



AUFNAHMEANTRAG

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

STADT LÜDINGHAUSEN

STAND 22.06.2016

Impressum

Stadt Lüdinghausen

Der Bürgermeister

Tel. 02591 / 926-0

Internet www.stadt-luedinghausen.de

E-Mail info@stadt-luedinghausen.de

Mai 2016

Bildnachweis

Titelbild Stadt Lüdinghausen

Logo Lüdinghausen Stadt Lüdinghausen

Vorwort



Das Fahrradfahren gehört zum Münsterland wie die grünen Wiesen, die Kirchtürme oder der rote Klinker. Es bildet gewissermaßen die DNS unserer Mobilitätskultur. Doch Lüdinghausen allein auf das Fahrradfahren zu reduzieren, wäre zu kurz gegriffen. Unser Konzept war und ist es ein nutzerfreundliches und weit verzweigtes Netzwerk für alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Dieses Netzwerk verbindet schon heute die Wohn- Arbeits- und Freizeitnutzungen der Stadt. Gewissermaßen die Gute Stube und das Zentrum der Stadt und des Nahmobilitätsnetzes bildet unsere Fußgängerzone. Hier sind Handel, Verwaltung, Dienstleistungen und soziale Infrastruktur weitestgehend konzentriert und von überall schnell nahmobil zu erreichen. Die Stadt der kurzen Wege ist für Lüdinghausen ein in vielen Teilen erfolgreich gelebtes Konzept, welches gute Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung der Nahmobilität bietet.

Von der Mitgliedschaft in der AGFS erwarten wir eine kritische Reflexion des bisher erreichten Standards und eine Optimierung unserer Bemühungen für die Nahmobilität. Wir erhoffen uns von der Mitgliedschaft neue Anregungen und Ideen, um den Bürgern und Besuchern unserer Stadt auch in Zukunft hochwertige Lebens- Mobilitäts- und Bewegungsräume zu bieten.

Die Bewerbung um die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW wurde und wird von einer breiten Mehrheit des Rates unterstützt. Der Rat hat weitergehend im November 2015 beschlossen „(...) die Nahmobilität zu fördern, mit dem Ziel attraktive Bedingungen für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten zu schaffen und so einen höheren Anteil dieser Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen“. Bürgerschaft, Politik und Verwaltung stehen geschlossen hinter dem Ziel nicht nur Mitglied in der AGFS zu werden sondern die Nahmobilitätskultur in Lüdinghausen weiter mit Leben zu füllen.

Vor allem im Rahmen der Regionale 2016 werden dazu in den kommenden Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen und eine Vielzahl an Maßnahmen zur Attraktivierung der Stadt und der benachbarten Landschaftsräume durchgeführt.

Wir freuen uns die AGFS in unserer Stadt begrüßen zu dürfen, dadurch die positive Entwicklung der Nahmobilität weiter zu beschleunigen und von der gesammelten Erfahrung der anderen Mitgliedskommunen zu profitieren.



Richard Borgmann

Bürgermeister der Stadt Lüdinghausen

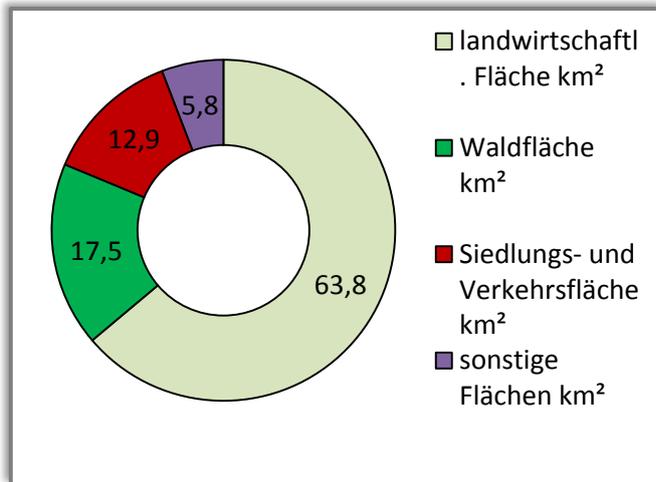
Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	i
Vorwort.....	ii
Inhaltsverzeichnis.....	iii
1. Allgemeine Daten.....	1
1.1 Flächengröße, Topographie, Lage.....	1
1.2 Einwohnerzahl.....	2
1.3 Modal Split.....	3
1.4 Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf Rad- und Fußverkehr.....	4
1.5 Nennung der eigenen Internet-Adresse zum Thema Nahmobilität.....	6
2. Kommunale Verkehrspolitik.....	7
2.1 Haushaltsaufwendungen der letzten fünf Jahre für die Nahmobilität.....	7
2.2 Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse.....	8
2.3 Verankerung in der Verwaltung.....	8
3. Bisher durchgeführte Maßnahmen.....	9
3.1 Bauliche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	9
3.2 Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	11
3.3 Markierungstechnische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	12
3.4 Gesundheitspolitische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	13
3.5 Umweltpolitisch Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	13
3.6 Wegweisung.....	13
3.7 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV.....	14
3.8 Berücksichtigung des ruhenden Radverkehrs.....	15
3.9 Fahrradstation.....	15
3.10 Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs in der Signaltechnik.....	15
3.11 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr.....	16
3.12 Privatwirtschaftliche Initiativen und Effekte.....	16
3.13 Unterhaltung, Winterdienst und Reinigung von/auf Rad- und Fußwegen.....	16
3.14 Bürger- und Initiativenbeteiligung.....	16
3.15 Touristische Maßnahmen im Bereich der Nahmobilität.....	17
4. Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung.....	18
4.1 Maßnahmen der Regionale 2016 und des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts.....	18
WasserBurgenWelt.....	18
Umgestaltung des Marktplatzes und der Innenstadt.....	21
4.2 Weitere geplante Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.....	22
Anhang.....	23

1. Allgemeine Daten

1.1 Flächengröße, Topographie, Lage

Das Mittelzentrum Lüdinghausen liegt im Kreis Coesfeld (Münsterland) zwischen der Metropolregion Rhein-Ruhr und der Großstadt Münster. Bei einer Gesamtfläche von ca. 140,4 km² ist die

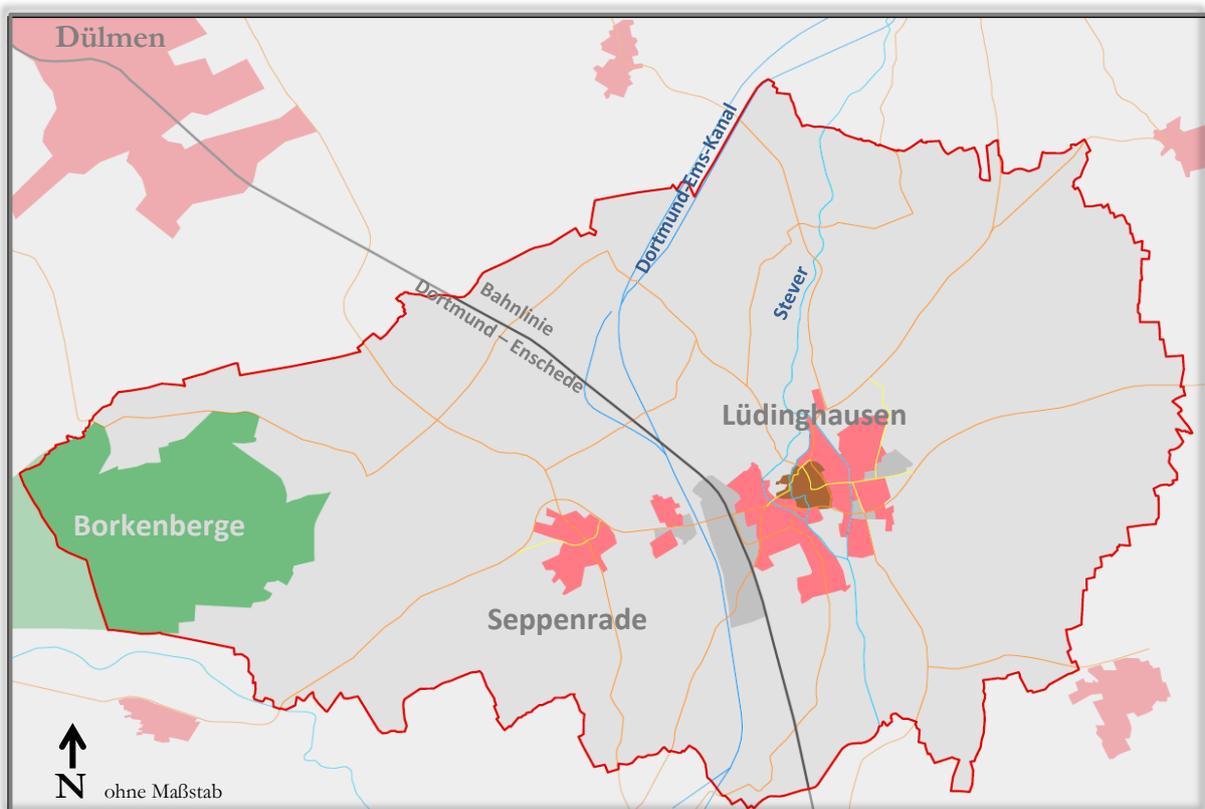


(Quelle: eigene Darstellung)

der Stadt (grau). Östlich des Dortmund-Ems-Kanals, mittig zwischen den Ortsteilen, liegt die Siedlung Hüwel/Große-Busch.

Land- und Forstwirtschaft mit einem Anteil von 80% der Fläche prägend für das Stadtgebiet. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche macht mit ca. 13% nur einen relativ kleinen Teil des Stadtgebietes aus. Die Siedlungsbereiche (rot) bestehen aus den zwei zentral im Stadtgebiet liegenden Ortsteilen Lüdinghausen im Osten und Seppenrade im Westen. Zwischen den etwa 4 km entfernten Ortsteilen, liegt das Hauptgewerbe- und Industriegebiet

Abbildung 2 Übersichtskarte Lüdinghausen



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage DKG 5)

Umgeben werden die Siedlungsflächen von den landwirtschaftlich geprägten Bauernschaften, in denen verstreute Einzelgehöfte und kleine Weiler liegen. Eine Besonderheit ist der einzigartige Naturraum des aufgegebenen Truppenübungsplatzes Borkenberge im Osten des Stadtgebietes (grün).

Das Stadtgebiet weist ein eher flaches Relief auf, der Stadtteil Lüdinghausen selbst liegt auf 50m ü. NHN. Seppenrade hingegen liegt auf einem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Höhenrücken mit deutlich bewegterer Topographie und einer maximalen Erhebung von 110m ü. NHN.

Neben den Höhenunterschieden gibt es im Stadtgebiet verschiedene Barrieren, welche auch die Nahmobilität betreffen. Dies sind der Dortmund-Ems-Kanal und die Stever sowie die Bahnlinie Dortmund – Enschede und die Bundesstraßen 58, 235 und 474. Der Kanal und die Bahnlinie trennen das Stadtgebiet zwischen Lüdinghausen und Seppenrade in Nord-Süd-Richtung. Diese linienförmigen Infrastrukturen stellen vor allem eine Barriere zwischen den Ortsteilen dar. Im Gegensatz dazu liegt die Hauptbarrierewirkung der Bundesstraßen und der Stever hauptsächlich im bebauten Zusammenhang des Ortsteils Lüdinghausen. Dort sind zahlreiche Brücken, Unterführungen, Querungshilfen und Lichtsignalanlagen nötig, um die Nahmobilität zu ermöglichen.

1.2 Einwohnerzahl

Der Großteil der Einwohner der Stadt ist im Ortsteil Lüdinghausen ansässig, welcher eine doppelt so hohe Bevölkerungsdichte aufweist wie Seppenrade.

Abbildung 3 Einwohnerzahl

	Fläche km ²	Einwohner		Bevölkerungs-dichte Einwohner / km ²
		Stadt-teile	Bauern-schaft	
Lüdinghausen	78,7	16.400	1400	226
Seppenrade	61,7	4.540	2000	106
Stadtgebiet	140,4	24.332		173

(Quelle: eigene Darstellung)

Etwa 3400 Menschen respektive rund 14 % der Einwohner leben in den Bauernschaften und somit nicht innerhalb der geschlossenen Siedlungsbereiche. Der Ortsteil Seppenrade weist dabei entsprechend zur niedrigeren Siedlungsdichte

einen deutlich erhöhten Anteil von Einwohnern im ländlichen Raum auf.

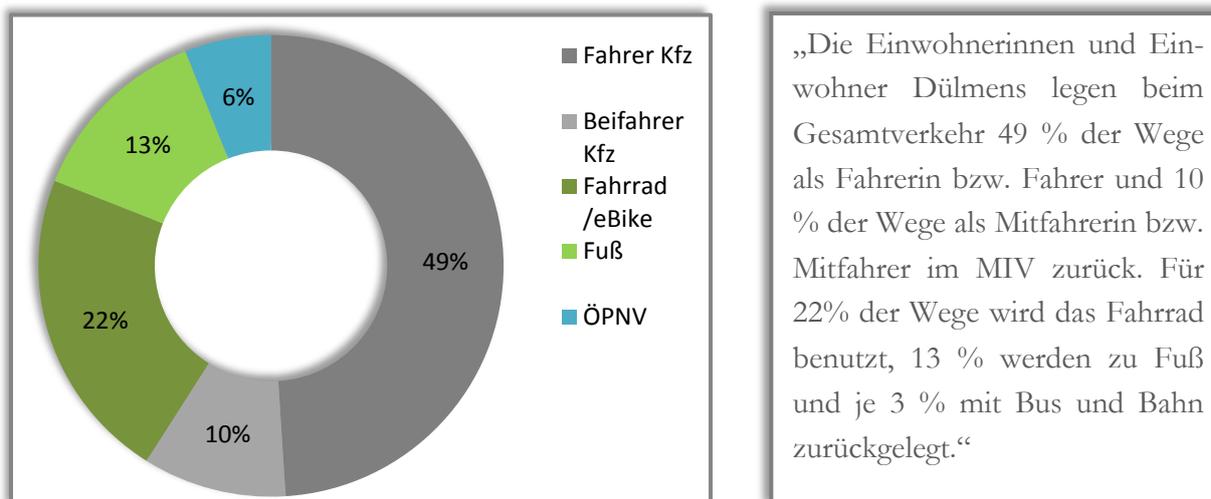
Besonders die Stadt Lüdinghausen bietet somit günstige Bedingungen für die Nahmobilität, weil die meisten Einwohner in relativer Nähe zum Stadtzentrum und den Versorgungseinrichtungen wohnen. Der Radius beträgt maximal 2,5 km, was selbst für die Stadtrandlagen noch eine hervorragende Erreichbarkeit mit dem Fahrrad garantiert. Selbst die Strecke zwischen Seppenrade und Lüdinghausen ist mit 4 km noch gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Die räumlichen Voraussetzungen sind also auch in unserer ländlichen Stadt gegeben, damit der überwiegende Teil der Wohnbevölkerung seine täglichen Erledigungen nahmobil erledigen kann.

1.3 Modal Split

Bisher liegt für Lüdinghausen noch keine Modal-Split-Erhebung vor. Auch ohne genaue Zahlen steht fest, dass die Nahmobilität bei täglichen Wegen eine große Rolle spielt. Fußgänger und Fahrradfahrer sind besonders im Innenstadtbereich stark präsent. Gleichwohl spielt die Pkw-Nutzung im Münsterland durch die eher dezentrale und aufgelockerte Siedlungsstruktur eine große Rolle. Insgesamt 9.600¹ täglich Ein- und Auspendlern und der hohe Motorisierungsgrad von über 57 %² weisen auf eine große Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) für unsere Stadt und die notwendige Überwindung längerer Strecken mit dem Pkw hin. Der Kreis Coesfeld schreibt zurzeit eine Modal-Split-Erhebung für das gesamte Kriegsgebiet aus, welche bis Ende 2016 auch Daten zu den einzelnen Kommunen des Kreises liefern soll.

Bis zum Erhalt der Daten aus der kreisweiten Untersuchung kann auf den Modal-Split unserer Nachbarkommune Dülmen verwiesen werden. Dort kann zwar ein relativ großer Anteil nahmobiler Wege erreicht werden, Pkw-Fahrten (Fahrer und Mitfahrer) machen dennoch mehr als die Hälfte aller Wege aus.

Abbildung 4 Modal Split Dülmen



(Quelle: eigene Darstellung nach Modal Split Dülmen³)

Eine ähnliche Verteilung wird wegen der ähnlichen räumlichen Rahmenbedingungen für Lüdinghausen angenommen. Im Falle einer erfolgreichen AGFS-Bewerbung erwägt die Stadt Lüdinghausen den Modal-Split durch eine Untersuchung exakt bestimmen zu lassen.

¹ IHK Münsterland: <http://bit.ly/1T4dc3l>

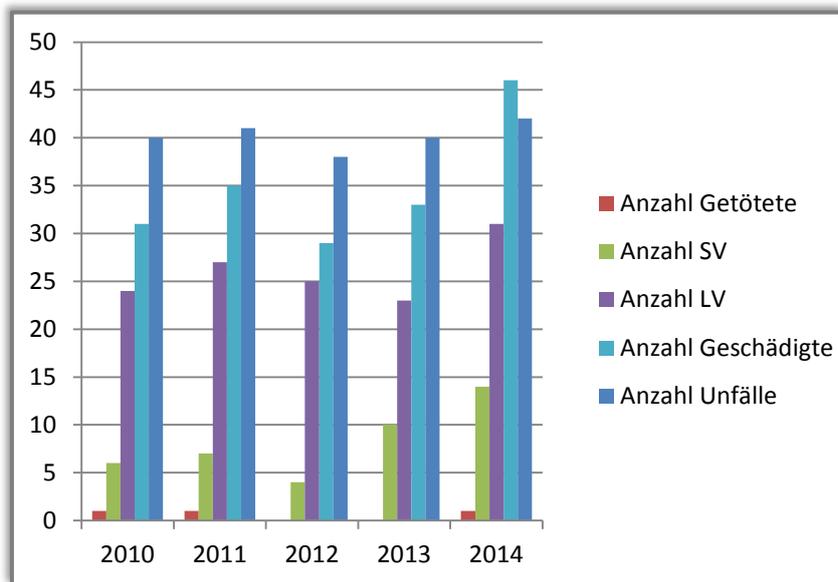
² IT NRW: <http://bit.ly/1TEmvD0>

³ Analyse Dülmen: <http://bit.ly/24NaRkN>

1.4 Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf Rad- und Fußverkehr

Die Verkehrssicherheit für nahmobile Verkehrsteilnehmer in unserer Stadt ist auf einem durchschnittlichen Niveau. Nach positiven Entwicklungen in den Jahren 2012-2013 war 2014 wieder eine Zunahme der bei Unfällen geschädigten nahmobilen Verkehrsteilnehmer zu beobachten.

Abbildung 5 Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern



(Quelle: eigene Darstellung nach Unfallstatistik der Polizei Kreis Coesfeld)

Die nebenstehende Grafik ist aus den aktuellsten verfügbaren Daten der Polizei für das gesamte Lüdinghauser Stadtgebiet erstellt worden. Enthalten sind alle geschädigten Fußgänger und Radfahrer sowie die Gesamtunfallzahl aller Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrer-beteiligung. Eine eindeutige Tendenz der Unfallzahlen in den letzten fünf Jahren zeichnet sich auch wegen der insgesamt

niedrigen Fallzahlen nicht ab. Lüdinghausen liegt in beim Unfallgeschehen bezogen auf die Einwohnerzahl gleichauf mit der strukturell ähnlichen AGFS-Kommune Rietberg. Die Unfallzahlen in Münster hingegen liegen deutlich über dem Niveau in Lüdinghausen. Aufgrund fehlender Daten über den Modal Split bzw. die Verkehrsleistung der nahmobilen Verkehrsteilnehmer lässt sich kein abschließendes Fazit über den Stand der Verkehrssicherheit ziehen.

Trotz der insgesamt geringen Unfallzahlen gibt es langfristiges Verbesserungspotential der Verkehrsinfrastruktur für die Nahmobilität in Lüdinghausen.

Abbildung 6 Unterführung



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2014)

Wie in vielen anderen Kommunen ist eine Überarbeitung von älteren Knotenpunkten zur Reduzierung von Kreuzungsunfällen sinnvoll. Hierbei ist ein besonderes Augenmerk auf die Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu legen.

Weiterhin ist eine Optimierung der großen Anzahl an Fuß- und Radverkehrsbrücken / Unterführungen hinsichtlich der Breite, Einsehbarkeit und Rutschsicherheit möglich. Schlussendlich bietet auch die bauliche Ausgestaltung der Rad- und Fußwege in Bezug auf die Breite, die Oberfläche und die Hindernisfreiheit noch Verbesserungspotential.

Im Rahmen der Verkehrsschauen und der gesetzlich verankerten Arbeit der Unfallkommission werden regelmäßig das Verkehrsnetz und Unfallschwerpunkte analysiert und Verbesserungen vorgenommen. Da Lüdinghausen selbst über keine Straßenverkehrsbehörde verfügt, ist der Kreis Coesfeld federführend für die Verkehrssicherheitsarbeit. Die entsprechende Unfallkommission tagt einmal im Jahr, weitere einzelfallbezogene Ortstermine erfolgen, wenn die Polizei neue Unfallschwerpunkte beobachtet hat. Beteiligt sind dabei die Straßenbaulastträger, die Stadt Lüdinghausen und die Straßenverkehrsbehörde. Zusätzlich leitet die Polizei im Zweimonatsrhythmus die Unfallberichte für das Stadtgebiet an das Ordnungsamt Lüdinghausen weiter. Präventiv setzt die Kreispolizeibehörde des Kreises Coesfeld eine eigene Verkehrssicherheitsberaterin für die Schulen und Kindergärten in Lüdinghausen, Nordkirchen und Dülmen ein.

Neben den regelmäßigen Treffen der Unfallkommission gibt es unregelmäßig stattfindende Verkehrsschauen. Bei der letzten Verkehrsschau 2013 wurden keine maßgeblichen Änderungen für die Nahmobilität angeregt. Es wurde lediglich die Verlängerung des Tempo 30 Abschnitts auf der Straße Baumschulenweg angeordnet.

Bei der vorhergehenden Verkehrsschau im Jahr 2010 wurde hingegen ein Fokus auf den Radverkehr und besonders die vorhandenen Benutzungspflichten gelegt:

- Aufstellen von VZ 138 „Radfahrer kreuzt“ im Bereich Stadtfeldstraße / Steverbrücke
- Radfahrerfurt auf der Mühlenstraße im Einmündungsbereich Neustraße
 - Furt rot einfärben
 - Markierung erneuern
- K 14 Tüllinghofer Str. Aufhebung Radwegebenutzungspflicht (Tausch VZ 241-30 gegen VZ 1022-10)
- B 58 Seppenrader Str. / Einmündung Adam-Stegerwald-Str.
 - VZ 206 (STOP) für Einmündung
 - Radfahrerfurt rot einfärben
 - Radfahrpiktogramm mit Fahrtrichtung
- B 474 Dülmener Straße Ortsdurchfahrt Seppenrade, Aufhebung der Benutzungspflicht (Tausch VZ 240 und VZ 241 gegen VZ 1022-10)

In Ergänzung zu der oben beschriebenen institutionalisierten Sicherheitsarbeit gibt es weitere Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit für die Nahmobilität. Dazu arbeiten die örtliche ADFC-Ortsgruppe und die Stadt eng zusammen, um in regelmäßigen Arbeitstreffen und Ortsbesichtigungen kritische Stellen im Wegenetz zu analysieren und Lösungen dafür zu finden. In der Vergangenheit konnte so bereits eine große Zahl baulicher Mängel sowie Hindernisse (Poller und Umlaufsperrern) beseitigt werden. Der ADFC unterhält dafür eigens ein öffentliches Radwegemängelkataster, in welchem Bürger Mängel melden können und die Bearbeitung der Mängel transparent verfolgt werden kann.

Darüber hinaus werden Anregungen der Bürger individuell durch die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei, die jeweiligen Straßenbaulastträger und das Ordnungsamt der Stadt LH geprüft und begutachtet.

1.5 Internet-Adressen zum Thema Nahmobilität

Derzeit unterhält die Stadt Lüdinghausen keine eigenen und gebündelten Internetauftritt zum Themenbereich Nahmobilität. Über das virtuelle Rathaus kann der Radverkehrsbeauftragte kontaktiert werden, dort sind auch die Angebote des ADFC und von Münsterland-Tourismus verlinkt:

<http://rathaus.citeq.de/stadt-luedinghausen/service/dienstleistung/radfahren-in-luedinghausen/index.html>

Die lokale Ortsgruppe des ADFC bietet auf ihrer Homepage neben touristischen Angeboten auch ein interaktives Radwegemängelkataster für die Bürger der Stadt Lüdinghausen:

<https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-muenster/ortsgruppen/luedinghausen/adfc-ortsgruppe-luedinghausen.html>

Über die verlinkte Seite des Münsterland e.V. sind touristische Radrouten und ein Radroutenplaner verfügbar.

<http://www.muensterland-tourismus.de/>

Des Weiteren unterhält Lüdinghausen-Marketing eine eigene Internetpräsenz mit touristischen Informationen für Besucher der Stadt, die zu Fuß oder mit dem Rad erkunden möchten.

<http://www.verkehrsverein-luedinghausen.de/>

2. Kommunale Verkehrspolitik

2.1 Haushaltsaufwendungen der letzten fünf Jahre für die Nahmobilität

Die Stadt Lüdinghausen baut und unterhält ein umfangreiches und attraktives Verkehrsnetz für die Nahmobilität. Die Mittel für die regelmäßige Instandhaltung und Unterhaltung dieses Verkehrsnetzes für die Nahmobilität werden nicht gesondert aufgeführt, sondern werden aus den Haushaltsaufwendungen für das gesamte Verkehrsnetz bestritten. Für den Unterhalt und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Wege, Plätze, Wirtschaftswege, Verkehrssicherungsanlagen, Brücken) betrug der Haushaltsansatz von 2011 bis 2016 durchschnittlich ca. 500.000 €.

Neben den laufenden Aufwendungen investierte und investiert die Stadt Lüdinghausen von 2011 bis 2016 insgesamt über 2 Mio. € in die Nahmobilitätsinfrastruktur (inklusive Fördermittel). Damit wurden Rad- und Gehwege aufgewertet und neu gebaut, der Busbahnhof barrierefrei ausgebaut und die Borg (Wasserfläche und Platz an der Altstadt) neu gestaltet.

Nicht enthalten ist in der Aufstellung die Infrastruktur, welche im Rahmen der Erschließung von Neubaugebieten erstellt worden ist, da diese vor allem über Anliegerbeiträge finanziert wird.

Bis 2020 sind für das Regionale-2016-Projekt WasserBurgenWelt Ausgaben von ca. 6 Mio. € (inklusive Fördermittel) vorgesehen, die zu einem guten Teil auch in eine verbesserte Infrastruktur für die Nahmobilität investiert werden. Weiterhin sind Investitionen für Aufwertungsmaßnahmen in der Innenstadt im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) ca. 3 Mio. € (inklusive Fördermittel) geplant.

Für die Erneuerung der Nahmobilitätsinfrastruktur außerhalb der beiden genannten Projektgebiete sind im Rahmen der Finanzplanung bis 2020 Finanzmittel von ca. 750.000 € für die weitere Sanierung der Steverseitenwege eingeplant.

Für die Verlängerung (Neubau) des Steverseitenwegs im Rahmen des Regionaleprojektes „Wasserwege Steverleben“ in südlicher Richtung besteht darüber hinaus ein Haushaltsansatz von ca. 500.000 €.

2.2 Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse

Die Stadt Lüdinghausen setzt sich schon lange für die Förderung der Nahmobilität ein. Die geschieht vor allem in dem Bewusstsein, dass die Nahmobilität ein nachhaltiger und effektiver Weg zum Erhalt und zur Steigerung der Lebensqualität in unserer Stadt ist. Aus diesem Grund ist Lüdinghausen auch Mitglied in der Bewegung Cittaslow⁴, die es sich zur Aufgabe gemacht hat durch eine Entschleunigung Stadt bewusster zu erleben.

Die konkrete politische Festlegung der Bemühungen zur Nahmobilität fand im Rahmen der Vorbereitung der AGFS-Bewerbung statt. Folgend die zwei wichtigsten Beschlüsse dazu:

Beschluss des Ausschusses für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt zur AGFS-Mitgliedschaft (04.02.2014):

„Der Ausschuss spricht sich für einen Beitritt der Stadt Lüdinghausen zu der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. aus. Es wird die Empfehlung an den Rat ausgesprochen, die für eine Mitgliedschaft erforderlichen Mittel im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2014 einzustellen sowie den Stellenplan 2014 um eine zusätzliche 0,5 Stelle zu erweitern.“

Grundsatzbeschluss des Rates zur Förderung der Nahmobilität (24.11.2015):

„Der Rat der Stadt Lüdinghausen spricht sich ausdrücklich dafür aus, die Nahmobilität zu fördern, mit dem Ziel attraktive Bedingungen für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten zu schaffen und so einen höheren Anteil dieser Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen.“

2.3 Verankerung in der Verwaltung

Für die Förderung der Nahmobilität und die Vorbereitung der Bewerbung um die AGFS-Mitgliedschaft ist im Jahr 2014 die Stelle des Radverkehrsbeauftragten geschaffen worden. Die Stelle umfasst 19,5 Wochenarbeitsstunden und ist bis Oktober 2016 befristet. Der Radverkehrsbeauftragte ist im Fachbereich 3, Planen und Bauen, angesiedelt und kann so in enger Zusammenarbeit mit dem Kollegen aus der Planung und dem Tiefbau an der Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität arbeiten. Durch die kurzen Wege in der Verwaltung erfolgt eine schnelle Abstimmung auch mit den anderen Fachbereichen, besonders dem Fachbereich 4 (Ordnungsangelegenheiten). Darüber hinaus ist in Zukunft ein enger fachlicher Austausch geplant mit den Fachkollegen aus Dülmen und Coesfeld, den anderen AGFS-Kommunen im Kreis Coesfeld. Initiator dafür ist der Kreis Coesfeld.

⁴ Cittaslow citta-slow.de

3. Bisher durchgeführte Maßnahmen

3.1 Bauliche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Abbildung 7 Abkürzung in der Innenstadt



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2016)

Die Stadt Lüdinghausen hält ein umfangreiches Wegenetz für die Nahmobilität vor. Dieses Netz besteht im Kern aus der Fußgängerzone in der Innenstadt und den großzügig ausgebauten Steverseitenwegen, welche das Rückgrat für die Nahmobilität bilden. Verbunden werden die genannten Netzkomponenten durch ein umfangreiches Wegenetz. Komplettiert wird dieses Netz auch durch eine Vielzahl an Brücken und Unterführungen, welche die Vernetzung der Wohngebiete und der Innenstadt über die Stever und die Bundesstraße verbessern. Für die Freizeitnutzungen, vor allem des Radverkehrs, steht ein gut beschil­dertes, weitläufiges Netz von Wirtschaftswegen in den Bauerschaften zur Verfügung.

Konkrete durchgeführte Maßnahmen in den letzten fünf Jahren

- Erneuerung und Aufwertung des Anschlusses zur B 58 Brücke an der Raesfeldstraße (2011)
- Neubau des Bürgerradwegs Lüdinghausen – Ottmarsbocholt (2011)
- Erneuerung und Aufwertung des Geh- und Radwegs Waterstroat (2013)
- Umgestaltung der Wasserfläche Borg und Anlegen einer Querungshilfe im Programm „Stadt macht Platz“ (2013)
- Anlegen von Querungshilfen über die Bundesstraße B58 (Valve) und die Landesstraße L 835 (Selmer Straße) durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW (2013/2014)
- Neubau eines Teilstücks des Radwegs an der K 23 Plümer Feldweg (2014)
- Sanierung von Abschnitten des Steverseitenweges, insgesamt ca. 1,7 km:
 - Ostenstever: Valve (B 58) bis Brücke Paterkamp, östlicher Abschnitt (2014)
 - Mühlenstever: In der Steverau (Rialto­brücke) bis Patzlarweg (2015)
- Anlegen eines neuen Geh- und Radwegs an der Ortsdurchfahrt in Seppenrade inklusive des Baus einer Querungshilfe (2015/2016)
- Beseitigung von 11 Radwegemängeln, 15 Umlaufsperrern und 50 Pollern, die der ADFC bemängelte (2011-2016)
- barrierefreie Gestaltung der kommunalen Lichtsignalanlagen

Im Gebiet der Stadt Lüdinghausen bestehen an vielen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen meist gemeinsame Geh- und Radwege. Zudem ist der Dortmund-Ems-Kanal mit einem Betriebsweg (Seitenweg) versehen, welcher durch das Wasserschiffartsamt für die Benutzung durch Fußgänger freigegeben ist. Radfahrer sind auf den Betriebswegen geduldet.

Abbildung 8 großzügig ausgebaute Waterstraot exklusiv für Fußgänger und Radfahrer



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2015)

3.2 Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Die für Radfahrer größtenteils freigegeben Fußgängerzone ist aus ordnungsrechtlicher Sicht das Herzstück der Nahmobilitätsförderung in Lüdinghausen, da hier ein für die Stadtgröße außergewöhnlich großer und zentraler Raum

Abbildung 9 Eingang Fußgängerzone



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2016)

gewöhnlich großer und zentraler Raum exklusiv für die Nahmobilität bereitgestellt wird.

Auch im weiteren Stadtgebiet wurden schon vor geraumer Zeit, wie in den meisten Kommunen in Nordrhein-Westfalen, Wohnbereiche flächendeckend als Tempo-30-Zonen bzw. Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Diese Geschwindigkeitsregulierung ermöglicht auch in der Fläche eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer am Straßenverkehr. Darüber hinaus wurde

auf weiteren innerstädtische Straßen mit höherer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zurückgenommen (z.B. Ostwall, Steverstraße, Hinterm Hagen, Baum-schulenweg). Dies schützt insbesondere Radfahrer *besser* und macht das Fahren auf der Fahrbahn attraktiver.

Abbildung 10 Radfahrer frei



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2016)

Abbildung 11 Einbahnstraße Münsterstraße



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2016)

Die Benutzungspflicht vieler gemeinsamer Geh- und Radwege wurde durch die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ ersetzt. Neben dem Radverkehr, der eine größere Wahlmöglichkeit hat profitieren besonders die Verkehrsteilnehmer ohne Fahrrad. Diese haben auf den Wegen mit der neuen Regel meist mehr Raum (z.B. Hinterm Hagen, Tüllinghofer Str., Steverstraße und Ortsdurchfahrt Seppenrade). Es gibt natürlich noch Verbesserungspotential bei der stringenten und verständlichen Beschilderung von Gehwegen und Radwegen. Die entsprechende kritische Über-

prüfung aller angeordneten Benutzungspflichten ist ein laufender Prozess, der insbesondere bei neuen Anstößen von außen oder Veränderungen im Radwegenetz vor Ort intensiviert wird.

Zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes wurden einige Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben: Burgstraße, Mühlenstraße, Münsterstraße und in Seppenrade Kirchplatz und Mollstraße. Ebenso ist eine weitere Freigabe der Fußgängerzone für Fahrradfahrer in der Diskussion, wobei hier das Interesse der Fußgänger in jedem Fall zu beachten ist.

3.3 Markierungstechnische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

In Lüdinghausen gibt es drei aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) angelegt, diese sind an den wichtigsten Knotenpunkten zwischen den Wohngebieten im Osten der Stadt und der Innenstadt

Abbildung 12 ARAS Mühlenstraße



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2016)

aufgebracht worden (Mühlenstraße, Münsterstraße, Stadtfeldstraße). Dem Radverkehr soll damit das Kreuzen der Bundesstraße B 235 erleichtert werden.

Als weitere Markierungslösungen wurden etwa 2 km Angebotsstreifen auf der Ascheberger Straße, Steverstraße (beide Baulastträger Stadt Lüdinghausen) und auf der Straße Hinterm Hagen (Baulastträger Kreis Coesfeld) aufgebracht. Mit diesen Markierungen konnten erfolgreich die vorher genutzten schmalen Wege im Seitenraum ersetzt werden. Sie werden sowohl von den Radfahrerinnen und Radfahrern rege genutzt als auch von den motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmern gut angenommen. Langfristig bleibt zu beobachten, ob diese Angebotsstreifen auch die Belange schwächerer Nutzer voll erfüllen.

Abbildung 13 Angebotsstreifen Stever Str.



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2016)

3.4 Gesundheitspolitische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Die Stadt Lüdinghausen ist bestrebt bewegungsfördernde Infrastruktur zu schaffen und zu erhalten. Zu diesem Zweck wurde zum Beispiel ein Trimm-Dich-Pfad im Naherholungsgebiet Kranichholz eingerichtet. Weiterhin gibt es, wie in Kapitel 3.1 beschrieben, ein weitverzweigtes Netz von Wegen, welches die umgebenden Naturräume erlebbar macht. Hervorzuheben sind die Steverseitenwege als hochwertiges innerstädtisches Bewegungsband. Diese mehr als 8 km Wege am Wasser sind mit 2,5m Breite und einer geteerten Oberfläche eine gute Voraussetzung, um Bewegung in den Alltag der Lüdinghauser zu bringen. Nicht zuletzt sind durch die Steverseitenwege von jedem Punkt der Stadt Naherholungsmöglichkeiten innerhalb von einem Kilometer Luftlinie zu erreichen.

Weiterhin hat sich die Stadt Lüdinghausen schon in der Vergangenheit dafür eingesetzt Gesundheitsangebote in der Innenstadt zu erhalten und weiter auszubauen. Dies findet seinen Niederschlag in der Planung des zukünftigen Gesundheitscampus am Ostwall. Ziel ist es hier nahmobil erreichbare Gesundheitsinfrastruktur zu schaffen. In diesem Zusammenhang stehen auch die Sportangebote der Stadt im Fokus. So gibt es neben verschiedenen Sporthallen für den Breiten-sport, dem Klutensee-Bad mit angeschlossenem Fitnesszentrum zum Beispiel auch einen Skatepark. All diese Angebote sind in geringer Entfernung vom Stadtzentrum angesiedelt und können so jederzeit auch ohne ein motorisiertes Verkehrsmittel leicht erreicht werden.

3.5 Umweltpolitisch Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Wie zuvor beschrieben, konnte in der Vergangenheit eine weitgehende Konzentration der täglichen Ziele in kurzer Entfernung zur Innenstadt beziehungsweise den umliegenden Wohngebieten erreicht werden. Die planerische und politische Konzeption der Stadt folgt somit in groben Zügen dem Leitbild der kompakten Stadt. Weite Wege und somit Belastungen durch ein hohes Verkehrsaufkommen werden dadurch reduziert. Weiterhin wurden und werden bei der Siedlungsplanung vorhandene Grünbestände möglichst berücksichtigt und vernetzt. Diese Grünzüge werden mit Fuß- und Radwegen begleitet und eröffnen so Abkürzungen ungestört vom motorisierten Verkehr.

3.6 Wegweisung

Die Wegweisung des NRW-Radroutennetzes ist in Lüdinghausen implementiert. Sie wird durch die Stadt kontinuierlich überprüft und instand gehalten. Parallel dazu gibt es eigene Themenradrouten mit entsprechender Beschilderung, welche aber hauptsächlich auf den Waben des NRW Radroutennetzes basieren. Als Beispiel seien hier die sogenannte Lüdinghauser 8 und das Lüdinghauser Kleeblatt genannt, welche ortsübergreifende Radrouten in die angrenzenden Naturräume anbieten. Ortsübergreifend sind besonders die 100-Schlösser-Route und die Dortmund-Ems-Kanal-Route erwähnt. Gleichwohl gibt es besonders in der Verknüpfung zwischen den ÖPNV-

Haltestellen und der Innenstadt bzw. touristischen Zielen noch einen gewissen Verbesserungsbedarf im Beschilderungssystem, der auch das NRW-Radroutennetz betrifft.

In der Innenstadt und zu den Burgen gibt es verschiedene touristische Beschilderungen für den Fußgänger zum Beispiel einen Stadtrundgang. Diese Beschilderung ist im Moment in einer Phase der Reorganisation, da im Rahmen der Regionale ein neues Beschilderungskonzept umgesetzt wird.

3.7 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV

Zwei qualitativ hochwertige ÖPNV und SPNV-Angebote verbinden Lüdinghausen mit den umgebenden Städten. Auf der Straße ist dies die im Halbstundentakt verkehrende Schnellbuslinie 90 in Richtung Münster, deren innenstadtnahe Haltestellen bequem zu Fuß erreicht werden können. Alle Schnellbushaltestellen und die am stärksten frequentierten Regionalbushaltestellen sind außerdem mit überdachten Sitzplätzen und Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Die Fahrradmitnahme ist in den Bussen je nach Fahrzeugausstattung begrenzt möglich. Weiterhin erwägt der

Abbildung 14 Fahrradboxen am ZOB



(Quelle: ADFC Lüdinghausen 2014)

Regionalverkehr Münsterland (RVM) als Ersteller der Busverkehrsleistungen die Ausweitung des sogenannten Fietsenbus-Angebotes auf die Stadt Lüdinghausen. Diese Busse nehmen heute in den Nachbarkreisen zwischen April und Oktober Fahrrädern auf einem Anhänger mit und bietet somit eine deutlich erhöhte Kapazität.

Eine Besonderheit ist der Lüdinghauser Bürgerbus, bei dem sich Freiwillige als ehrenamtliche Fahrer engagieren und so ein erweitertes Beförderungsangebot ermöglichen.

Auf der Schiene bietet die Regionalbahnlinie 51 auf der Relation Dortmund – Enschede im Stundentakt ein attraktives Mobilitätsangebot für die Ergänzung der Nahmobilität auf längeren Strecken. Pro Traktion können im Mehrzweckabteil maximal sechs Fahrräder transportiert werden.

Die beiden wichtigsten Verkehrsstationen, der Bahnhof und der ZOB sind in den letzten Jahren von der DB bzw. der Kommune barrierefrei ausgebaut und aufgewertet worden. Beide Verkehrsstationen verfügen über überdachte Wartemöglichkeiten, überdachte Fahrradabstellanlagen und Miet-Fahrradboxen. Die Haltestelle Stadtstannenweg ist mit neuen Fahrradständern und überdachten Sitzplätzen ausgerüstet worden.

Der Ausbau der noch nicht barrierefreien innerstädtischen Bushaltestellen ist zurzeit in Planung.

3.8 Berücksichtigung des ruhenden Radverkehrs

Wie in Kap 3.7 bereits erwähnt, werden sowohl am Hauptbahnhof als auch am ZOB Fahrradboxen für Dauermieter angeboten. Darüber hinaus gibt es überdachte Fahrradständer an den innerstädtischen Bushaltestellen. In der Innenstadt wurde eine Erneuerung der Fahrradabstellanlagen durchgeführt, bei der alte und nicht mehr zeitgemäße Fahrradständer durch neuere Anlehnbügel ersetzt werden. Weitere Erneuerungen werden im Zuge der Umgestaltung des Marktplatzes geplant.

Abbildung 15 neue Anlehnbügel Wilhelm Str.



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2015)

3.9 Fahrradstation

Lüdinghausen unterhält keine Fahrradstation im engeren Sinne. Es sind aber Angebote geschaffen worden, die zumindest Teilbereiche des Spektrums einer Fahrradstation abdecken. Das Angebot an mietbaren Abstellboxen an den Verkehrsstationen wird ergänzt durch einen Fahrradverleih⁵. Dieser wird von Lüdinghausen Marketing mit Unterstützung des ADFC in direkter Nachbarschaft der Touristinfo betrieben und wendet sich vor allem an die Zielgruppe touristischer Nutzer.

Wegen der hohen Nachfrage wurde der Leihfahrradbestand 2014-2015 verdoppelt. Betreut von Ehrenamtlichen des ADFC können heute fast 50 hochwertige Fahrräder inklusive vier Pedelegs für Besucher der Stadt zur Verfügung gestellt werden.

3.10 Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs in der Signaltechnik

Lüdinghausen verfügt über wenige kommunale Lichtsignalanlagen, welche vor allem dem Schülerverkehr die Querung stark belasteter Fahrbahnen erleichtern soll. Diese Signalanlagen sind weitgehend barrierefrei ausgebaut und verfügen über schnell reagierende Anforderungskontakte, um die Wartezeiten so niedrig wie möglich zu halten.

Daneben gibt es an den Knotenpunkten der Ortsdurchfahrten der überörtlichen Straßen noch viele Signalanlagen mit Anforderungskontakten für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Diese Signalisierung erhöht die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für den motorisierten Verkehr. Die daraus resultierenden Anforderungs- und Umlaufzeiten benachteiligen den nichtmotorisierten Verkehr und weisen noch Verbesserungspotential hinsichtlich der Nahmobilitätsfreundlichkeit auf.

⁵ Radstation Lüdinghausen: <http://bit.ly/1rHIKSk>

3.11 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr

Es gibt verschiedene noch weiter zu koordinierende Ansätze der Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität. Diese beziehen sich vor allem auf die touristische Arbeit und werden federführend durch Lüdinghausen Marketing vorgenommen. Auch der ADFC ist in der Öffentlichkeitsarbeit aktiv beispielsweise mit der Leezenbörse (→ Kap. 3.12), bei Radtouren oder bei eigenen Aktionen zur Verbesserung des Radnetzes.

Ein besonderes Highlight ist das Lüdinghauser Frühlingsfest⁶, bei dem die Freiluftsaison unter anderem mit geführten Stadttouren und Radtouren ins Umland eingeläutet wird.

3.12 Privatwirtschaftliche Initiativen und Effekte

Im Frühjahr findet jährlich eine sogenannte Leezenbörse als Kooperation des Autohauses Rüschkamp mit dem ADFC statt. Hier wird neben gebrauchten Fahrrädern auch ein interessantes Rahmenprogramm mit Diskussionen und Präsentationen rund um das Radfahren angeboten. Unter dem Motto „Muskelkraft für Kundenzufriedenheit“⁷ beliefert ein örtlicher Weinhändler seine innerstädtischen Kunden mit einem e-Lastenrad.

3.13 Unterhaltung, Winterdienst und Reinigung von/auf Rad- und Fußwegen

Die Unterhaltung und Reinigung von Rad- und Fußwegen wird planmäßig vom kommunalen Bauhof durchgeführt. Unterhaltungs- und Gefahrenstellen werden durch regelmäßige Befahrungen festgestellt und planmäßig abgearbeitet. Von der Bürgerschaft gemeldete Mängel werden kurzfristig überprüft und bei Notwendigkeit behoben. Die Reinigung von Gehwegen ist in Lüdinghausen per Satzung grundsätzlich den Anliegern übertragen. Die Schulwege und die zahlreichen Brücken werden mittels gesonderte Streupläne durch den Bauhof geräumt und gestreut, um Gefahren durch Glätte zu minimieren.

3.14 Bürger- und Initiativenbeteiligung

Die Ortsgruppe des ADFC steht hinter einer Vielzahl von Projekten und Aktionen für die Nahmobilität im Allgemeinen, besonders aber für die Radverkehrsfreundlichkeit unserer Stadt. Nicht zuletzt hat sich der ADFC intensiv dafür eingesetzt eine AGFS-Mitgliedschaft anzustreben. Weiterhin wird vom ADFC ein umfangreiches Tourenangebot für alle Interessierten angeboten. Ein wichtiges Instrument ist das Radwegemängelformular und die dazugehörige Karte auf der Homepage des ADFC, in der alle Mängel und Verbesserungsvorschläge grafisch aufbereitet und erläutert werden. Im Rahmen regelmäßiger Treffen mit der Verwaltung werden die erkannten Mängel diskutiert und nach Abhilfe gesucht. Darüber hinaus bringt sich der ADFC immer wieder mit eigenen Ideen und Untersuchungen konstruktiv in die Entwicklung der Nahmobilitätsinfrastruktur ein.

⁶ Lüdinghauser Frühlingsfest <http://bit.ly/1T8j1cy>

⁷ Lastenrad Weinhändler Stork <http://bit.ly/1XmPzF1>

Das Biologische Zentrum des Kreises Coesfeld hat sich stark für die Einrichtung der Themenradrouten Lüdinghauser 8⁸ und des Lüdinghauser Kleeblatts⁹ engagiert. Die Planung wurde dabei fast ausschließlich vom Biologischen Zentrum durchgeführt, inklusive des Einwerbens der nötigen finanziellen Unterstützung von der Sparkassenstiftung.

3.15 Touristische Maßnahmen im Bereich der Nahmobilität

Lüdinghausen bietet mit seinen gut erschlossenen Burgen in direkter Nähe der Innenstadt, den ausgebauten Geh- und Radwegen an der Stever (und den Seitenarmen) und den typischen Münsterländer Pättkes (schmale Wege) beste Voraussetzungen für aktive Urlauber. Dazu bietet Lüdinghausen Marketing mit der Touristinfo eine persönliche Beratung für Besucher der Stadt an. Neben Informationen zur Stadt sind dort auch Radkarten, vorgefertigte Stadtrundgänge und Radtouren erhältlich. Als Tourenplaner steht ein Online-Tool¹⁰ des Münsterland e.V. zur Verfügung, welches von den Gästen auch direkt in der Touristinfo genutzt werden kann, um eigene Touren zusammenzustellen. Für Rundgänge auf eigene Faust ist in der Innenstadt und an den Burgen eine touristische Beschilderung installiert.

Abbildung 16 typischer Münsterländer Patt, Burg Vischering



(Quelle: J. Pickert, Stadt Lüdinghausen 2015)

Für Radwanderer gibt es im gesamten Stadtgebiet sechs Bett+Bike-Unterkünfte¹¹ in verschiedenen Kategorien vom klassischen Hotel über Ferienwohnungen bis hin zu Bauernhofpension.

Eine intensive Zusammenarbeit findet mit den Nachbarkommunen und dem Münsterland e.V. statt, dieser Austausch wird in Form einer Touristischen Arbeitsgemeinschaft gepflegt.

⁸ Lüdinghauser 8 <http://bit.ly/1qfQMAD>

⁹ Lüdinghauser Kleeblatt <http://bit.ly/24UJk0T>

¹⁰ Tourenplaner Münsterland: tourenplaner-muensterland.de

¹¹ Bett+Bike <http://bit.ly/23KegLf>

4. Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung

4.1 Maßnahmen der Regionale 2016 und des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts

Das umfassendste anstehende Projekt zur Schaffung hochwertiger, bewegungsfördernder Nahmobilitätsinfrastruktur ist das Regionale 2016 Projekt WasserBurgenWelt. Mit diesem Projekt des Kreises Coesfeld und der Stadt Lüdinghausen soll im Rahmen der Regionale 2016 der an die Innenstadt grenzende Freiraum zwischen den beiden Burgen Vischering und Lüdinghausen attraktiviert und mit einem engmaschigen Fuß- und Radwegenetz angereichert werden: „Burgen, Steverraum und historische Innenstadt werden räumlich durch neue Wegeverbindungen und Steverbrücken miteinander verbunden und als Gesamtensemble wahrnehmbar.“¹² Flankierend dazu, werden in den kommenden Jahren der Marktplatz als Mittelpunkt der Innenstadt und die Verbindungswege zwischen Markt und Park barrierefrei ausgebaut und aufgewertet.

WasserBurgenWelt

Die Baumaßnahmen für die WasserBurgenWelt haben mit den vorbereitenden Arbeiten bereits begonnen. Zum Ende der Sommerferien 2016 soll der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Klosterstraße bereits abgeschlossen sein. Für die Umsetzung aller Maßnahmen sind Mittel in Höhe von ca. 6 Mio. € vorgesehen. Der Kreis Coesfeld investiert im Rahmen der Regionale seit Anfang 2016, um die Burg Vischering, zu einem geschichtlichen Lern-, Bildungs- und Begegnungsort zu machen.

Die Bauabschnitte im Detail (Gestaltungsplan siehe Anhang):

- 1. Bauabschnitt** | nördliches Plangebiet, zwischen Klosterstraße und Burg Lüdinghausen.
Baubeginn September 2016, Ausführung bis Sommer 2017:
- Anlegen eines neuen gepflasterten und wassergebundenen Wegs (Längsteilung) als neue Hauptachse zwischen den Burgen Vischering und Lüdinghausen
 - Anlegen eines neuen gepflasterten und wassergebundenen Wegs (Längsteilung) als neue Verbindung zwischen Park und Innenstadt sowie die Errichtung von zwei neuen Brückenbauwerken über die Stever und Peperlake in Richtung Innenstadt (die Ausschreibung für die Brücken läuft zurzeit)
 - Bau der neuen Fahrradabstellanlage mit einer Kapazität von ca. 300 Fahrrädern für das St. Antonius Gymnasium und einer neuen Radverkehrsführung für die Schüler von der Klosterstraße zum Schulhof

¹² WasserBurgenWelt www.wasserburgenwelt.de

- 2. Bauabschnitt** | mittleres Plangebiet, westlich der Burg Lüdinghausen
| Baubeginn voraussichtlich Sommer 2017:

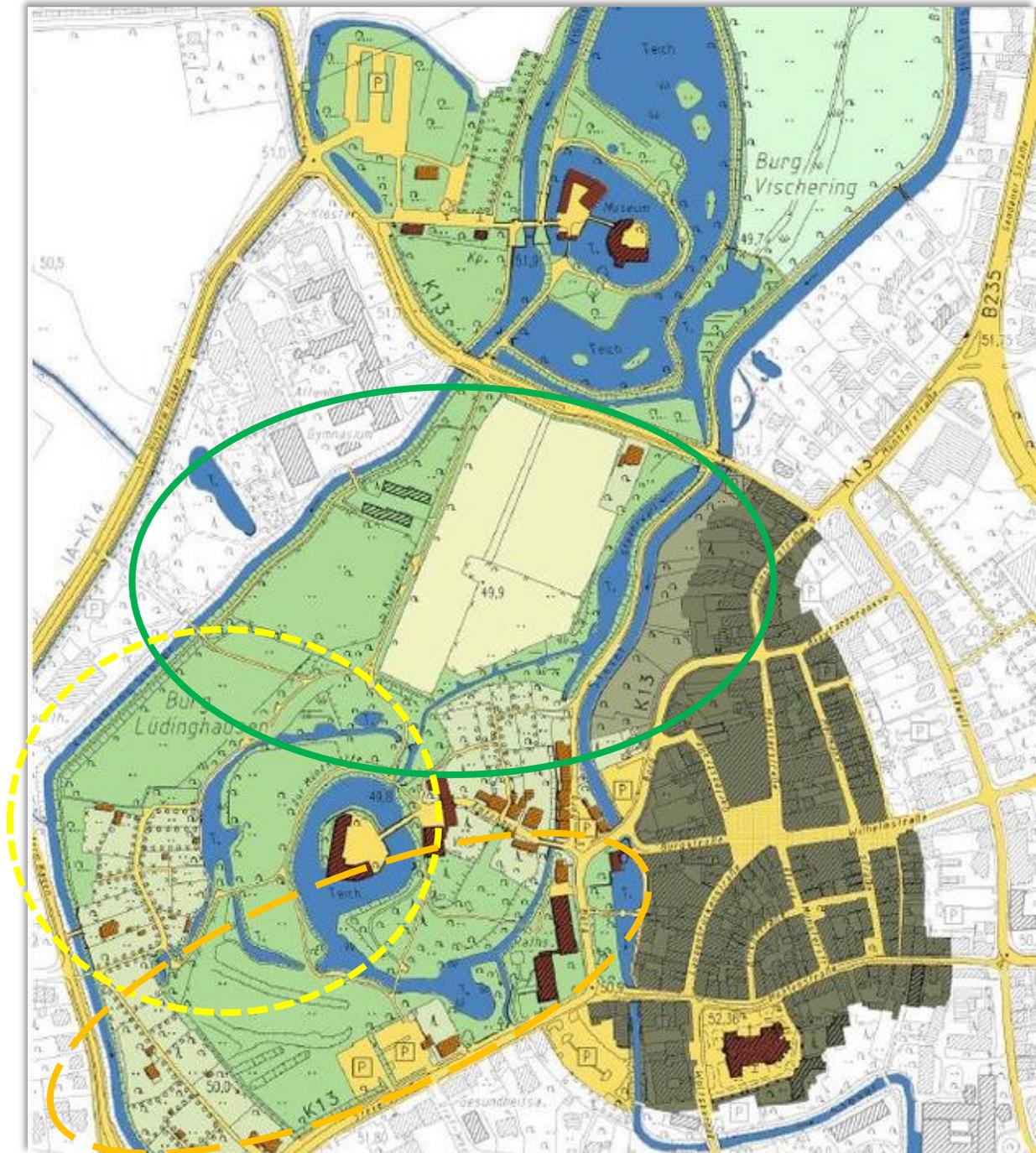
- Anlegen neuer gepflasterter und wassergebundener Wege (Längsteilung) um die Burg Lüdinghausen sowie die Verbindung zwischen der Hauptachse und den westlichen Wohngebieten
- Errichtung eines neuen Brückenbauwerks für die neue Verbindung von Parklandschaft und dem westlichen Stadtgebiet

- 3. Bauabschnitt** | südliches Plangebiet, zwischen Burg Lüdinghausen und Steverstraße
| Baubeginn voraussichtlich Frühjahr 2018

- Anlegen neuer gepflasterter und wassergebundener Wege (Längsteilung) durch die südliche Auenlandschaft
- Errichtung von Stegen durch die Auenlandschaft
- Neugestaltung des Parc de Taverny

Beschilderungssystem Im Rahmen des Umbaus wird ein neues umfangreiches Beschilderungssystem im Park aufgebaut und mit dem Baufortschritt fortlaufend erweitert.

Abbildung 17 Bestandsplan WasserBurgenWelt



(Quelle: Stadt Lüdinghausen 2015)

Umgestaltung des Marktplatzes und der Innenstadt

Zurzeit läuft die Vorbereitung zum Umbau des Marktplatzes in der Innenstadt von Lüdinghausen als erste Maßnahme aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Neben der optischen Aufwertung steht besonders die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt der Neugestaltung, dazu sollen deutlich mehr Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Zur Verbesserung der Barrierefreiheit wird das in die Jahre gekommen Pflaster durch eine ebenere Variante ersetzt werden. Dazu gibt es neue gestalterische Elemente. Moderne Anlehnbügel für Fahrräder sind in das Gestaltungskonzept integriert.

Für die bessere Anbindung an die WasserBurgenWelt ist nach dem Vorbild des Marktplatzes mittelfristig die Neugestaltung und der barrierefreie Ausbau der Burgstraße, der Gartenstraße und der Straße Amthaus vorgesehen. Darauf folgend ist langfristig der Umbau der weiteren zum Marktplatz führenden Straßen geplant (siehe Anhang). Inklusive Fördermittel werden für die Neugestaltung des Marktplatzes und der weiteren Innenstadt etwa 3 Mio. € benötigt, wovon knapp ein Drittel auf den Marktplatz entfällt.

Abbildung 18 Gestaltungsplan zur Aufwertung des Marktplatzes



(Quelle: Stadt Lüdinghausen 2015)

4.2 Weitere geplante Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Beschlossene Maßnahmen

- Verlängerung des Steverseitenwegs nach Süden bis zum Gutschenkweg als wesentlicher Bestandteil des neuen, steverbegleitenden Radweges, der im Rahmen der Regionale 2016 gemeindeübergreifend von der Quelle in Nottuln bis zur Mündung in den Halterner Stausee führen soll.
- Anlegen eines eigenständigen Wegenetzes für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen- und Teilnehmer in den Neubaugebieten Höckenkamp und Alter Sportplatz / Kastanienallee (Ortsteil Seppenrade)
- Neubau eines Gehwegs an der Stadtfeldstraße bis zum Baugebiet Höckenkamp Nord
- Neubau eines Gehwegs (Radfahrer frei) am Baumschulenweg bis zur Stadtfeldstraße
- Ausbau und Umgestaltung der noch nicht barrierefreien Bushaltestellen bis 2017; die entsprechenden Förderanträge sind gestellt
- Ausbau der Fahrradstellplätze an den Bushaltestellen Azaleenstraße und Eichendorffring
- Abbau von Pollern und Umlaufschranken auf Geh- und Radwegen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer
- Attraktiveren der Dienstfahräder für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung, um auf Kurzstrecken auf die Dienstwagen verzichten zu können

Maßnahmen die zurzeit in der Diskussion sind

- Im Rahmen des Baus des Gesundheitscampus und der Leistungssporthalle wird die Verkehrsführung des Bereichs Ostwall bis zur Konrad-Adenauer-Straße diskutiert. Dabei rückt insbesondere die Verbesserung der Verknüpfung zwischen Innenstadt und Wohngebieten in den Fokus, da auf dieser Hauptachse der Nahmobilität noch erhebliches Verbesserungspotential besteht. Im Zuge der o.g. Maßnahmen ist in Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde perspektivisch eine Vereinheitlichung der Radwegeführung auf der Konrad-Adenauer-Straße (B 235) anzustreben. Hier gibt es in kurzen Abständen sehr unterschiedliche Regelungen.
- Sanierung weiterer Abschnitte der Steverseitenwege bis 2019
- Teilnahme an der Aktion Stadtradeln zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit
- Bau von neuen Brücken für Fußgänger und Radfahrer über die Stever zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur besseren Verknüpfung der östlichen Wohngebiete mit der Innenstadt

Maßnahmen des Landesbetrieb Straßenbau NRW

- Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant für 2017 die Ortsdurchfahrt der Olfener Straße (B235) zwischen Kurt-Schumacher-Straße (B58) und Bahnhofstraße zu erneuern. Auf Wunsch der Stadt Lüdinghausen werden die gemeinsamen Geh- und Radwege getrennt und die Radwege durch ein längsverlegtes Pflaster aufgewertet. Ebenfalls auf Wunsch der Stadt sollen die Radwegeführungen am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Olfener Straße (B235) weit von der Fahrbahn abgesetzt werden, um die Sicherheit zu steigern. Im Rahmen der Baumaßnahmen werden auch die Lichtsignalanlagen barrierefrei gestaltet.

Anhang

- Karte / Visualisierung Wasserburgenwelt
- Karte / Visualisierung Marktplatzrenovierung
- Karte Neuplanungen
- Flyer
- Radkarte