiterhin regelmäßig partizipative Elemente durchzuführen, so z.B. die sog. Mobile-Open-Days, die Leistungsschau der Mobilitätsmöglichkeiten oder Umfragen oder auch Diskussionsforen. Alle diese Formate sollen den Gedanken einer umwelt- und klimagerechten Mobilität der Zukunft in Lünen weiter zu tragen, um bei allen Akteuren, alle Facetten einer modernen, urbanen Mobilität bekannt zu machen und um Akzeptanz zu werben. Die Bürgerinnen und Bürgern sollen mit ihren Wünschen und Erwartungen an die Mobilität der Zukunft ernst genommen werden.

Es wird auch empfohlen den internen Arbeitskreis und den Beirat Mobilität weiterhin mit dem IMK bzw. seiner Umsetzung zu befassen.

Mit der Beendigung des Mobilitätskonzeptes im Sommer 2023 fängt jedoch die tatsächliche Arbeit erst an. Nunmehr startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung der definierten Maßnahmen zur Zielerreichung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung, die nach Möglichkeit von der Bevölkerung getragen

und unterstützt wird. Ein langwieriger Prozess, der aber bei konsequenter Umsetzung und politischem Willen die gewünschten Effekte zeigen wird.