

VERWALTUNGSVORLAGE VL-58/2023 1N

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung	18.08.2023	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	17.08.2023	6/2023	1
Ausschuss für Stadtentwicklung und -planung	vorberatend	17.08.2023	4/2023	1
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	vorberatend	17.08.2023	4/2023	II
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	05.09.2023	7/2023	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	21.09.2023	11/2023	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

Integriertes Mobilitätskonzept Lünen 2035 - Teil B Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe Teil C Evaluationskonzept

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes sind für die „Maßnahme 36 – Integration von Klimaschutzaspekten in städtische Mobilitätskonzepte“ bereits finanzielle Mittel in Höhe von 2,5 Mio. € für die Jahre 2023-2027 in Höhe von jährlich 500.000 €/Jahr vorgesehen und im städtischen Haushalt berücksichtigt. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Ressourcen und der aktuellen Haushaltslage ist eine Streckung der 2,5 Mio.€ beabsichtigt und werden auf die kommenden Haushaltsjahre aufgeteilt. Zusätzlich sind im Rahmen der „Maßnahme 40 Schulisches Mobilitätskonzept“ des Klimaschutzkonzeptes bereits Mittel für die Folgejahre (2026 und 2027) in Höhe von 150.000 € gestreckt auf mehrere Jahre vorgesehen. Ebenfalls sind für die „Maßnahme 42 Aktivierung der Bürger zu klimafreundlicher Mobilität“ die finanziellen Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit um 1.650 € jährlich erhöht und vorgesehen und für die „Maßnahme 41 – Ausbau der Ladeinfrastruktur und Kombination mit Photovoltaik“ Mittel in Höhe von 123.000€ für 2026 vorgesehen.

Im Rahmen der kommenden Haushaltsplanberatung ist es für die Umsetzung des IMK Lünen 2035 essentiell, die Prioritäten und Ressourcen entsprechend zu setzen.

Gleichwohl ist das integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 ein maßgeblicher Grundstein, um in Zukunft Fördermittel aus der bestehenden und zukünftigen Förderlandschaft beantragen zu können, um den Umweltverbund zu stärken.

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Das Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 hat den Anspruch, eine Mobilität für alle Menschen in Lünen zu ermöglichen. Das Ziel der Verkehrswende ist es, den Umweltverbund zu stärken und unter anderem Barrieren abzubauen.

KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Das Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035 hat zum Ziel, die Verkehrswende und die von der Stadt Lünen gesetzten Ziele aus dem im Jahr 2021 beschlossenen Klimaschutzkonzept umzusetzen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität empfiehlt dem Rat der Stadt Lünen folgende Beschlüsse zu fassen:

- a) Der Rat der Stadt Lünen beschließt Teil B Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe und Teil C Evaluationskonzept des Integrierten Mobilitätskonzeptes Lünen 2035 als Grundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung.
- b) Der Rat der Stadt Lünen beschließt den beiliegenden Fahrplan zur Umsetzung für die Jahre 2023 und 2024. Ferner wird die Verwaltung beauftragt zur Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe eine stadtteilbezogene Projektliste zu erstellen.

Dr. Christian Klicki
Fachdezernat

I. SACHVERHALT

A. Historie:

Mehrere Studien zeigen, dass die Gesellschaft immer mobiler wird und längere und weitere Entfernungen zurücklegt. Folgerichtig steigen die Erwartungen an die Verkehrsträger im Hinblick auf die Verfügbarkeiten, Erreichbarkeiten oder auch Reisezeiten. Diese Entwicklungen wirken sich auf die vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsnetze und die Gestaltung unserer Städte aus, sie folgen den Vorgaben der Mobilität, jedoch meistens zu Lasten der Lebensqualität. Und so ist in vielen Regionen, Städten und Quartieren, wie auch in Lünen die Last des Alltagsverkehrs kaum noch zu bewältigen. Dagegen stellt sich seit längerem Widerstand und es wird vermehrt darauf geachtet, dass Mobilität stadtvträglicher wird. An die Seite dieser stadtfunktionalen Notwendigkeit tritt nun mit der Veränderung unseres Klimas bzw. dem dringenden Ziel, der globalen Klimakrise entgegenzuwirken, ein weiterer treibender Faktor. Umso mehr gilt es, eine flexiblere, umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität zu schaffen.

Somit ist der Zukunftsauftrag, nämlich eine nachhaltige, stadt- und klimaverträgliche, aber auch breit akzeptierte Mobilität, die zugleich hochleistungsfähig ist, zu implementieren, formuliert. Aus diesem Grund hat im Februar 2019 der Rat die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Lünen beschlossen. Ein wesentlicher Aspekt des „integrierten Mobilitätskonzeptes Lünen 2035“ (nachfolgend IMK Lünen 2035 genannt) ist es, eine ganzheitliche Strategie unter Einbeziehung aller Verkehrsträger zu entwickeln, wobei die Vernetzung der einzelnen Träger eine wesentliche Rolle spielt. Zusätzlich soll ein öffentlicher und transparenter Planungsprozess zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens auf kommunaler Ebene zu Gunsten des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) führen. Eine Beteiligung der breiten Öffentlichkeit und der angrenzenden Kommunen ist eine wichtige Voraussetzung bei der Konzepterstellung. Nach der Einreichung des Förderantrages im August 2019 ging im Februar 2020 der Förderbescheid gemäß der Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) in Höhe von 69.600,00 € im Rathaus ein. Im anschließenden Ausschreibungsverfahren konnte mit dem Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (kurz raumkom) ein geeigneter Partner für die Erarbeitung des Konzeptes gefunden werden.

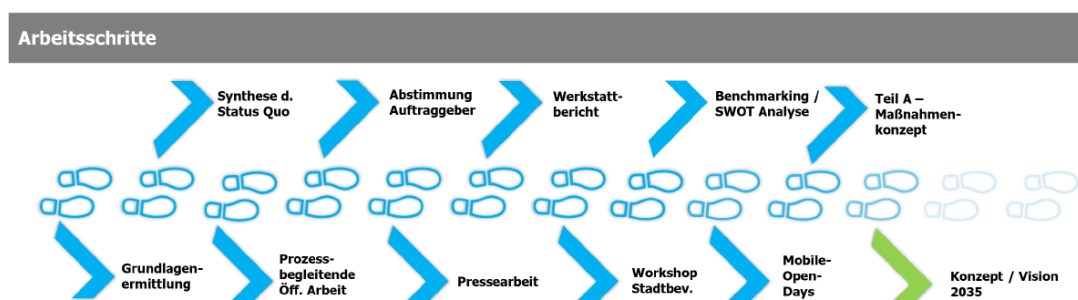
B. Konzepterstellung:

Seit September 2020 erfolgten zunächst eine sorgfältige Bestandsaufnahme sowie Analysen der wesentlichen verkehrs- und mobilitätsrelevanten Faktoren in Lünen. Dazu gehörte auch die Ermittlung der Raumstruktur und der soziodemographischen Grundlagendaten. Weiterhin fand eine Sichtung der städtischen Beschlüsse zum Thema Mobilität und Verkehr der vergangenen Jahre statt, mit dem Ziel, zu prüfen, welche Schwerpunktsetzungen die städtische Politik in dieser Zeit beim Thema Mobilität traf. All diese einzelnen Erhebungsstränge mündeten schließlich in einer Synthese des Status Quos, die also den aktuellen Stand der räumlich-funktionalen Gegebenheiten hinsichtlich der Mobilität widerspiegelt. Daran schloss sich die Durchführung eines Benchmarkings und einer SWOT-Analyse an. Einerseits, um eine Orientierung zu geben, wo Lünen in dem Themenfeld im interkommunalen Vergleich steht und andererseits, um aufzuzeigen, welche Handlungsoptionen bestehen. Begleitet wurde dieser gutachterlich-fachliche Prozess durch verschiedene Beteiligungsformate. Dieser vielgestaltige und anspruchsvolle Prozess bildet die Grundlage für die im Anschluss im Teil A des Maßnahmenkonzeptes formulierten Ziele, Strategien, Leitbilder und diversen Handlungsfelder, welche dem Maßnahmenkonzept Teil A zu entnehmen sind. Diese sollen Lösungsansätze für aktuelle mobilitätsbezogene Probleme im Stadtgebiet und einen Weg in die Zukunft der Mobilität in Lünen aufzeigen. Hierbei sollen alle Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt werden, um so bestmögliche Maßnahmen im Rahmen der historischen Umbruchphase zu

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

Im Folgenden wird kurz auf die Analysephase und den Teil A des IMK Lünen 2035 – Ziele, die Strategie, das Leitbild und die Handlungsfelder – eingegangen. Abschließend wird mit Teil B des Maßnahmenkonzepts das Kernelement des IMK Lünen 2035 dargestellt. Die Maßnahmen, welche aus dem IMK Lünen 2035 resultieren, sind für einen Zeithorizont bis 2035, aber auch darüber hinaus ausgerichtet.

Getätigte Arbeitsschritte



spitzenkraft.berlin raumkom

Abbildung 1: Ausschnitt Präsentation raumkom und spitzkraft.berlin

C. Analysephase:

Den Start der Analysephase läutete Ende 2020 die Internetumfrage „Meine Mobilität – Meine Zukunft“ zum Mobilitätsverhalten der Lünen Bevölkerung ein, an der die Lüneninnen und Lünen von November 2020 bis Januar 2021 teilnehmen konnten. Unter anderem sind pol. Beschlüsse (seit 2009) und bestehende regionale (z.B. RAD+, Untersuchung Hauptstraßennetz, Klimaschutzkonzept, Konzepte des Kreises u.ä.) und überregionale (z.B. Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept des RVR, u.ä.) Konzepte gesichtet und ausgewertet worden. Prozessbegleitend und um die Status Quo-Analyse zu vervollständigen, fanden zusätzlich verschiedene Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation statt. Ein prozessbegleitender Arbeitskreis mit Stakeholdern und Fachakteuren (Beirat Mobilität) sowie ein stadtinterner Arbeitskreis prägten die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts. Zudem wurde durch verschiedene Formate die Lünen Stadtbevölkerung weiter einbezogen. Im Rahmen zweier Bürgerworkshops, die aufgrund der Corona-Pandemie Mitte Juli 2021 digital stattfanden, konnten außerdem viele Rückmeldungen zu der aktuellen Mobilitätssituation in Lünen gesammelt werden und schließlich auch mit in das Mobilitätskonzept einfließen. Darüber hinaus fanden Ende August 2021 die Mobile-Open-Days in der Lünen Innenstadt auf dem Willy-Brandt-Platz statt. Gegenstand war eine Leistungsschau der Mobilität von Morgen. Einbezogen wurden Lünen Fahrrad- und Autohändler (E-Autos und E-Transporter), die VKU, die Lünen Stadtwerke, der ADFC und die AGFS. Ergänzend wurde im Lünen Ratssaal im Rahmen eine Vortragsreihe zu den Themen „Strategien zur Förderung des Umweltverbundes“, „Spielräume kommunaler Mobilitätsentwicklungsplanung“ und „Straßen und

Plätze - Stadtraum für Alle“ informiert sowie diskutiert. Den Abschluss der Analysephase bildet die SWOT-Analyse. So lassen sich Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen der verkehrlichen Situation in der Stadt Lünen übersichtlich identifizieren. In der Vierfeldermatrix der Handlungsweisungen „Ausbauen, Aufholen, Absichern und Vermeiden“, lassen sich so Arbeitsaufträge bzw. Ansatzpunkte für die Strategie des IMK Lünen 2035 ableiten.

Interne Faktoren		Stärken (Perspektive IMK) <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 (Stadtstrand abnehmend) • Lünen HBF und Preußen Bahnhof in gutem Zustand & barrierefreies Erreichen der Gleise • Querungsstellen mit entsprechenden baulichen Maßnahmen ausgestattet • Radmarkierungen an großen Kreuzungen • Fahrradstraßen ausgewiesen • In der Innenstadt z.T. hochwertige Fahrradinfrastruktur • Ausschilderung von Radrouten, auch überregionale Routen 	Schwächen (Perspektive IMK) <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
Externe Faktoren		Ausbauen <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Temporeduzierung • Straßenbegrünung (auf Sichtbeziehungen achten) • Erreichbarkeiten der Stadtteile • Barrierefreiheit • Quermöglichkeiten an allen Kreuzungspunkten (inkl. Markierungen) • Fahrradstraßen + Ausschilderungen • Radroutennetz • Verkehrsreduzierung (Homeoffice) durch Pandemie beibehalten 	Aufholen <ul style="list-style-type: none"> • Platzaufteilung im Straßenraum überdenken (Behinderung Umweltverbund reduzieren + Parkflächen regulieren) • Umweltverbund stärken • Erhöhung von Sicherheit auf Rad-/ Fußwegen • Ausstattung und Erreichbarkeit des ÖPNVs (inkl. Haltestellen) aufwerten • Rad- und Fußwegeinfrastruktur ausbauen und vereinheitlichen • Angsträume reduzieren • Ausbau der E-Ladeinfrastruktur • Handlungsfreudigkeit der Jugend nutzen
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 	Absichern <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsangebot für alle Altersgruppen • CO₂-neutrales Angebot (Umweltverbund) • Entwicklung von Logistikkonzepten -> kleinräumig auf Quartiersebene denken • Schwung der (Bürger-)Initiativen nutzen -> Forderung nach Verkehrswende • Wahlen berücksichtigen 	Reduzieren/ Abbauen <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?
Risiken (Perspektive IMK)	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale/ Landtags-/ Bundestagswahlen • (Bürger-)Initiativen • Individualisierung • Demographischer Wandel • Klimawandel • E-Commerce • Corona-Pandemie 		

Abbildung 2:SWOT-Analyse S. 22, Teil A des IMK Lünen 2035

D. Maßnahmenkonzept Teil A: Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder

Mit Hilfe des oben genannten, vielgestaltigen und anspruchsvollen Prozesses wurden Ziele, Strategien, Leitbilder und diverse Handlungsfelder festgelegt. Diese sollen Lösungsansätze für die aktuellen mobilitätsbezogenen Probleme im Stadtgebiet und einen Weg in die Zukunft der Mobilität in Lünen aufzeigen. Hierbei werden alle Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt, um bestmögliche Maßnahmen im Rahmen der historischen Umbruchphase zu schaffen. Wenn die eigenen CO₂-Einsparziele aus dem eigenen Klimaschutzkonzept erreicht werden sollen, dann ist ein Modal-Shift notwendig.

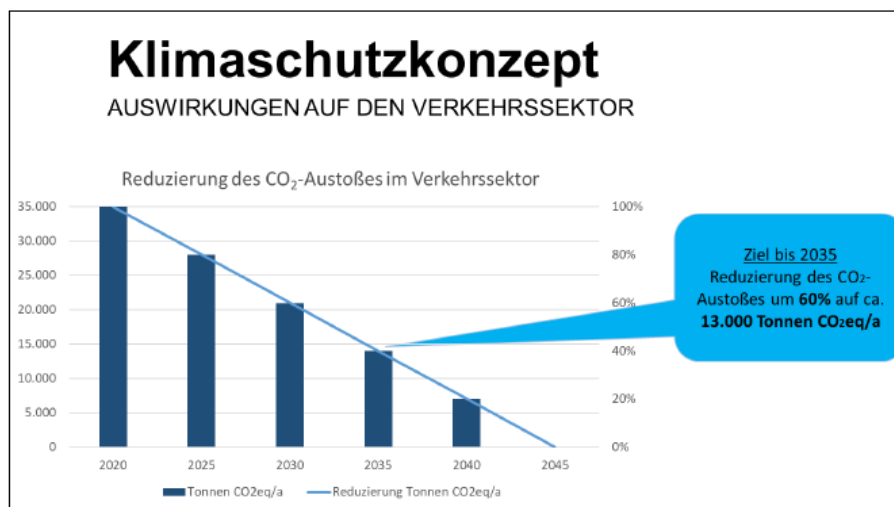


Abbildung 3: Transfer Klimaschutzziele Lünen auf den Verkehrssektor, Darstellung raumkom Teil B IMK Lünen 2035 S.174

Das setzt voraus, dass vor allem der MIV-Anteil reduziert werden muss.

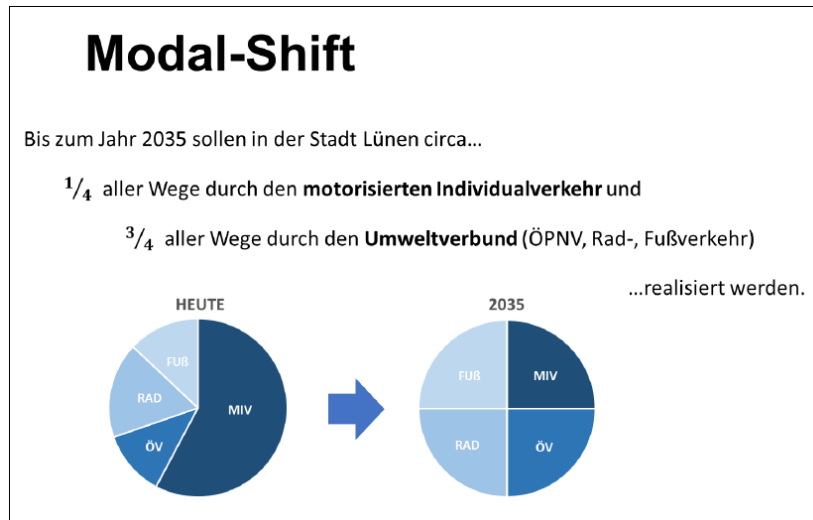


Abbildung 4: Modal-Shift, Darstellung raumkom, Teil B IMK Lünen 2035, S.175

Bereits jetzt ist erkennbar, dass dies eine anspruchsvolle Herausforderung werden wird. Umso wichtiger ist es, den Prozess proaktiv anzustoßen und möglichst positiv zu gestalten. Ziel soll nicht sein, das Auto zu bekämpfen, sondern die Lebensqualität zu verbessern. Das Leitbild des IMK Lünen 2035 lautet daher:

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

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



Abbildung 5: imperative der Mobilität, Darstellung raumkom, Teil B IMK Lünen 2035 S.176

Das Leitbild und die Imperative geben somit den Auftrag für eine neue, sozialere, umwelt-schonendere, stadtverträglichere und klimaneutrale Mobilität vor. Um daraus Arbeitsaufträge zu formulieren, werden zudem neun Handlungsfelder der Mobilität definiert.



Abbildung 6: Die neun Handlungsfelder des IMK Lünen 2035, raumkom, Teil B IMK Lünen 2035 S.177

Diese neun Handlungsfelder bilden jeweils den Rahmen 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.

Der vorgenannte Sachverhalt und die Grundlage für die Ausarbeitung des Teil B Maßnahmenkonzept sind im Teil A des IMK Lünen 2035 – Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder – zusammengefasst und dokumentiert. In der Sondersitzung am 30.03.2022 haben sich die Ausschüsse für Umwelt, Klima und Mobilität, Sicherheit und Ordnung und Stadtentwicklung und -planung für die Verwaltungsvorlage und Teil A des IMK Lünen 2035 ausgesprochen. Dieser Beschlussempfehlung kam der Rat der Stadt Lünen am 07.04.2022 mit einem positiven Beschluss nach.

II. TEIL B - MAßNAHMENKONZEPT:

Mit dem positiven Beschluss aus der Sondersitzung und dem Rat fand auf Grundlage der Analysephase und dem Teil A des IMK Lünen 2035 die Erstellung der Maßnahmensteckbriefe aus den Handlungsfeldern statt. Des Weiteren erfolgte eine grobe Zeiteinteilung und eine Einordnung nach Stadtteilen, um den Handlungsrahmen besser überblicken zu können.

Nachfolgend sind die Handlungsfelder mit ihren Steckbriefen aufgelistet und kurz beschrieben. Nähere Informationen sind der Anlage 1 zu entnehmen.

A. Handlungsfeld Fußverkehr:

Das vorhandene Fußverkehrsnetz der Stadt Lünen weist, vor allem mit Betrachtung des Gehwegzustands, Verbesserungspotenziale auf. Auch mit Blick auf die Trennung der einzelnen Verkehrsträger im Straßenraum, Querungsanlagen sowie der Barrierefreiheit besteht Handlungsbedarf. So ist es notwendig, Maßnahmen umzusetzen, welche die Attraktivität des Fußverkehrs steigern. Um die Wirkungskraft des Fußverkehrs nutzen zu können, ist der Fokus darauf zu legen, Ziele im nahen Umfeld, d.h. im Quartier, im Stadtteil oder angrenzend daran, anzubieten. Hierzu zählen ebenso temporäre wie regelmäßige Märkte oder Freizeitangebote.

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- A.1 Checkliste Gehwegqualität
- A.2 Barrierefreie Mobilität
- A.3 Schaffung attraktiver Ziele
- A.4 Abbau von Nutzungskonflikten
- A.5 Fußverkehrsnetz
- A.6 Fußgängerfreundliche Querungen und Knoten

Aktueller Sachstand:

Mit der diesjährigen Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks, mit der Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, wird ein weiterer Schritt für die Stärkung der Nahmobilität in Lünen getätigt. Damit sind die Steckbriefe A.2, A.4 und A.6 bereits heute schon in Bearbeitung. Der Maßnahmensteckbrief A.2 findet heute bereits wie folgt Berücksichtigung. Bei Straßenneubau/-ausbau Maßnahmen ist die Beteiligung des Behindertenbeirats bereits Standard, z.B. im Projekt des Barrierefreien Haltestellenausbaus wird in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe geplant und umgesetzt. Sobald eine Maßnahme nicht barrierefrei ist, wird diese nicht gefördert. Für die Umsetzung des Steckbriefes A.5 ist die Verwaltung dankbar für jegliche Anregung aus der Bürgerschaft.

B. Handlungsfeld Radverkehr:

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

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- B.1 Flächendeckende Radabstellanlagen
- B.2 Wegeführung
- B.3 Querungsbereiche

Aktueller Sachstand:

Im städtischen Haushalt sind jährlich bereits investive Mittel in Höhe von 100.000 € für die Umsetzung von Maßnahmen für die Verbesserung des Radverkehrs berücksichtigt.

Bereits heute wird in aktuellen Straßenausbauplanungen der Radverkehr berücksichtigt und in die Abwägung der Flächenverteilung im Zusammenspiel mit den weiteren Verkehrsarten einbezogen. Im Arbeitskreis Radverkehr, welcher sich zweimal im Jahr trifft, werden Maßnahmen für die Radverkehrsförderung besprochen und abgestimmt. Ebenfalls trägt der IGA-Radweg zu einer Verbesserung bei. Gleichzeitig sind die Verbesserung der Wegeführung und der Querungsbereiche (Steckbriefe B.2 und B.3) ein essentieller Bestandteil für die Umsetzung und das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden. Eine wesentliche Wegeverbindung, die in mehreren Abschnitten zur Umsetzung kommt, ist die Ost-West-Trasse, welche die Innenstadt mit Lünen-Brambauer verbindet.

C. Handlungsfeld ÖPNV:

Das bisherige Netz gilt es, aufgrund seiner Anlage umzustrukturieren, dabei ist sowohl die Umstrukturierung und Ergänzung wie auch die Neustrukturierung mit kleinteiliger Bedienung denkbar. Eine Verdichtung ist aus Nachfrage-Sicht dringend geboten – sowohl räumlich als auch zeitlich. Die Tarifstrukturen sind zu vereinfachen und insgesamt auf ein niedrigeres Kostenniveau für die Fahrgäste zu reduzieren. Darüber hinaus gilt es ebenfalls, die Verbindungen in die umliegenden Kommunen zu erweitern, um eine attraktive Alternative zum MIV zu schaffen. Der Kreis Unna ist der zuständige Aufgabenträger für den Busverkehr und für die Aufstellung des Nahverkehrsplans, welcher die Aufgaben für die kommenden Jahre erfasst und vorgibt. Die Stadt Lünen hat somit nur mittelbaren Einfluss. Über Mobilstationen und Abstellmöglichkeiten im Haltestellen-Umfeld ist zudem die Inter- und Multimodalität voranzutreiben. Die wohnortnahe Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote ist – zur Reduzierung der privaten Pkw-Dichte – anzustreben.

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- C.1 Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen
- C.2 Qualität der Fahrzeuge
- C.3 Ausbau Netz/Verdichtung
- C.4 Tarifstruktur

Aktueller Sachstand:

Im Rahmen des barrierefreien Haltestellenausbaus wird gleichzeitig ein Leitfaden erstellt, welcher aus den Erfahrungen der bisherigen und künftigen Planungen profitiert (Steckbrief C.1). Mit der Einführung des Deutschlandtickets ist ein erster Schritt im Steckbrief C.4 geschehen und es ist zu begrüßen, dass es sich etabliert und zu einem Umdenken im Mobilitätsverhalten führt.

D. Handlungsfeld MIV:

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

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- D.1 Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung
- D.2 Knoten- und Kreuzungsbereiche
- D.3 Verkehrslenkung
- D.4 Verkehrsreduzierung Innenstadt

Aktueller Sachstand:

Mit der Verkehrsuntersuchung zum Straßennetz sind bereits Maßnahmen aufgezeigt, welche bei aktuellen Straßenbaumaßnahmen Berücksichtigung finden.

E. Handlungsfeld Logistik- und Güterverkehr:

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

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- E.1 Logistik- und Güterverkehrskonzept
- E.2 Optimierung Zustellverkehre
- E.3 Lieferzonen (-bereiche)
- E.4 Wasserwege

Aktueller Sachstand:

Dieses Feld gilt es, gemeinsam mit den betroffenen Akteuren anzugehen und gemeinsam Synergien zu nutzen.

F. Handlungsfeld Neue Mobilität:

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

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- F.1 Reduzierung der Emissionen und neue Antriebsformen für alle Verkehrsträger
- F.2 Elektrifizierung der kommunalen Flotte
- F.3 Multimodale Verkehre

Aktueller Sachstand:

Seit April diesen Jahres wird im Rahmen eines Probejahres das Sharing-Angebot metropolradruhr in der Stadt Lünen mit der Unterstützung von externen und lokalen Betrieben angeboten. Auch die Einrichtung einer Lastenradförderung trägt zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens bei (Steckbrief F.3).

Mit dem NWL-weiten Konzept zur Errichtung von Mobilitätsstationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem Feinkonzept Mobilstationen des Kreises Unna laufen zurzeit Planungen für die Umsetzung von Mobilstationen und Verknüpfungspunkten in der Stadt Lünen (Steckbrief F.3).

G. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement:

Zur gezielten Kommunikation mit relevanten Akteuren (Schulen, Unternehmen, etc.) ist ein Mobilitätsmanagement zu ergänzen und gleichzeitig als Vorbild ein kommunales Mobilitätsmanagement einzurichten. Als beratende und koordinierende Stelle sollten gemeinsam Lösungen gefunden werden, wie diese Akteure einen Beitrag zum städtischen Ziel leisten können. Ein wesentlicher Baustein besteht 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.

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- G.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- G.2 Einrichtung von Messstationen im Stadtgebiet
- G.3 Implementierung eines Mobilitätsfonds
- G.4 Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung
- G.5 Quartiersmobilitätsmanagement
- G.6 Schulisches Mobilitätsmanagement

Aktueller Sachstand:

Seit Mitte 2022 setzt die Arbeitsgruppe Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) das in 2021 und 2022 erstellte BMM – Konzept für die städtische Verwaltung um. Die Stadtverwaltung möchte als Vorbild vorgehen und bietet Ihren Mitarbeitenden u.a. ein Dienstradleasing, ein Job-Ticket und Diensträder für die Dienstwege in der Stadt Lünen an. Das metropolradruhr rundet das Angebot noch ab. (Steckbrief G.4)

Gleichzeitig sind mehrere die Steckbriefe G.3 und G.6 bereits in der Planung und unter dem Punkt weiteres Vorgehen und Fahrplan zu finden.

H. Handlungsfeld 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.

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- H.1 Einrichtung einer Informationsplattform
- H.2 Gestaltung von Mobilitätskampagnen
- H.3 Kommunikation von Erfolgen
- H.4 Wettbewerb zukunftsfähiger Mobilität in Stadtteilen

Aktueller Sachstand:

Jährlich werden bereits heute schon Veranstaltungen durchgeführt u.a. der Drahteselmarkt und das Stadtradeln. Zukünftig wird dieses Angebot noch durch einen Mobilitätstag und der Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche ergänzt. Dafür wird jährlich die Möglichkeit genutzt, eine Förderung für die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) zu beantragen.

I. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung:

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

Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und zu berücksichtigen:

- I.1 Straßenerneuerung als Chance
- I.2 Ruhender Verkehr
- I.3 Verbesserung von Sichtbeziehungen
- I.4 Steigerung von Aufenthaltsqualitäten an zentralen Orten

Aktueller Sachstand:

Bereits heute wird in aktuellen Straßenausbauplanungen die Straßenraumgestaltung mit berücksichtigt und in die Abwägung der Flächenverteilung im Zusammenspiel mit den weiteren Verkehrsarten einbezogen. Ebenfalls wirken bereits bei überörtlichen Planverfahren aktuelle Mobilitätsthemen mit in die Abwägung ein. Hier wird es wichtig sein, die Belange aus den Steckbriefen noch stärker zu vertreten und einfließen zu lassen.

Die Stadt Lünen ist Mitglied in der AGFS und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, welche hilfreiche und notwendige Institutionen sind, die bei der Umsetzung des IMK Lünen 2035 beratend und netzwerkend unterstützen. Denn nicht für alle Sachverhalte ist es notwendig, das Rad neu zu erfinden.

III. TEIL C – EVALUATION:

Um die Zielerreichung zu sichern, ist es notwendig, ein fortlaufendes Monitoring zu implementieren. Ziel ist es, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele zu überprüfen und ggf. nachzusteuern. Nachfolgend ist eine kurze Erläuterung des Evaluationskonzepts zu finden. Detailliertere Informationen sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Um den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele zu überprüfen, sind Messungen erforderlich. Messungen im Kontext gesamtstädtischer Mobilität sind relativ komplex und damit auch relativ aufwendig, sowohl finanziell als auch organisatorisch. Theoretisch müssten kontinuierlich die Verkehrsmittelwahl, die Ziele und die Wegelängen aller Lünernerinnen und Lünerner gemessen und dokumentiert werden. Das ist eher unrealistisch. Daher ist vorgesehen, periodisch Modal-Split Erhebungen (Ermittlung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung mittels Befragung), z.B. alle 5 Jahre, durchzuführen. Für die Zeit zwischen diesen großen Messungen ist geplant, unter Verwendung ausgewählter Einzelmessungen den Modal-Split mit Hilfe von Extrapolationen und Kausalketten fortzuschreiben. Daneben können Einzelmessungen (z.B. Verkehrszählungen) zu Detailfragen zur Mobilität erhoben werden. Dieses Verfahren ist so lange durchzuführen, bis sich der gewünschte Zielzustand eingestellt hat.

Für diese begleitenden jährlichen Messungen ist es notwendig, zu den Handlungsfeldern geeignete Indikatoren zu wählen, um die Wechselwirkungen ableiten zu können. Die Indikatoren sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 1: Indikatoren für die Evaluation des IMK Lünen 2035, raumkom, Teil C S. 6-8

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Straßenverkehr (Kfz- & Wirtschaftsverkehr)	IV1	Messung an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen & Nebenstraßen, jährlich	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	IV2	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	Fahrgastzählungen jährlich	Extrapolation des Modal Split
	ÖV2	Angebot (km-Leistung/Pünktlichkeit)	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
	ÖV3	Verkaufte Fahrkarten und Abonnements	Extrapolation des Modal Split
	ÖV4	Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Radverkehr	RV1	Messung an wichtigen Routen, jährlich	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger

			v. punktuellen Belastungen
	RV2	Dauerzählstelle(n)	Extrapolation des Modal Split
	RV3 •	Belegung von Abstellanlagen an zentralen Zielen und Knotenpunkten	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV4	Länge der Radwegeinfrastruktur	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Fußverkehr	FV1	Fußverkehrszählung	Extrapolation des Modal Split
	FV2	Fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen	Fortschrittserkennung „Stadt der kurzen Wege“
	FV3	Länge neu gestalteter Fußwege und Fläche neu gestalteter Plätze	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Mobilitätsmanagement	MM1	Personalausstattung	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	MM2	Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Resonanz)	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und der Wirksamkeit des Angebots
Öffentlichkeitsarbeit	ÖA1	Verfügbares Budget	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	ÖA2	Anzahl der Kampagnen, v.a. auch für alle Verkehrsträger	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und der Wirksamkeit des Angebots
	ÖA3	Evaluation zu Einzelkampagnen (wie Bekanntheit und Verständlichkeit)	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und der Wirksamkeit des Angebots
Straßenraumgestaltung	SG1	Anteil des Parkens im öffentlichen Straßenraum	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	SG2	Länge umgestalteter Straßen	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und der Wirksamkeit des Angebots

Aus den Vorher-Nachher-Veränderungen lassen sich Rückschlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen ziehen. Für eine aussagekräftige Nachher-Betrachtung ist jedoch zu beachten, dass eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich z.B. mögliche Verhaltensänderungen bei den Bürgerinnen und Bürgern einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Um die gesammelten Daten entsprechend aufzubereiten und zu evaluieren, ist die Erstellung eines Evaluationsberichtes hilfreich. In diesem werden die gewonnenen Daten systematisch aufbereitet und anschließend kommuniziert. Aufgrund des Bearbeitungsaufwandes bietet es sich an, diesen Bericht nur alle fünf Jahre, ggf. zusammen mit der Erfassung des Modal-Split, zu erstellen.

Mithilfe des Berichtes werden Aussagen über die erzielten Wirkungen getroffen, um ggf. bei z.B. fehlenden Wirkungen Maßnahmen anzupassen und zu ergänzen, damit die gesetzten Ziele bis 2035 erreicht werden können. Er dient auch als Testat für die Lünenerinnen und Lünener, den Fördergeldgeber und die Nachbarkommunen.

IV. WECHSELWIRKUNGEN ZUM KLIMASCHUTZKONZEPT

Bereits während des Aufstellungsprozesses des Klimaschutzkonzeptes wurden die Aspekte der CO₂-Einsparung auf Lünens Stadtgebiet im Bereich Mobilität intern abgestimmt und berücksichtigt und sind in das Klimaschutzkonzept eingeflossen. So sind ebenfalls die Ergebnisse des Klimaschutzkonzeptes in das IMK Lünen 2035 eingeflossen. Die Ziele des Klimaschutzkonzeptes sind im Teil A des Maßnahmenkonzeptes des IMK Lünen 2035 in die Ziele, die Strategie, das Leitbild und die Handlungsfelder eingeflossen. Die Maßnahmen aus dem strategischen Handlungsziel 6 - Mobilität – VI Schaffung von Voraussetzungen für klimafreundliche Mobilität auf Lünen Stadtgebiet – finden sich wie folgt in den folgenden Handlungsfeldern der IMK Lünen 2035 wieder:

- **Maßnahme 36 – Integration von Klimaschutzaspekten in städtische Mobilitätskonzepte -> Umsetzung IMK Lünen 2035**
Für die Umsetzung sind bereits finanzielle Mittel in Höhe von 2,5 Mio. € für die Jahre 2023-2027 in Höhe von jährlich 500.000 €/Jahr vorgesehen. Diese Mittel werden benötigt, um einzelne Maßnahmen aus dem Teil B – Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe umzusetzen.
- **Maßnahme 37 Stärkung des ÖPNV -> Handlungsfeld C - ÖPNV**
Zusammen bilden diese Bereiche die Grundlage für die zukünftige Verbesserung des ÖPNV. Beide dienen als Grundlage und Argumentationshilfe für die Gespräche mit dem Auftraggeber des ÖPNVs im Kreis Unna.
- **Maßnahmen 38 Ausbau der Radinfrastruktur -> Handlungsfeld B - Radverkehr**
Zusammen bilden beide Bereiche die Grundlage für die zukünftige Verbesserung des Radverkehrs für Lünen
- **Maßnahme 39 Priorisierung von Fuß- und Radverkehr -> Handlungsfeld A – Fußverkehr und Handlungsfeld B Radverkehr**
Zusammen bilden diese Bereiche die Grundlage für die zukünftige Verbesserung des Fußverkehrs für Lünen.
- **Maßnahme 40 Schulisches Mobilitätskonzept – G.6 Schulisches Mobilitätsmanagement im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement**
Für die Umsetzung sind bereits Mittel für die Folgejahre in Höhe von 150.000 € gestreckt auf mehrere Jahre vorgesehen. Sie dienen dazu, den Schulweg sicherer zu gestalten und der Mobilitätsbildung der Schülerinnen und Schüler zu fördern.
- **Maßnahme 42 Aktivierung der Bürger zu klimafreundlicher Mobilität -> Handlungsfeld H Öffentlichkeitsarbeit**
Die finanziellen Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit wurden um 1.650 € erhöht, wodurch nun ein zusätzlicher Mobilitätstag (ähnlich der Mobile-Open-Days im Jahr 2021) durchgeführt wird.

- **Maßnahme 43 – Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung -> G.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement**
Ziel ist es, dass die Verwaltung als Beispiel vorangeht. Erste Weichen sind mit der Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes bereits gestellt und erste Maßnahmen sind zurzeit in der Umsetzung und wurden umgesetzt.
- **Maßnahme 44 Anschaffung eines Dienstfahrzeugs mit klimafreundlichem Antrieb -> G.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement**
s.o.
- **Maßnahme 45 Dienstradleasing -> G.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement**
s.o.

Auch in Zukunft ist es notwendig, dass der Bereich der Mobilität seinen Teil zum Klimaschutz erfüllt und die durch ihn entstehenden CO2-Emmissionen drastisch senkt.

V. STRATEGISCHE ZIELSETZUNG FÜR DIE KONZEPTUMSETZUNG

Für die Konzeptumsetzung ist das nachfolgende Ziel aus dem Prozess der Konzepterstellung festgelegt.

Tabelle 2: Auszug Teil A IMK Lünen 2035, raumkom, S.34

<p>Bis zum Jahr 2035, spätestens jedoch bis zum Jahr 2040, sollten in der Stadt Lünen circa...</p> <p>$\frac{1}{4}$ der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr und</p> <p>$\frac{3}{4}$ der Wege mit dem Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr & ÖPNV)</p> <p>...realisiert werden.</p>

In den Maßnahmensteckbriefen ist neben der zeitlichen Einordnung der Maßnahmen auch eine Unterscheidung nach Stadtteilen vorgesehen. Es gilt nun, die Maßnahmensteckbriefe ganzheitlich und nachhaltig umzusetzen.

Im ersten Schritt ist es sinnvoll, sich zunächst auf die Handlungsfelder Öffentlichkeitsarbeit (Aufklärung), Fußverkehr, Radverkehr und Mobilitätsmanagement zu fokussieren, da diese mit einem überschaubaren Aufwand und geringerem Zeitaufwand zu erkennbaren Erfolgen beitragen.

Gleichzeitig werden bereits im heutigen Tagesgeschäft die Handlungsfelder Straßenraumgestaltung, Logistik- und Güterverkehr, Neue Mobilität, ÖPNV und MIV berücksichtigt. Die Umsetzung dieser Maßnahmensteckbriefe benötigt eine längere Vorlaufzeit (längerer Planungsprozess) und entsprechende Ressourcen. Unter VI weiteres Vorgehen und Fahrplan ist ein Fahrplan für die Umsetzung für 2023 und 2024 aufgezeigt.

Ein wichtiger Bestandteil für die Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe ist die Akquirierung von Fördertöpfen, um z.B. Straßen auszubauen oder Hubs für den Logistik- und Güterver-

kehr zu errichten. Gleichwohl werden für diese Umsetzungen Konzepte benötigt (z.B. für ein Fahrradstraßennetz, ein Parkraumkonzept und ein Logistik- und Güterverkehrskonzept). Das IMK Lünen 2035 bildet die Grundlage für die Gewährung von Fördermitteln.

Für einen transparenten Umsetzungsprozess wird es weiterhin Abstimmungen im internen Arbeitskreis und dem Beirat Mobilität geben. Gleichzeitig ist es unerlässlich, die Öffentlichkeit ebenso partizipativ wie bei der Konzepterstellung zu beteiligen und miteinzubeziehen, z.B. über Workshops zu expliziten Themen wie Fahrradstraßen, Schulwegsicherung u.ä.

Auch heute schon werden seitens unterschiedlicher Fachabteilungen in der Verwaltung die Belange einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität berücksichtigt. Beispiele sind u.a. das Stadtmarketing, welches den jährlichen Drahteselmarkt durchführt und im Bereich Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, oder der Bereich Stadtplanung, welcher die oben genannten Ziele und Handlungsfelder in seinen Planverfahren berücksichtigt. Die Umsetzung des IMK Lünen 2035 berührt somit Bereiche in allen fünf Dezernaten der Verwaltung, sodass das Gelingen vom Zusammenspiel der Dezernate und somit der Verwaltung mit der Politik und der Bevölkerung abhängt.

Gleichzeitig werden die Maßnahmen aus diesem Konzept mit dem vorhandenen Personal nicht alle umzusetzen sein. Im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes wird es notwendig sein, in erster Linie über Ressourcen und Prioritäten zu beraten und zu beschließen. Denn nur gemeinsam kann dieses ambitionierte Ziel gemeistert werden.

VI. WEITERES VORGEHEN UND FAHRPLAN:

Für 2023 sind bereits folgende Maßnahmen geplant und in der Umsetzung:

- Erledigt:
 - Vorbereitung Modal-Split-Erhebung (Grundlage für Evaluierung)
 - Förderantrag für Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der AGFS für 2024 gestellt
 - Erfolgreiche Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW für die Durchführung eines Fußverkehrschecks in Lünen (Handlungsfeld A)
 - Barrierefreier Haltestellenausbau (Stufe 1). Der Förderantrag ist gestellt, der Bewilligungsbescheid steht noch aus (Maßnahmensteckbriefe A2 und C1)
 - Öffentlichkeitsarbeit (Handlungsfeld H):
 - Förderantrag für Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der AGFS für 2024 gestellt
 - Drahteselmarkt hat stattgefunden
- In Bearbeitung:
 - Berücksichtigung der Leitlinien in aktuellen Planungsprozessen von Straßenbaumaßnahmen (Handlungsfeld A, B, C, D, E und I)
 - Errichtung von Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr (Maßnahmensteckbrief G.2, Grundlage für Evaluierung)
 - Erstellung eines Umsetzungskonzeptes für Mobilstationen (Maßnahmensteckbrief F.3)
 - Öffentlichkeitsarbeit (Handlungsfeld H):
 - Stadtradeln
 - Mobilitätstag am 17.06.2023
 - Inbetriebnahme Radstation Brambauer (Maßnahmensteckbriefe B.2)

- Geplant:
 - Barrierefreier Haltestellenausbau (Stufe 2)
 - Förderantrag stellen (Maßnahmensteckbriefe A2 und C1)
 - Öffentlichkeitsarbeit (Handlungsfeld H):
 - Aktion Licht (Sicherheitskampagne der AGFS)
 - ggf. Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche

Für 2024 sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Modal-Split-Erhebung (Evaluation)
- Radverkehrsförderung
 - Lastenradförderung weiterführen (Maßnahmensteckbrief G.3),
 - Mieträder metropolradruhr nach erfolgreichem Probejahr weiterführen (Maßnahmensteckbrief F.3)
 - Ausbau Reparaturstationen (Maßnahmensteckbrief B.1)
 - Verbesserung Radstation City
 - u.ä. (Handlungsfeld B)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement mit netzwerkender Unterstützung durch WZL (Maßnahmensteckbrief G.1)
- Öffentlichkeitsarbeit (Handlungsfeld H)
 - Drahteselmarkt
 - Stadtradeln
 - Mobilitätstag vor den Sommerferien
 - Aktion Licht,
 - Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche,
 - Einrichtung einer Informationsplattform (Maßnahmensteckbrief H.1)
- Planung und Umsetzung des Umsetzungskonzeptes Mobilstationen u.a. Zuschussmöglichkeiten nutzen (Maßnahmensteckbrief F.3)
- Vorbereitung Schulisches Mobilitätsmanagement (Maßnahmensteckbrief G.6)
 - zunächst Netzwerke und kostenlose Angebote nutzen, z.B. Mobilitätsfibel für ErstklässlerInnen verteilen
- Barrierefreier Haltestellenausbau (Stufe 2) (Maßnahmensteckbriefe A2 und C1)
- Erstellung Parkraumkonzept inkl. Umsetzungskonzept (Maßnahmensteckbrief I.2)
- Aktualisierung der innerörtlichen und überörtlichen Beschilderung (Maßnahmensteckbrief D.3)

Im Nachgang der politischen Beschlussfassung wird die Lüner Bevölkerung im Rahmen einer Informationsveranstaltung über das IMK Lünen 2035 informiert.

Zeitgleich wird der oben genannte Fahrplan umgesetzt und fortgeschrieben.

Einen Bericht über die laufenden Projekte und den aktuellen Sachstand wird es im Rahmen der Mitteilung „Bericht über laufende Mobilitätsplanungen“ geben.

In der Sondersitzung am 17.08.2023 wird raumkom das Maßnahmenkonzept Teil B des IMK Lünen 2035 in einer Präsentation vorstellen.