



Mobilitätskonzept für die Stadt Lüdinghausen

Schlussbericht

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber: Stadt Lüdinghausen
Borg 2
59348 Lüdinghausen

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Dr.-Ing. Lothar Bondzio
Johannes Schwarte, M. Sc.
Manuel von den Eichen, M. Sc.

Projektnummer: 3.2232

Datum: Juni 2022

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|---|--------------|
| 1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung | 3 |
| 1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung | 3 |
| 1.2 Vorgehensweise | 3 |
| 2 Grundstruktur des Planungsraums | 5 |
| 2.1 Geografische Lage | 5 |
| 2.2 Einbindung in das regionale Verkehrsnetz | 5 |
| 2.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzungen | 6 |
| 3 Öffentlichkeitsarbeit | 7 |
| 3.1 Internetauftritt..... | 7 |
| 3.2 Projektbeirat..... | 7 |
| 3.3 Bürgerbeteiligung | 8 |
| 3.4 Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge des Mobilitätskonzepts | 8 |
| 3.5 Öffentlichkeitsarbeit nach Abschluss des Mobilitätskonzepts | 8 |
| 4 Mobilität in Lüdinghausen | 10 |
| 5 Bestandsaufnahme..... | 11 |
| 5.1 Methodik | 11 |
| 5.2 Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur..... | 11 |
| 5.2.1 Fußverkehr | 11 |
| 5.2.2 Radverkehr | 13 |
| 5.2.3 ÖPNV..... | 15 |
| 5.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)..... | 23 |
| 5.2.5 Ruhender Verkehr | 29 |
| 5.3 Bestandsaufnahme Verkehrssicherheit..... | 34 |
| 5.3.1 Methodik | 34 |
| 5.3.2 B 58 / Steverstraße..... | 35 |
| 5.3.3 B 58 / Wolfsberger Straße | 36 |
| 5.3.4 B 58 / Valve | 37 |
| 5.3.5 B 58 / Auf der Geest / B 235..... | 38 |
| 5.3.6 B 58 / Neustraße..... | 39 |
| 5.3.7 B 58 / Hauptstraße (Seppenrade) | 40 |
| 5.4 Bau von Entlastungsstraßen | 41 |
| 5.5 Online-Befragung der Bürger zum Thema Verkehr..... | 42 |
| 5.6 Befragung der Einzelhändler | 45 |
| 5.7 Workshop Schulwegsicherung | 48 |



| | | |
|-----------|--|------------|
| 6 | Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse) | 51 |
| 6.1 | Methodik | 51 |
| 6.2 | Fußverkehr | 51 |
| 6.3 | Radverkehr | 55 |
| 6.4 | ÖPNV..... | 60 |
| 6.5 | MIV / Ruhender Verkehr..... | 63 |
| 7 | Zukünftige Leitlinien und Ziele für die Mobilität in Lüdinghausen | 67 |
| 8 | Handlungsfelder und Maßnahmen | 69 |
| 8.1 | Methodik | 69 |
| 8.2 | Maßnahmensteckbriefe | 70 |
| 8.3 | Maßnahmenpakete..... | 72 |
| 8.4 | Maßnahmenpaket Radverkehr | 75 |
| 8.5 | Maßnahmenpaket Knotenpunkte | 79 |
| 8.6 | Maßnahmenpaket Parken | 81 |
| 8.7 | Maßnahmenpaket ÖPNV | 84 |
| 8.8 | Standards zur Gestaltung von Verkehrsanlagen..... | 89 |
| 8.9 | Fördermöglichkeiten | 90 |
| 8.9.1 | Radverkehr | 90 |
| 8.9.2 | ÖPNV..... | 95 |
| 9 | Evaluierungskonzept (Controlling) | 97 |
| 9.1 | Strategische Evaluierung..... | 97 |
| 9.2 | Operative Evaluierung | 98 |
| 10 | Zusammenfassung | 101 |
| | Literaturverzeichnis | 103 |
| | Anlagenverzeichnis | 105 |

Zur besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachform verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für alle Geschlechter.



1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung

1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Für die Stadt Lüdinghausen wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches für Verwaltung und Politik als strategischer Leitfaden und Entscheidungshilfe für die Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich in den nächsten 10 bis 15 Jahren dienen soll.

Um in Lüdinghausen auch künftig ein entsprechendes Verkehrsnetz aufrecht zu erhalten, ist eine gesamtstädtische verkehrskonzeptionelle Planung erforderlich. Ziel eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes ist die stadt-, sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Lüdinghausen. Besonderer Wert wurde dabei auf die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes gelegt, das die Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten

- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr,
- ÖPNV,
- fließender und ruhender Kfz-Verkehr

berücksichtigt. Dabei wurde dem Thema Nahmobilität eine besondere Bedeutung zuerkannt. Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und der vielfältigen Versorgungsmöglichkeiten liegen in Lüdinghausen hierfür günstige Voraussetzungen vor. Durch eine konsequente Weiterentwicklung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger können zusätzliche Potenziale erschlossen werden. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes kam zudem der Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel eine besondere Bedeutung zu.

Die Planung dient dabei der Sicherstellung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit der innerstädtischen Verkehrsnetze für den für den Rad- und Fußgängerverkehr, für den motorisierten Individualverkehr sowie für den ÖPNV.

Im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgte über den gesamten Verfahrensablauf eine intensive Beteiligung der Bürger sowie der einzelnen Interessensverbände in Lüdinghausen. Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von einem Projektbeirat, der aus Vertretern der örtlichen Politik, der Verwaltung, der Wirtschaft, der Straßenbaulasträger, der Polizei, der Verkehrsgemeinschaften, der örtlichen Interessensverbände sowie der Bürgerschaft bestand.

1.2 Vorgehensweise

Das Mobilitätskonzept setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

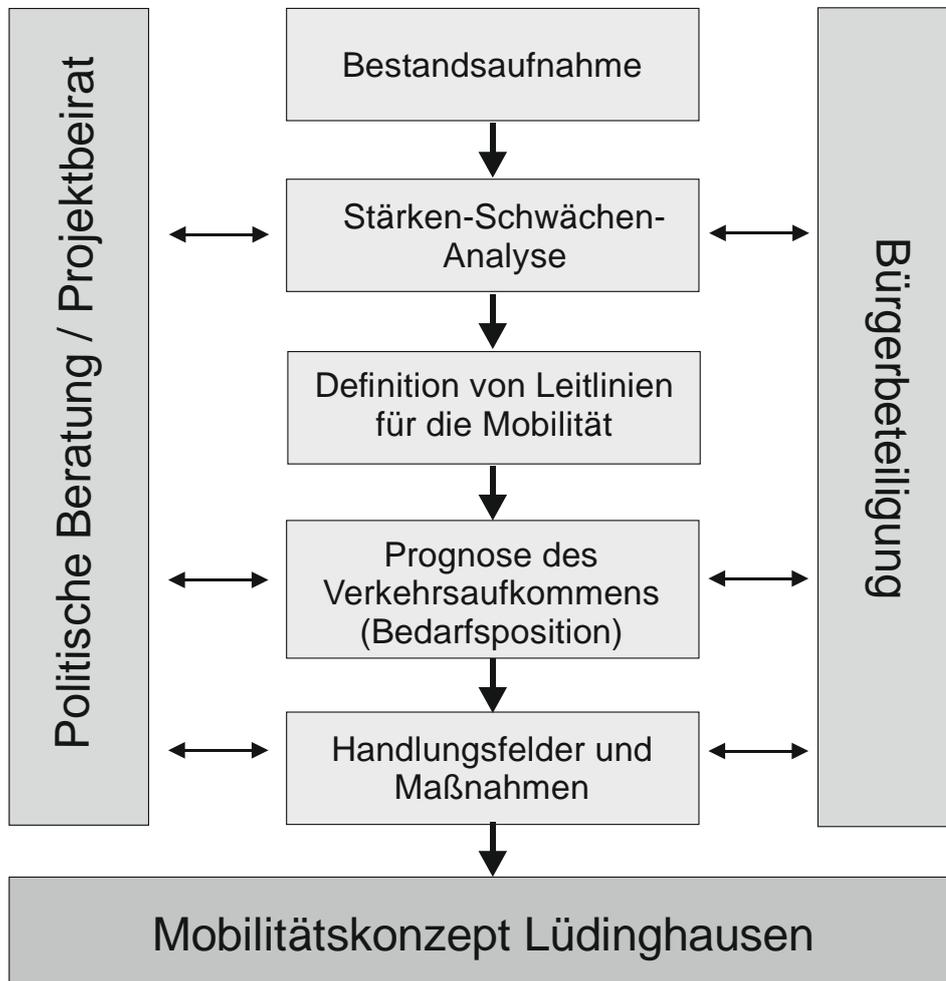
- Bestandsaufnahme
- Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)
- Definition von künftigen Leitlinien der Mobilität
- Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
- Handlungskonzept und Umsetzungsstrategien
- Evaluierungskonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgte über den gesamten Verfahrensablauf eine intensive Beteiligung der Bürger sowie der einzelnen Interessensverbände in Lüdinghausen. Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von einem Projektbeirat, der aus Vertretern der örtlichen Politik, der Verwaltung, der Wirtschaft, der Straßenbaulasträger, der Polizei, der Verkehrsgemeinschaften, der örtlichen Interessensverbände sowie der Bürgerschaft bestand. In drei Sitzungen des Projektbeirats wurden Arbeitsergebnisse präsentiert und zur Diskussion gestellt. Dabei wurden Anregungen der Mitglieder des Projektbeirats in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt. Der Projektbeirat ist lediglich ein



Instrument zur frühzeitigen Abstimmung der Planungsinhalte. Die Entscheidung über die Konzepte bleibt den zuständigen politischen Gremien vorbehalten. Da im Projektbeirat auch Mitglieder der Fraktionen teilgenommen haben, wurde ein ständiger Informationsfluss gewährleistet.

Die Vorgehensweise ist in der folgenden Grafik skizziert.



2 Grundstruktur des Planungsraums

2.1 Geografische Lage

Der Untersuchungsraum des Mobilitätskonzeptes umfasst das gesamte Stadtgebiet Lüdinghausen inklusive des Ortsteils Seppenrade und der Bauernschaften.

Die etwa 25.000 Einwohner zählende Stadt Lüdinghausen liegt im südlichen Bereich des Kreises Coesfeld und grenzt an die Kreise Recklinghausen und Unna an. Die Stadtstruktur ist durch die beiden Ortsteile Lüdinghausen und Seppenrade geprägt. Etwa 14 % der Einwohner leben zudem in den Bauernschaften und somit außerhalb der geschlossenen Siedlungsbereiche. Lüdinghausen nimmt die Funktion eines Mittelzentrums ein. Die Luftlinienentfernungen zu den nächsten Oberzentren Münster und Dortmund beträgt zwischen 25 und 30 km.

2.2 Einbindung in das regionale Verkehrsnetz

Die Stadt Lüdinghausen liegt etwa 15 km von der Autobahn A 1 (Anschlussstelle Ascheberg) sowie etwa 25 km von der A 43 (Anschlussstelle Haltern) entfernt. Der Anschluss an das Autobahnnetz wird über die in West-Ost-Richtung verlaufende Bundesstraße B 58 sichergestellt.

Das Hauptstraßennetz in Lüdinghausen ist stark durch die in Ost-West-Richtung verlaufende B 58 sowie durch die beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen B 235 und B 474 geprägt.

Die Stadt Lüdinghausen ist durch die Strecke Dortmund – Enschede an das Bahnnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Der Bahnhof liegt rund 1 km südwestlich des Stadtzentrums. Darüber hinaus bestehen Verbindungen zwischen Lüdinghausen und den Städten Senden, Münster, Olfen und Datteln durch die Schnellbuslinien S90 / X90 und S91.

Der Flughafen Münster-Osnabrück ist etwa in 40 Minuten mit dem Kfz zu erreichen. Die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund können etwa in einer Stunde mit dem Kfz erreicht werden.

Insgesamt bietet die Stadt Lüdinghausen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Anbindungen an das Fernstraßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsnetz günstige Standortbedingungen.

Die Einbindung ins regionale Verkehrsnetz ist in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt.





Abbildung 1: Einbindung in das regionale Verkehrsnetz

2.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzungen

Die Siedlungsstruktur der Stadt Lüdinghausen ist im Wesentlichen sehr kompakt. Lediglich der Ortsteil Seppenrade sowie die Bauernschaften liegen außerhalb des Kernsiedlungsbereichs.

Der Stadtteil Seppenrade ist geprägt durch Wohnsiedlungsbereiche. Einzelhandel konzentriert sich entlang der B 474.

In der Kernstadt befindet sich nördlich der B 58 und westlich der B 235 das Stadtzentrum mit der Fußgängerzone und den touristischen Zielen wie der Burg Vischering. Des Weiteren wird die Kernstadt geprägt durch verkehrsberuhigte Wohngebiete. Gewerbegebiete befinden sich im Westen der Stadt nördlich und südlich der B 58, im Süden der Stadt entlang der B 235 sowie am östlichen Stadtrand nördlich der Ascheberger Straße.



3 Öffentlichkeitsarbeit

Dem Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit wurde im Rahmen des Gesamtprojektes eine erhebliche Bedeutung beigemessen. Nur durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit einer aktiven Beteiligung der Bevölkerung der Stadt Lüdinghausen sowie der Vertreter unterschiedlicher Interessensgruppen kann ein konsens- und damit umsetzungsfähiges Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

3.1 Internetauftritt

Über das Mobilitätskonzept mit seinen Zielen und aktuellen Sachständen wurde die Öffentlichkeit auf einer zu diesem Zweck neu aufgebauten Homepage (www.luedinghausen.bbwgmbh.de) während des gesamten Prozesses informiert. Die folgende Abbildung zeigt einen Screenshot des Internetauftritts.



Abbildung 2: Internetauftritt des Mobilitätskonzepts Lüdinghausen

Auch die Ideenbox (vgl. Kapitel 5.4) war Teil der Homepage. Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie konnten über dieses digitale Angebot eine Vielzahl von Anmerkungen aus der Bevölkerung von Lüdinghausen eingeholt werden, die die Fachexpertise um die Ortskenntnis der Bürger ergänzt, die alltägliche am Verkehrsgeschehen in Lüdinghausen teilnehmen.

Ergänzend zu der Projekthomepage wurde regelmäßig auf der Internetseite der Stadt Lüdinghausen über das Mobilitätskonzept berichtet.

3.2 Projektbeirat

Von besonderer Bedeutung für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts war der Projektbeirat. Im Zuge von drei Veranstaltungen in Lüdinghausen mit jeweils etwa 20-30 Teilnehmern als Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen (u.a. Vertreter der Polizei, der Straßenbaulastträgern, der Schulen, des Krankenhauses, des Seniorenbeirats, des Stadtmarketings, des Regionalverkehrsbetriebs, des ADFCs und der Politik). Der Projektbeirat hat den gesamten Prozess begleitet und im Zuge der Beiratssitzungen aktiv Einfluss auf die Ausgestaltung und Ausrichtung (vgl. Kapitel 7) des Mobilitätskonzepts beigetragen.

Die Projektbeiratssitzungen fanden am 27. September 2021, 19. Januar 2022 und 03. Mai 2022 statt. Alle Veranstaltungen dauerten etwa 2 h und setzten sich aus einem Präsentationsteil (aktueller Stand der



Bearbeitung und Impulsvorträge) und einem interaktiven Teil (Kleingruppenarbeiten bzw. -diskussionen über das jeweilige Thema der Veranstaltung) zusammen.

In der ersten Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Bürgerbeteiligung („Ideenbox“) präsentiert und um die Expertise der Beiratsmitglieder in Kleingruppengesprächen ergänzt. Dabei wurden im Zuge der Kleingruppenarbeit nicht nur Problemstellen oder -bereiche angeführt, sondern direkt über erste Lösungsansätze der Beiratsmitglieder diskutiert.

Die zweite Veranstaltung hatte den Schwerpunkt „Leitlinien der zukünftigen Mobilität in Lüdinghausen“. Aufbauend auf der Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse, wurde in Kleingruppen über die Ausgestaltung der Leitlinien und Ziele für Lüdinghausen diskutiert. Die Beiratsmitglieder wiesen auf die aus ihrer jeweiligen Perspektive wichtigen Aspekte zu den einzelnen Fragestellungen hin und wägen die unterschiedlichen Anforderungen untereinander ab.

Im Zuge der dritten Veranstaltung wurden dem Projektbeirat die Maßnahmenpakete und einzelne Maßnahmen vorgestellt. Im Anschluss gab es in Kleingruppen Raum für detaillierte Rückfragen und für die Bewertung der Maßnahmenpakete bzw. die Möglichkeit auf fehlende Maßnahmen hinzuweisen.

3.3 Bürgerbeteiligung

Neben der Homepage für das Mobilitätskonzept als stetiges Informationsmedium und der Möglichkeit im Zuge der „Ideenbox“ aktiv am Mobilitätskonzept teilzunehmen, wurde (aufgrund der pandemischen Lage) eine digitale Bürgerbeteiligung am 02. Februar 2022 angeboten.

Die rund zweistündige Veranstaltung wurde von etwa 30 Interessenten mitgestaltet. Nach einer kurzen Begrüßung wurde den Bürgern der aktuelle Stand der Arbeiten präsentiert. Anschließend hatten die Anwesenden Gelegenheit in zwei Kleingruppen über einzelne Problemstellen bzw. -bereiche und möglichen Lösungsansätzen zu diskutieren und Wünsche bzw. Anregungen zu den Maßnahmen(-paketen) einzubringen. Zudem wurden detaillierte Anmerkungen und Nachfragen zu verschiedenen Mobilitätsthemen in und um Lüdinghausen eingebracht.

3.4 Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge des Mobilitätskonzepts

Neben den zuvor aufgeführten Beteiligungsformaten wurde eine Befragung der Einzelhändler in Lüdinghausen durchgeführt. Der Inhalt und die Ergebnisse dieser Befragung sind in Kapitel 5.6 beschrieben.

Zudem wurden die Vertreter der Grundschulen und weiterführenden Schulen zu einem Workshop mit dem Thema „Schulwegsicherung“ eingeladen. Die Ergebnisse des Workshops sind in Kapitel 5.7 beschrieben.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit nach Abschluss des Mobilitätskonzepts

Um die Akzeptanz der Maßnahmen weiter zu steigern, sind verschiedene öffentlich wirksame Begleitmaßnahmen denkbar. Ein vielversprechender Handlungsansatz zur Verkehrsmittelwahlbeeinflussung hat in Deutschland in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen: das Mobilitätsmanagement.

Werden Mobilitätsbedürfnisse realisiert, entsteht Verkehr. Somit hat eine Steuerung (Management) der Mobilitätswünsche einen wirksamen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in den Städten und bietet einen Ansatz zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor. Mobilitätsmanagement versucht durch unterstützende Maßnahmen den Verkehrsteilnehmern ein bewussteres Mobilitätsverhalten nahe zu bringen. Hauptakteure des Mobilitätsmanagements sind hierbei Betriebe, Schulen, Wohnviertel und Veranstaltungsorte selbst, die



den durch sie erzeugten Verkehr verantwortungsvoll beeinflussen. Dabei werden die Verkehrsteilnehmer durch eine Vielzahl von Strategien mittels Information, Beratung, Service-Angeboten und (finanziellen) Anreizen dazu motiviert ihr bisheriges Mobilitätsverhalten zu überdenken und gegebenenfalls zugunsten einer klimafreundlicheren Verkehrsteilnahme zu verändern.

Durch die Implementierung einer Mobilitätsbeauftragten in Lüdinghausen wurde ein wichtiger Grundstein für ein erfolgreiches kommunales Mobilitätsmanagement gelegt. Darüber hinaus sind Mobilitätsmanager beispielsweise für (neue) Wohnquartiere, (größere) Gewerbeansiedlungen oder die Schulen in Lüdinghausen sinnvoll.

Neben dem Mobilitätsmanagement gibt es verschiedene andere Vorgehensweisen, um das Bewusstsein der Bürger in Lüdinghausen hin zu einer klimafreundlichen und gesunden Mobilität weiter zu fördern. Hierbei kann die Gesundheitspolitik ein wesentlicher Antriebsfaktor sein. Der Zusammenhang zwischen Bewegungsarmut und den häufigsten Zivilisationskrankheiten wie z.B. Herz- / Kreislaufbeschwerden, Adipositas und Diabetes II ist seit langem bekannt.

Die Verkehrspolitik sollte dieses Thema in breit angelegten, ggf. überörtlichen Öffentlichkeitskampagnen als Instrument nutzen. Denkbar sind Kooperationen mit Krankenkassen, Sporthochschulen, Kassenärztlichen Vereinigungen etc. Weiterhin spielt die Vorbildfunktion eine große Rolle, um bei Menschen eine Verhaltensänderung zu bewirken, sodass die Stadtverwaltung auch hier einen positiven Einfluss auf die Bevölkerung haben kann.

Eine andere Möglichkeit, um das Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger zu beeinflussen, ist die aktive Einbindung der Nutzer in die Verkehrsplanung. Gerade auf kleinräumiger Ebene kann eine Befragung der Bürger oder eine Bürgeranhörung im Vorfeld der konkreten Planung einerseits für den Planer hilfreich sein und andererseits dem Bürger eine Gelegenheit zur Mitwirkung an der Verkehrsplanung innerhalb seines Quartiers geben.



4 Mobilität in Lüdinghausen

Der Kreis Coesfeld hat im Jahr 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung durchgeführt. Rund 1.150 Haushalte und somit rund 1,2 % der Bevölkerung haben sich an der Erhebung beteiligt. Aus Lüdinghausen nahmen 231 Personen an der Befragung teil. Die Befragung hat gezeigt, dass im Kreis Coesfeld der Fahrradbesitz mit 1.250 Fahrrädern pro 1.000 Einwohnern am höchsten ist und der Modal-Split zeigt, dass auch der Radverkehrsanteil in Lüdinghausen mit 32 % am höchsten ist. Dies lässt sich u. a. auf die im Vergleich mit anderen Kommunen im Kreisgebiet kompakte Siedlungsstruktur zurückführen [2].

Die folgende Abbildung zeigt den Modal Split der Stadt Lüdinghausen im Vergleich zum Modal Split des Kreis Coesfelds sowie zum Modal Split Nordrhein-Westfalens.

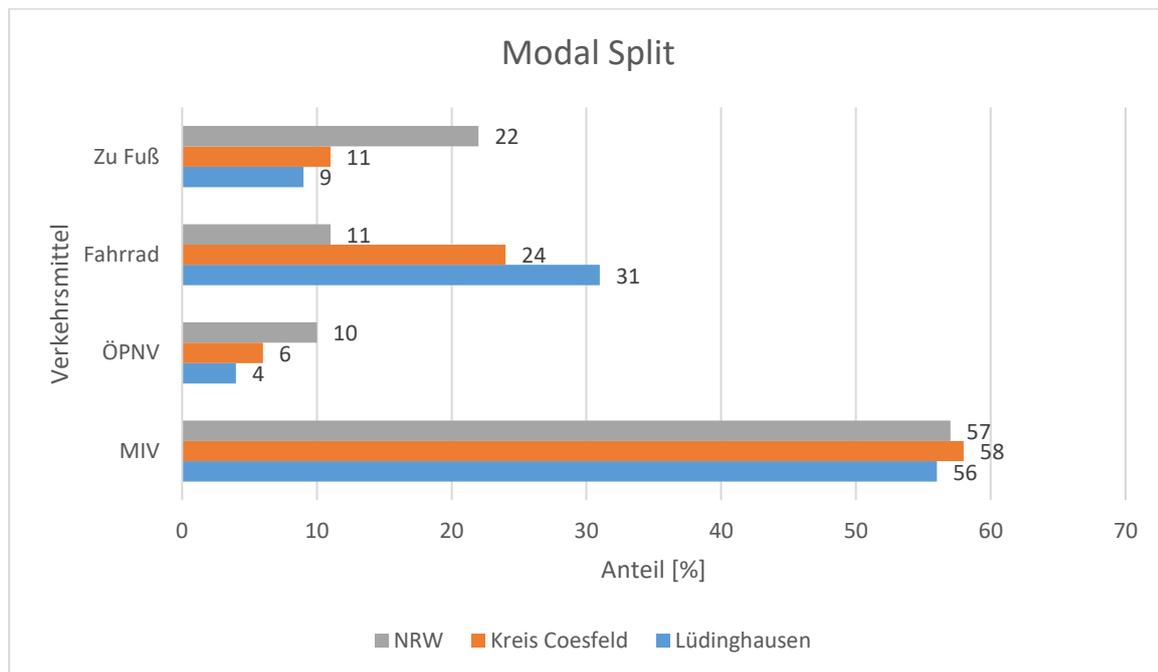


Abbildung 3: Vergleich des Modal Splits

Die Abbildung zeigt, dass 56 % der Wege in Lüdinghausen mit dem Kfz zurückgelegt werden. Damit ist der Anteil des Kfz-Verkehrs in etwa so hoch wie im gesamten Kreis Coesfeld sowie im gesamten Bundesland Nordrhein-Westfalen.

Das Fahrrad hat in Lüdinghausen mit einem Anteil von 31 % an allen Wegen auch für den Kreis Coesfeld einen außerordentlich hohen Stellenwert als Alltagsverkehrsmittel.

Aufgrund des hohen Radverkehrsanteils liegt der Anteil des Fußverkehrs mit 9 % unterhalb der Fußverkehrsanteile im Kreis Coesfeld und in Nordrhein-Westfalen.

Der ÖPNV-Anteil liegt mit 4 % ebenfalls unterhalb der ÖPNV-Anteile im Kreis Coesfeld und in Nordrhein-Westfalen. In der Summe beträgt der Modal-Split des Umweltverbundes 44 % und damit in etwa so hoch wie im Kreis Coesfeld (41%) und in Nordrhein-Westfalen (43 %).



5 Bestandsaufnahme

5.1 Methodik

Für das gesamte Stadtgebiet Lüdinghausen erfolgte eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur. Hierzu wurden die folgenden vorliegenden Daten und Konzepte mit Bezug zu Mobilität und Verkehr ausgewertet:

- Verkehrsbefragung des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2016 [2]
- Radverkehrskonzept des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2019 [3]
- Verkehrsuntersuchungen im Auftrag der Stadt Lüdinghausen und im Rahmen von Investitionsvorhaben
- Daten der Straßenverkehrszählung 2015 im klassifizierten Straßennetz

Die vorliegenden Daten wurden durch Begehungen und Befahrungen vor Ort ergänzt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in Form von Plandarstellungen grafisch aufgearbeitet.

5.2 Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur

5.2.1 Fußverkehr

Im Zuge der angebauten Straßen stehen größtenteils beidseitige, durch Borde von der Fahrbahn getrennte Gehwege zur Verfügung. Innerhalb der mit Zeichen 325 StVO ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereiche sind die Verkehrsflächen überwiegend als Mischverkehrsflächen gestaltet. Im Zuge der beiden Bundesstraßen B 58 und B 235 sind teilweise nur einseitige Gehwege angelegt.

Die Benutzbarkeit und Sicherheit von Gehwegen wird neben der zur Verfügung stehenden Breite insbesondere von der Überquerbarkeit der Straßen bestimmt. Hier kommen in Lüdinghausen die folgenden Querungshilfen zum Einsatz:

- Signalisierte Furt
- Fußgängerüberweg (Zeichen 350 StVO)
- Mittelinseln
- Unterführungen

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und der eher kurzen Wege zwischen den Quellen und Zielen des Verkehrs liegen in Lüdinghausen grundsätzlich sehr günstige Voraussetzungen für den Fußverkehr vor. Demgegenüber ist anzumerken, dass der Fußverkehr in Lüdinghausen im Vergleich zum Kreisdurchschnitt eine leicht unterdurchschnittliche Rolle einnimmt. Dabei ist grundsätzlich anzumerken, dass bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten die Anzahl der Fußwege systematisch zu gering angegeben wird. Wenn man die Anzahl der nicht angegebenen, besonders kurzen Wege sowie die Zubringerfunktion des Fußverkehrs zu anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt, kommt dem Fußverkehr eine höhere Bedeutung zu, als sie in dem Anteil am Modal Split zum Ausdruck kommt.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.1) zeigt die Lage der Wohngebiete, Gewerbe- und Industriegebiete, die Fußgängerzone und den Bereich der zentralen Nahversorgung sowie die für den Fußverkehr wichtigsten Ziele in Lüdinghausen. Darüber hinaus sind die Querungsmöglichkeiten des übergeordneten Straßennetzes dargestellt. Die beiden Bundesstraßen B 235 und B 58 stellen die größte Barriere für den nicht motorisierten Verkehr dar.



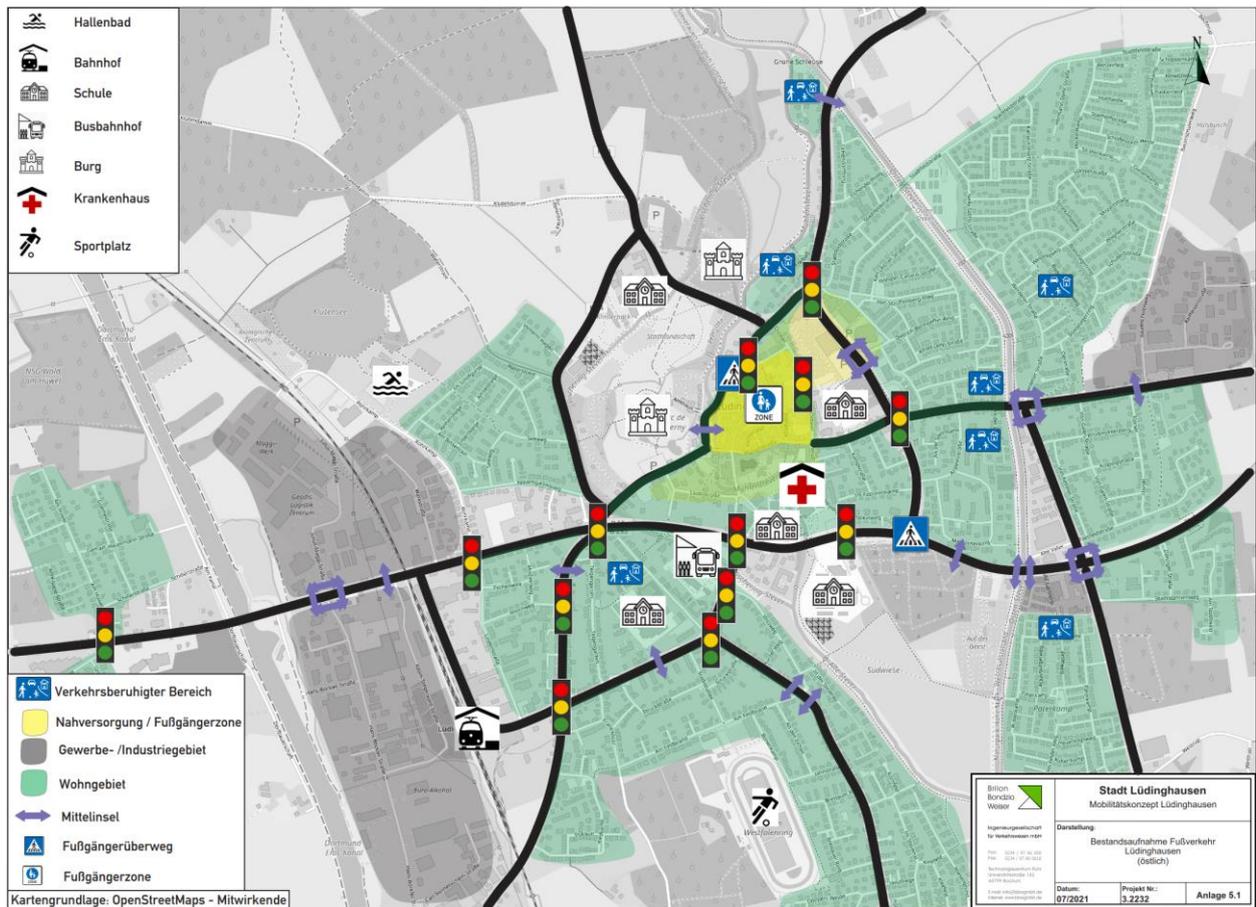


Abbildung 4: Bestandsaufnahme Lüdinghausen – Fußverkehr

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.2) zeigt die Lage der Wohngebiete, den Bereich der zentralen Nahversorgung sowie die wichtigsten Ziele in Seppenrade. Die Siedlungsstruktur innerhalb Seppenrades ist noch kompakter. Selbst vom Ortsrand ist das Zentrum innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar.

Darüber hinaus sind die Querungsmöglichkeiten des übergeordneten Straßennetzes dargestellt. In Seppenrade bestehen Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen sowie Querungsmöglichkeiten in Form einer Mittelinsel. Im Bereich des Lebensmittelmarktes ist derzeit noch keine Querungsmöglichkeit vorhanden. Darüber hinaus fehlen Querungsmöglichkeiten an den Ortseingängen, an denen die Verkehrsführung von einem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg zu beidseitigen Gehwegen wechselt.



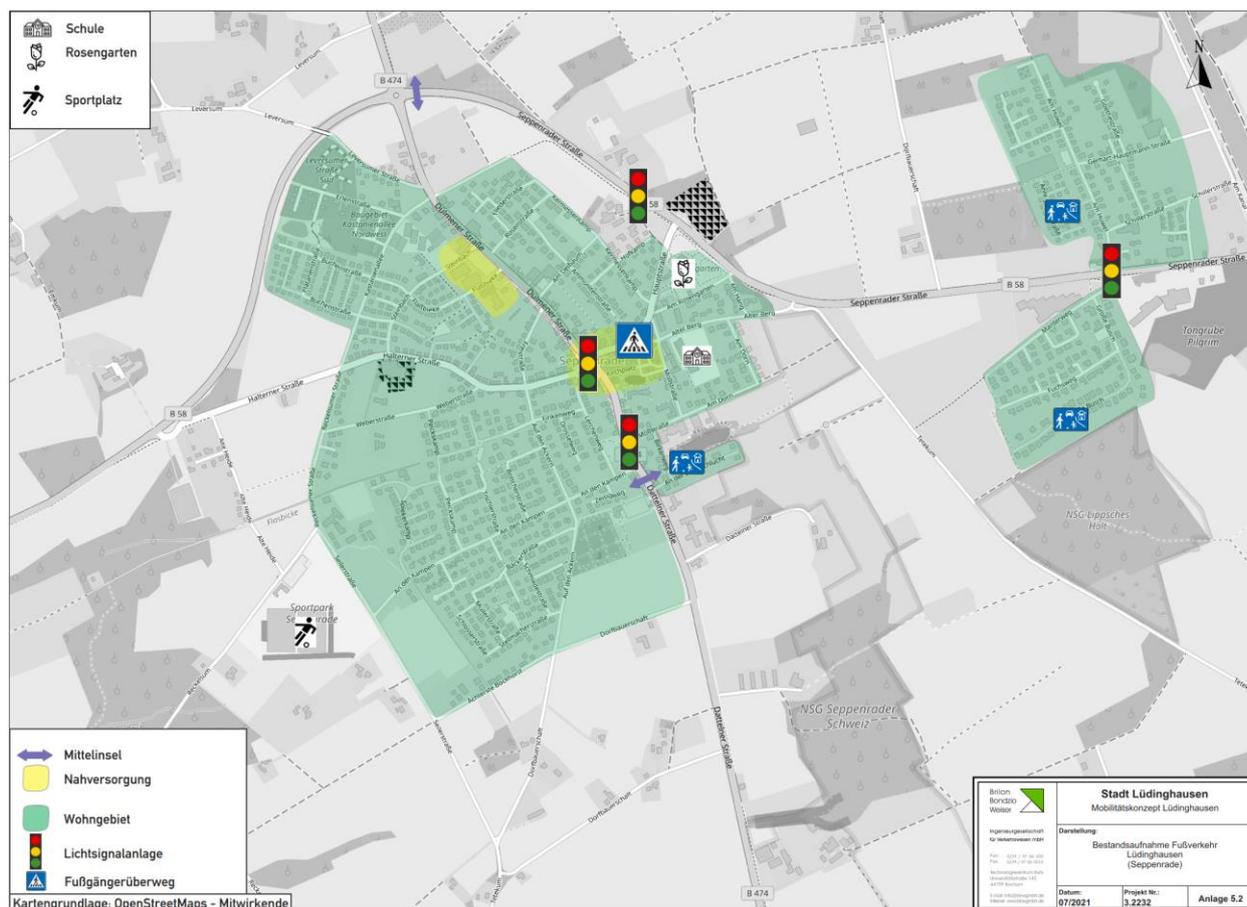


Abbildung 5: Bestandsaufnahme Seppenrade - Fußverkehr

5.2.2 Radverkehr

Der Radverkehr hat für Lüdinghausen eine herausragende Bedeutung. Die hohe Bedeutung wird durch den auch im Kreisdurchschnitt sehr hohen Anteil von 31 % des Radverkehrs an allen Wegen deutlich.

Der Radverkehr wird abseits des Hauptstraßennetzes in der Regel im Mischverkehr auf der Straße geführt. Da die Wohngebiete fast flächendeckend Bestandteil von Tempo 30-Zonen sind, ist der Mischverkehr dort die angemessene Form der Radverkehrsführung.

Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr überwiegend im Seitenraum auf getrennten Radwegen oder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Schutzstreifen kommen nur auf einzelnen Streckenabschnitten (Hinterm Hagen, Selmer Straße, Ascheberger Straße) zum Einsatz. Im Zuge der B 235 sind abschnittsweise Seitenstreifen markiert, die als Radfahrstreifen genutzt werden.

Seit dem Jahr 2021 verfügt Lüdinghausen zudem mit der Steverstraße über eine Fahrradstraße.

Darüber hinaus gibt es ein stark vom Radverkehr genutztes Wegenetz außerhalb des Straßenraums.



Die bestehenden Radverkehrsanlagen in Lüdinghausen sind in der folgenden Abbildung (vgl. Anlage 5.3) zusammenfassend dargestellt.

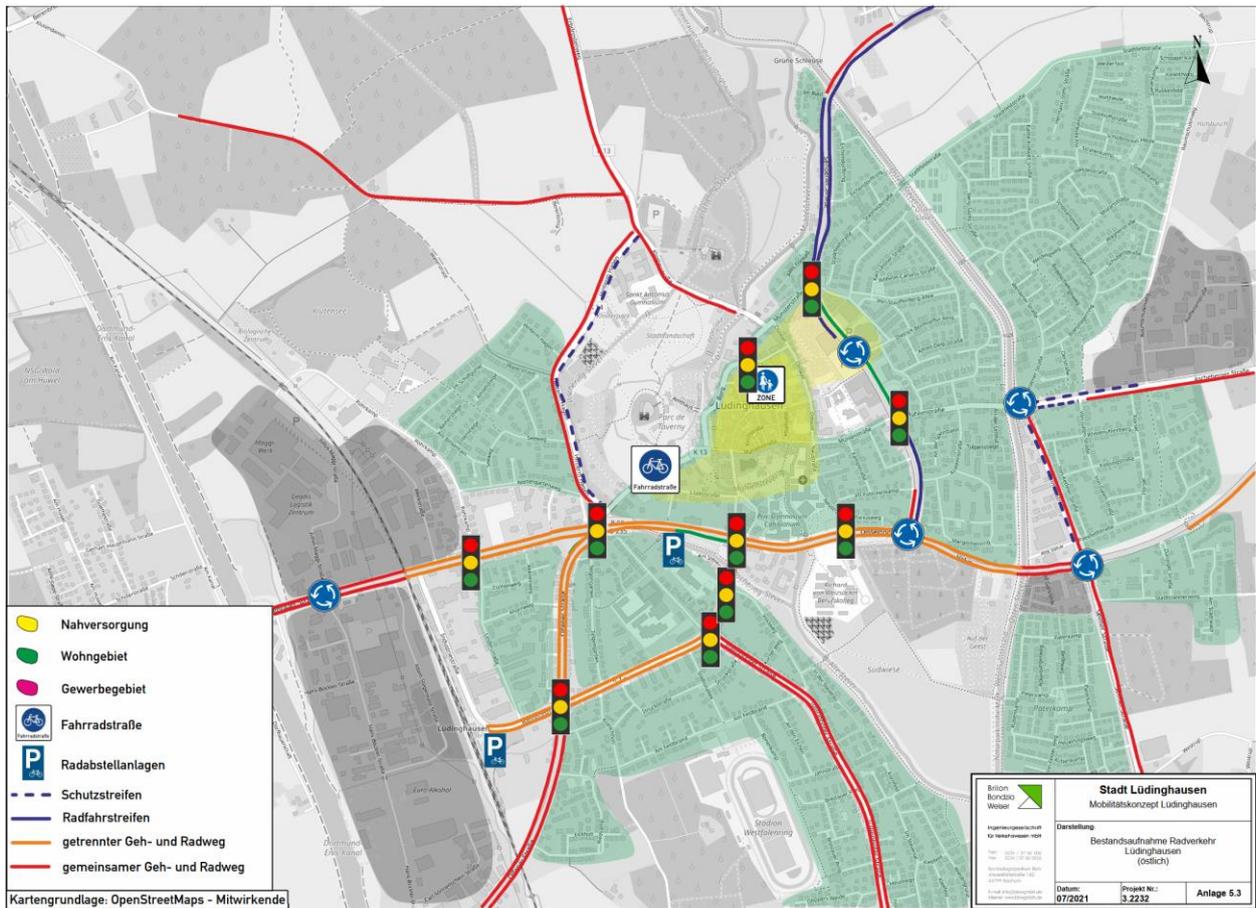


Abbildung 6: Bestandsaufnahme Lüdinghausen – Radverkehr

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant zurzeit die Anlage von beidseitigen Radwegen im Zuge der B 235 zwischen der B 58 im Süden und dem Ortseingang im Norden. Durch die Umsetzung der Planung wird eine bestehende Lücke im Radwegenetz beseitigt.

Im Ortsteil Seppenrade gilt mit Ausnahme der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden B 474 in den Siedlungsbereichen fast flächendeckend Tempo 30. Demzufolge sind dort keine Radverkehrsanlagen angelegt. Die B 474 verfügt hingegen nur im Bereich der nördlichen und südlichen Ortseingänge über Radverkehrsanlagen im Seitenraum (gemeinsamer einseitiger Geh- und Radweg). Darüber hinaus befindet sich im Zuge der Straße Alter Berg ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

Die Verbindung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen wird über einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite der B 58 sichergestellt. Aufgrund der Entfernung von etwa 4 km zwischen Seppenrade und Lüdinghausen, stellt das Fahrrad mit einer Fahrtzeit von etwa 15 Minuten ein geeignetes Verkehrsmittel für diese Verkehrsbeziehung dar.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.4) zeigt die Radverkehrsanlagen in Seppenrade.

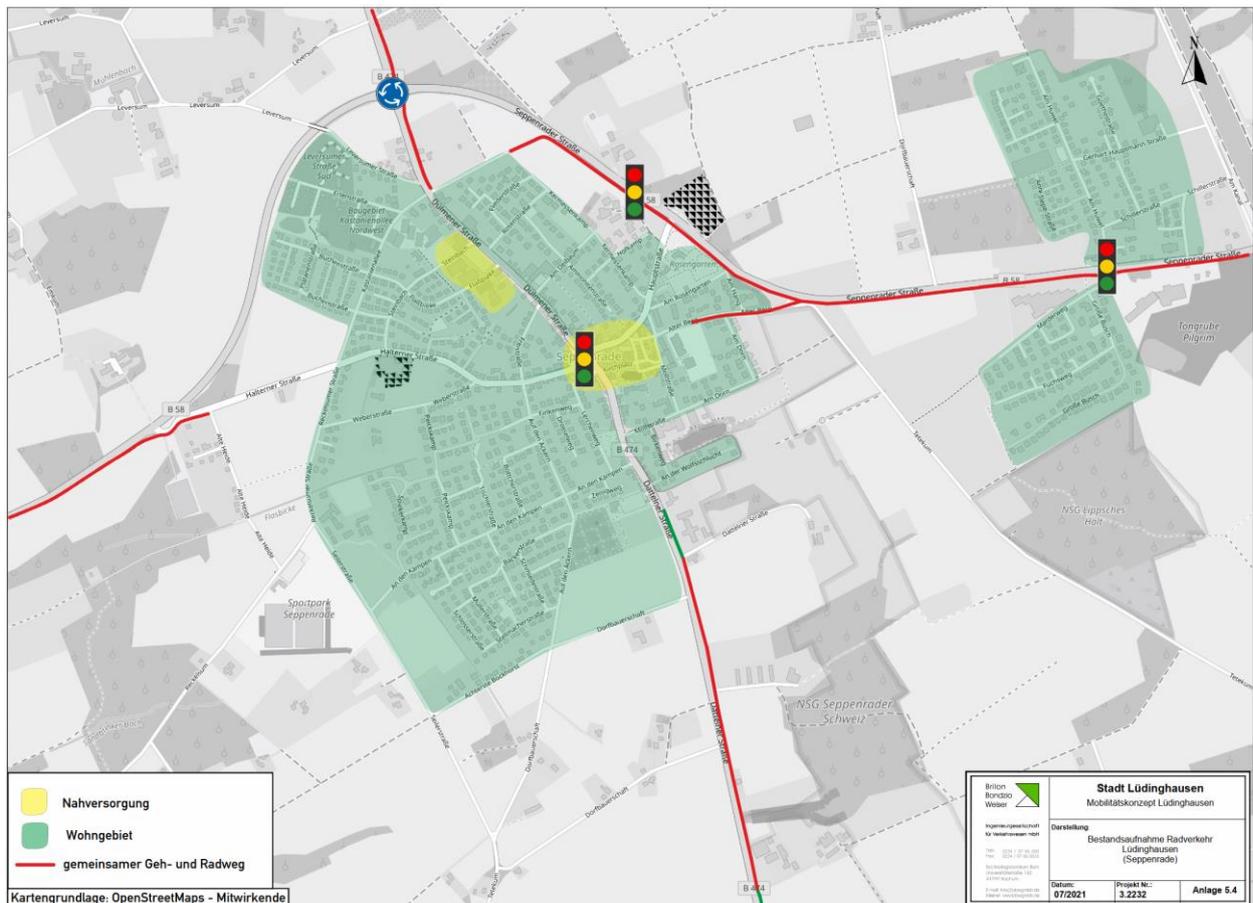


Abbildung 7: Bestandsaufnahme Seppenrade – Radverkehr

5.2.3 ÖPNV

Der ÖPNV hat mit einem Anteil am Modal Split von lediglich 4 % eine auch im Vergleich zum kreisweiten Mittelwert nur unterdurchschnittliche Bedeutung.

Die Stadt Lüdinghausen ist durch die Strecke Dortmund – Enschede an das Bahnnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Die Bahn fährt jeweils einmal die Stunde in Richtung Dortmund und einmal die Stunde in Richtung Enschede. Der Bahnhof liegt rund 1 km südwestlich des Stadtzentrums.

Darüber hinaus bestehen Verbindungen zwischen Lüdinghausen und den Städten Senden, Münster, Olfen und Datteln durch die Schnellbuslinien S90 / X90 und S91. Die Regiobusse R19 und R53 fahren zwischen den Städten Lüdinghausen, Selm, Bork und Lünen (R19) sowie zwischen Lüdinghausen, Capelle und Nordkirchen (R53).



Die folgende Tabelle zeigt alle bestehenden Buslinien in Lüdinghausen, die mindestens in einem 1-Stunden-Takt fahren.

Tabelle 1: Buslinien Lüdinghausen (min. 1-Stunden-Takt)

| Linie | Verlauf |
|------------------|---|
| R19 | Lüdinghausen – Selm – Bork -Lünen |
| R53 | Lüdinghausen – Capelle - Nordkirchen |
| S90 / S91 / X 90 | Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster |

Darüber hinaus fahren in Lüdinghausen weitere Linien mit einem ausgedünnten Fahrtenangebot. Sie verkehren nur in bestimmten Zeitfenstern oder dienen überwiegend dem Schülerverkehr. Die folgende Tabelle zeigt den Linienerlauf der Buslinien, die seltener als in einem 1-Stunden-Takt fahren.

Tabelle 2: Buslinien Lüdinghausen (ausgedünnter Fahrplan und Schülerverkehr)

| Linie | Verlauf |
|-------|-------------------------------------|
| 512 | Lüdinghausen – Ascheberg – Herbern |
| 523 | Lüdinghausen – Nordkirchen |
| 542 | Lüdinghausen – Ottmarsbocholt |
| 544 | Lüdinghausen – Seppenrade – Olfen |
| 545 | Lüdinghausen – Seppenrade – Hullern |
| 548 | Lüdinghausen – Buldern |
| 642 | Lüdinghausen – Aldenhövel |
| 644 | Lüdinghausen – Westrupp – Ermen |
| 645 | Lüdinghausen – Berenbrock – Elvert |
| 646 | Seppenrade - Ondrup |
| 647 | Lüdinghausen – Seppenrade |



Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot in Lüdinghausen durch Bürgerbusse, Nachtbusse und Taxibusse. Die Taxibusse ergänzen einige Buslinien in den Randzeiten und können nach Fahrtwunschanmeldung wie ein gewöhnlicher Linienbetrieb genutzt werden.

Die Bürgerbusse verkehren innerhalb von Lüdinghausen sowie nach Seppenrade. Die folgende Tabelle zeigt das Angebot der Bürgerbusse in Lüdinghausen.

| Linie | Verlauf | Kurse pro Tag (Montag bis Freitag) |
|-------|---|---------------------------------------|
| B41 | Freiheit Wolfsberg – Seppenrade – Bahnhof | 6 |
| B42 | Freiheit Wolfsberg – Ascheberger Str. – Bahnhof | 6 |
| B43 | Freiheit Wolfsberg – St.-Antonius-Gymnasium – Klutensee-Bad – Bahnhof | 6 |
| B44 | Freiheit Wolfsberg – Bahnhof – Tüllinghofer Str. | 6 |

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.5) zeigt die Lage und den Einzugsbereich der Haltestellen in Lüdinghausen.

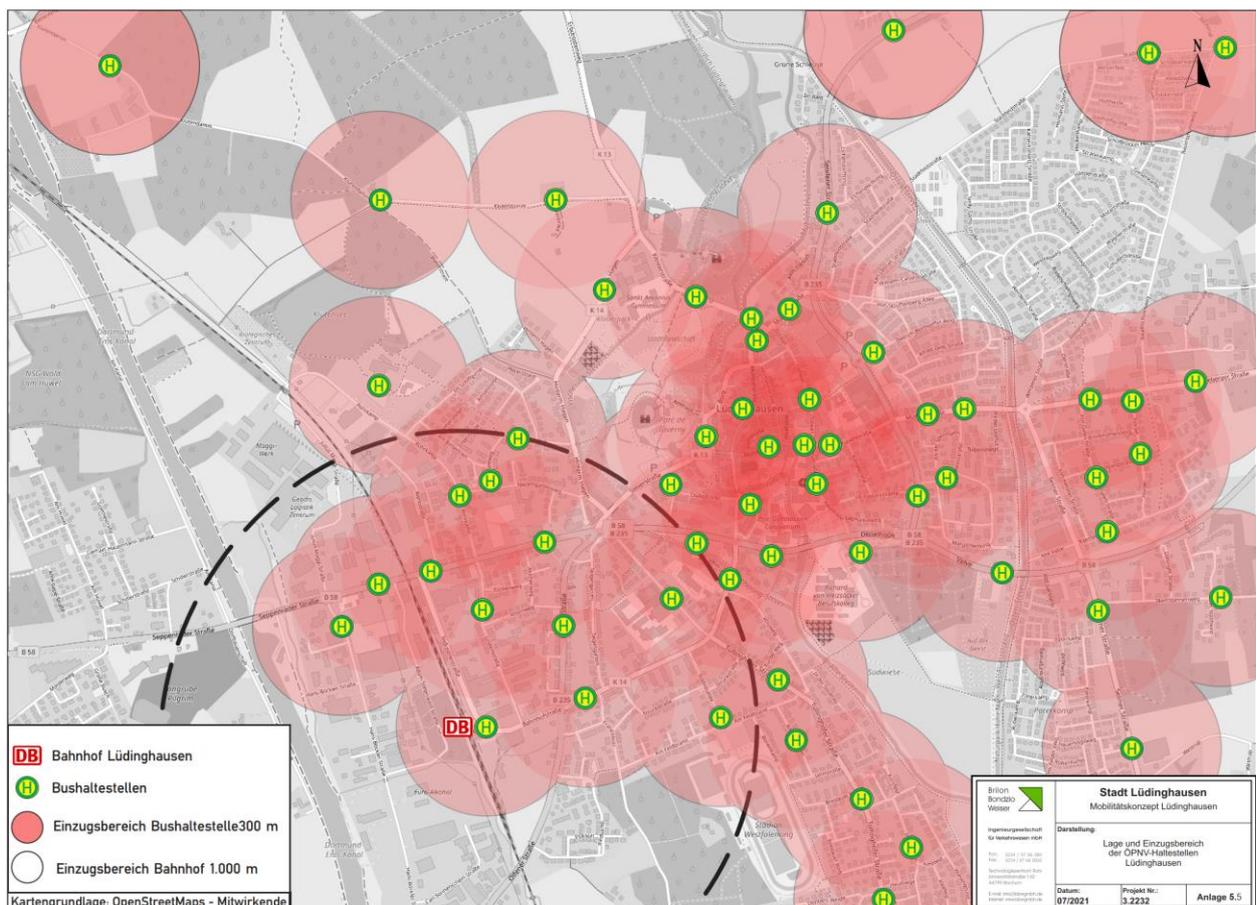


Abbildung 8: Bestandaufnahme Lüdinghausen - ÖPNV - Lage und Einzugsbereich Haltestellen



Die Abbildung zeigt, dass Einzugsbereich der vorhandenen Bushaltestellen von 300 m den größten Teil des Stadtgebiets von Lüdinghausen abdeckt. Jedoch ist auch zu erkennen, dass es in dem Wohngebiet im Nordosten Lüdinghausens keine Bushaltestellen im unmittelbaren Umfeld gibt.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.6) zeigt den Linienverlauf der Busse in Lüdinghausen.

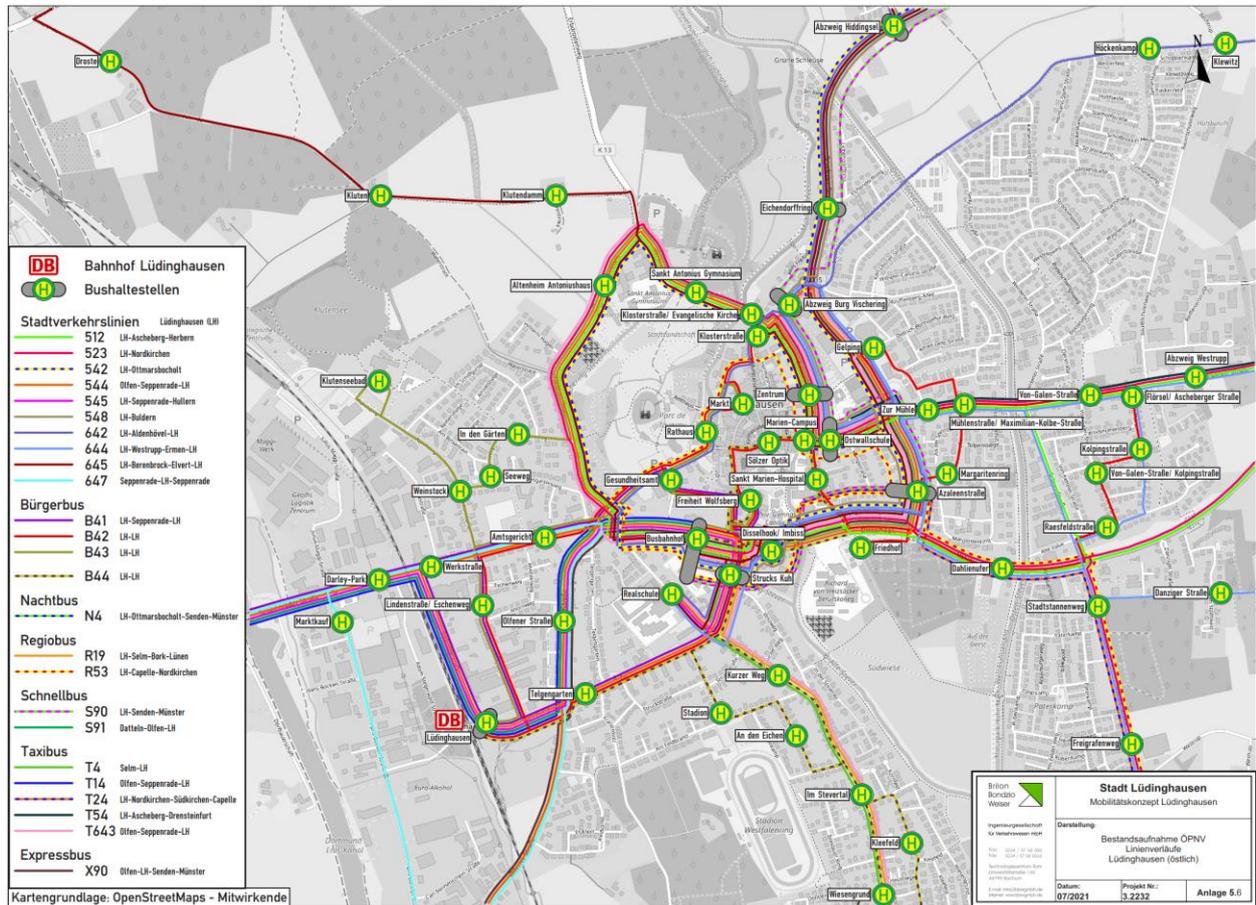


Abbildung 9: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - ÖPNV - Linienverlauf

Die Abbildung zeigt, dass es in Lüdinghausen Stadtverkehrslinien, Bürgerbusse, einen Nachtbus, Regiobusse, Schnellbus und Taxibusse gibt. Die Stadtverkehrslinien fahren innerhalb von Lüdinghausen und teilweise zu den Nachbarorten wie z. B. Ascheberg oder Olfen. Die Bürgerbusse stellen ein zusätzliches ÖPNV-Angebot in Lüdinghausen dar. Die Bürgerbusse verkehren innerhalb von Lüdinghausen sowie nach Seppenrade. Die Regiobusse sowie die Schnellbusse verbinden Lüdinghausen mit den Orten Selm, Bork, Lünen, Nordkirchen, Senden, Datteln und Münster.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.7) zeigt den Linienverlauf der Busse in Lüdinghausen, die mindestens in einem 1-Stunden-Takt fahren.

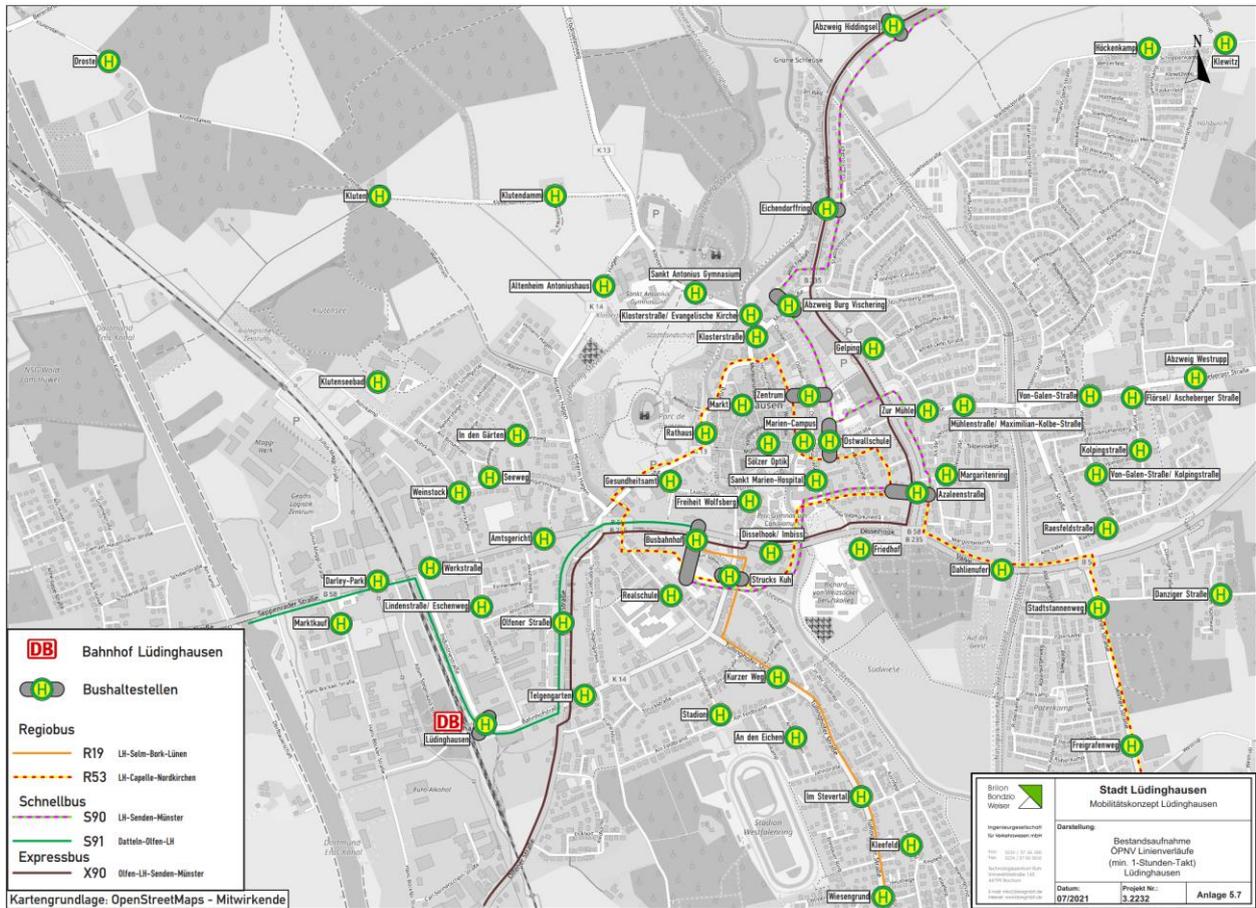


Abbildung 10: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - ÖPNV – Linienverlauf (min. 1-Stunden-Takt)

Die Abbildung zeigt, dass von den in Abbildung 6 dargestellten Busverbindungen nur sehr wenige Busse mindestens in einem 1-Stunden-Takt fahren. Lediglich die Schnellbusse nach Münster und Datteln sowie die Regiobusse nach Lünen und Nordkirchen verkehren mindestens in einem 1-Stunden-Takt.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.8) zeigt die Lage und den Einzugsbereich der Haltestellen in Seppenrade.

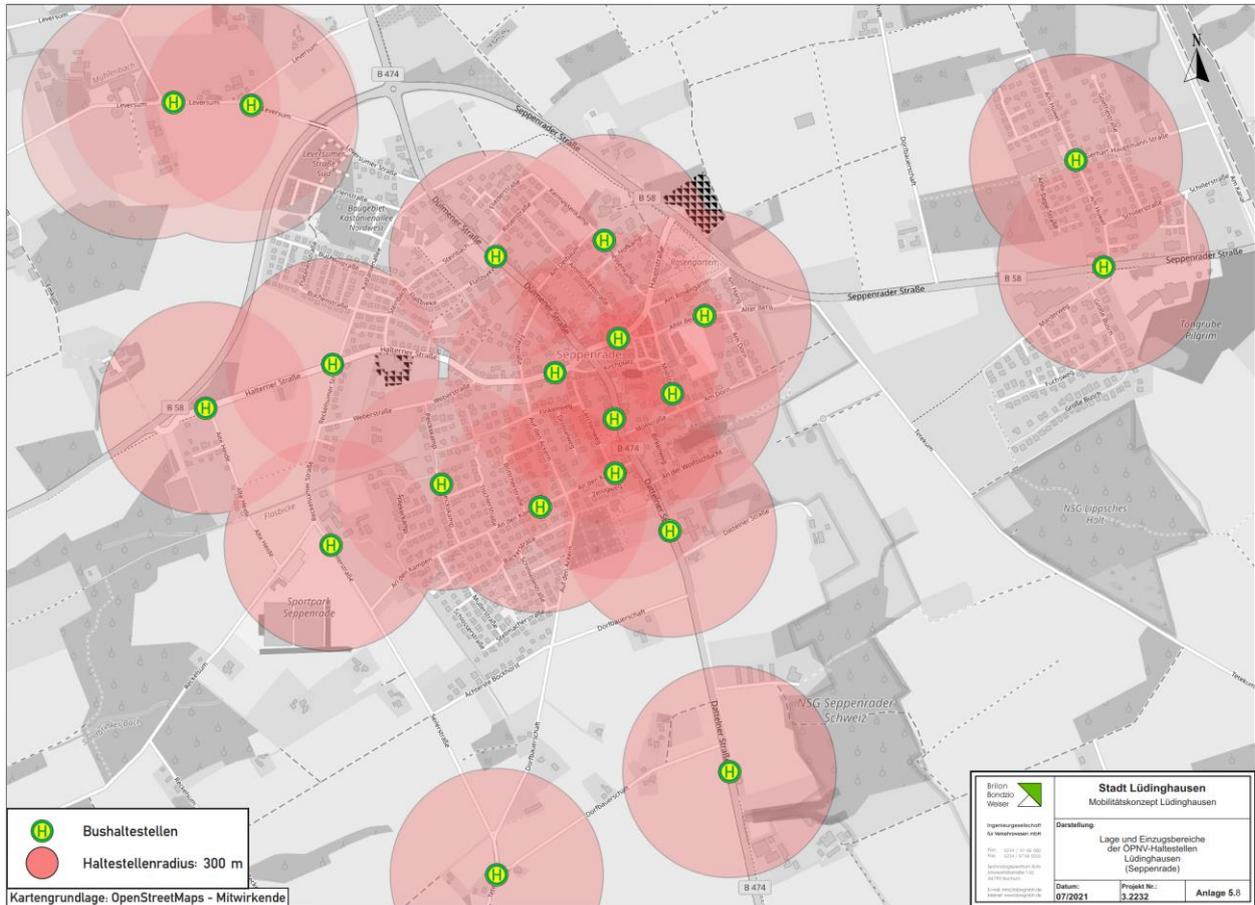


Abbildung 11: Bestandaufnahme Seppenrade - ÖPNV - Lage und Einzugsbereich Haltestellen

Die Abbildung zeigt, dass Einzugsbereich der vorhandenen Bushaltestellen von 300 m den größten Teil von Seppenrade abdeckt. Lediglich ein kleiner Teil der Wohngebiete im Bereich der Schlosserstraße und der Straße Große Busch liegen außerhalb der Einzugsbereiche der Bushaltestellen.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.9) zeigt den Linienverlauf der Busse in Seppenrade.

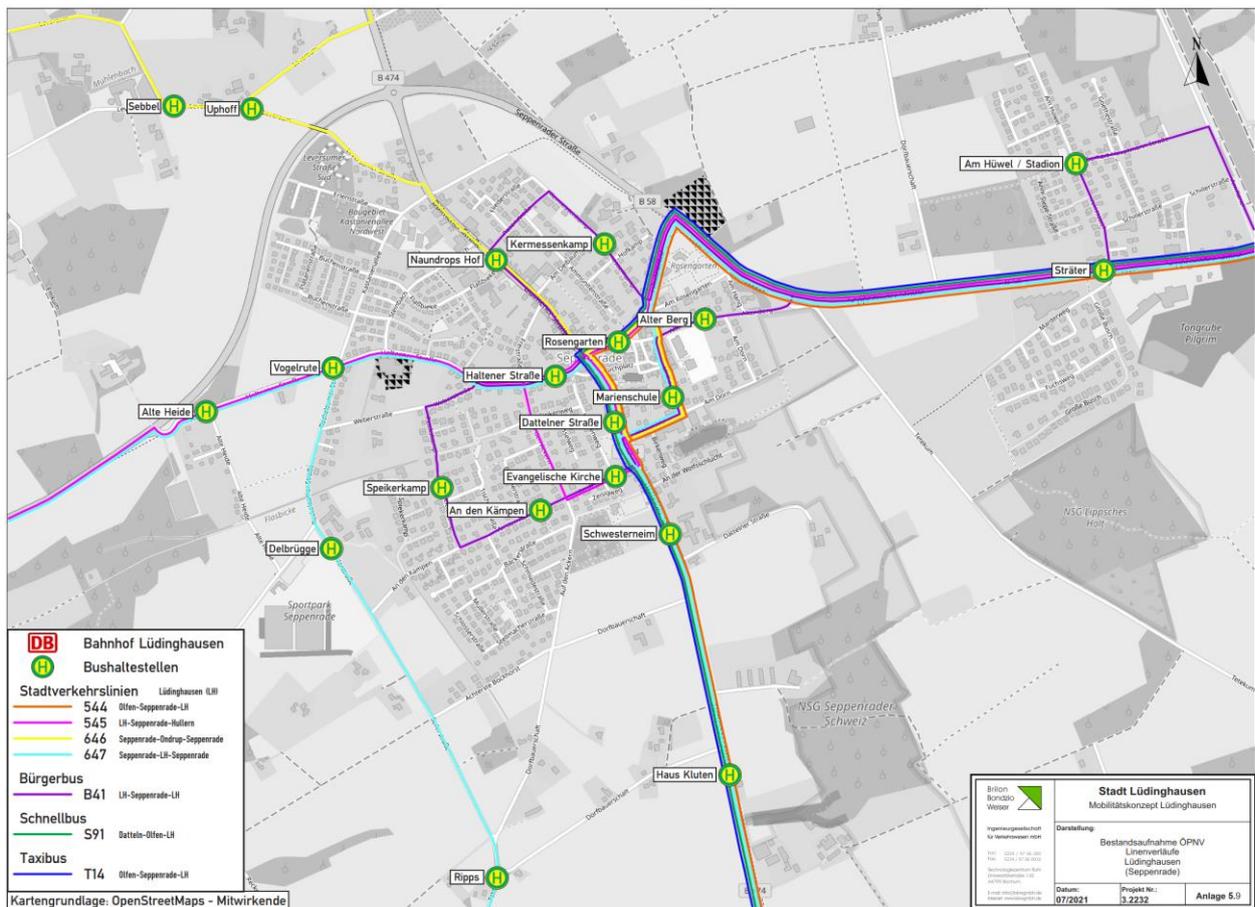


Abbildung 12: Bestandsaufnahme Seppenrade - ÖPNV - Linienverlauf

Die Abbildung zeigt, dass es in Seppenrade Stadtverkehrslinien, einen Bürgerbus, einen Schnellbus sowie einen Taxibus gibt. Die Stadtverkehrslinien verbinden Seppenrade mit Lüdinghausen sowie den Nachbarorten Ofden und Hullern. Der Bürgerbus verkehrt zusätzlich nach Lüdinghausen und der Schnellbus verbindet Seppenrade mit Lüdinghausen, Ofden und Datteln.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.10) zeigt den Linienverlauf der Busse in Seppenrade, die mindestens in einem 1-Stunden-Takt fahren.



Abbildung 13: Bestandsaufnahme Seppenrade - ÖPNV – Linienverlauf (min. 1-Stunden-Takt)

Die Abbildung zeigt, dass von den in Abbildung 9 dargestellten Busverbindungen nur sehr wenige Busse mindestens in einem 1-Stunden-Takt fahren. Lediglich der Schnellbus nach Datteln und Lüdinghausen verkehren mindestens in einem 1-Stunden-Takt.



5.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Hauptstraßennetz

Die Funktion des Hauptstraßennetzes liegt insbesondere in der Aufnahme des überörtlichen Durchgangsverkehrs sowie des auf die Stadt Lüdinghausen bezogenen Quell- und Zielverkehrs. Das Hauptstraßennetz wird in Lüdinghausen im Wesentlichen durch klassifizierte Straßen in der Baulast des Bundes, des Landes und des Kreises gebildet.

Die Hauptachsen des Durchgangsverkehrs bilden die in Ost-West-Richtung verlaufende B 58 sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden B 235 und B 474. Das klassifizierte Hauptstraßennetz wird zudem durch die folgenden Straßen gebildet:

- Die L 835 (Selm - Buldern) bildet eine wichtige regionale Verkehrsachse und verbindet Lüdinghausen mit den Ortslagen Selm, Hiddingsel und Buldern.
- Die L 810 zweigt von der L 835 in Richtung Nordkirchen ab.
- Die K 14 erschließt als Tüllinghofer Straße und Bahnhofstraße die Siedlungsbereiche südlich der B 58 und stellt als Hinterm Hagen die Verbindung zur K 13 her.
- Die K 13 verläuft als Erbdrostenweg von der Innenstadt Lüdinghausens in Richtung Norden bis nach Buldern.

Einteilung des Straßennetzes in Straßenkategorien

Die Straßen in Lüdinghausen wurden gemäß RIN [4] und RASt 06 [5] klassifiziert. Sie sind den Straßenkategorien „HS – Hauptverkehrsstraßen“ mit regionaler Verbindungsfunktion (HS III) sowie "ES-Erschließungsstraßen" mit nahräumiger Verbindungsfunktion (ES IV) zuzuordnen. Alle betrachteten Straßenzüge der Erschließung innerhalb Lüdinghausens wurden als Gewerbestraßen, Sammelstraßen und Wohnstraße kategorisiert. Darüber hinaus befindet sich eine Fußgängerzone in der Innenstadt von Lüdinghausen.

- Gemäß RASt 06 [5] liegt die Verkehrsbelastung in Wohnstraßen bei unter 400 Kfz/h, die Fahrbahnbreiten in Wohnstraßen sollen Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen. Radverkehrsanlagen sind in Wohnstraßen nicht erforderlich und an Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen. In aller Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen.
- In Sammelstraßen liegt die Verkehrsbelastung zwischen 400 Kfz/h und 800 Kfz/h. Notwendige Überquerungshilfen sollen zur Abschnittsbildung und Geschwindigkeitsdämpfung herangezogen werden. Radfahrer sind durch Radverkehrsanlagen oder durch wirksame Geschwindigkeitsdämpfung zu sichern.
- In Gewerbestraßen liegt die Verkehrsbelastung zwischen 400 Kfz/h und 1.800 Kfz/h. Autoaffine Strukturen mit geringen Querbezügen über die Straße sind in Gewerbestraßen vorherrschend, in denen sich meist groß parzellierte Grundstücke mit Einzelgebäuden und zugehörigen Parkierungsflächen befinden.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.11) zeigt die Klassifizierung des Straßennetzes in Lüdinghausen.

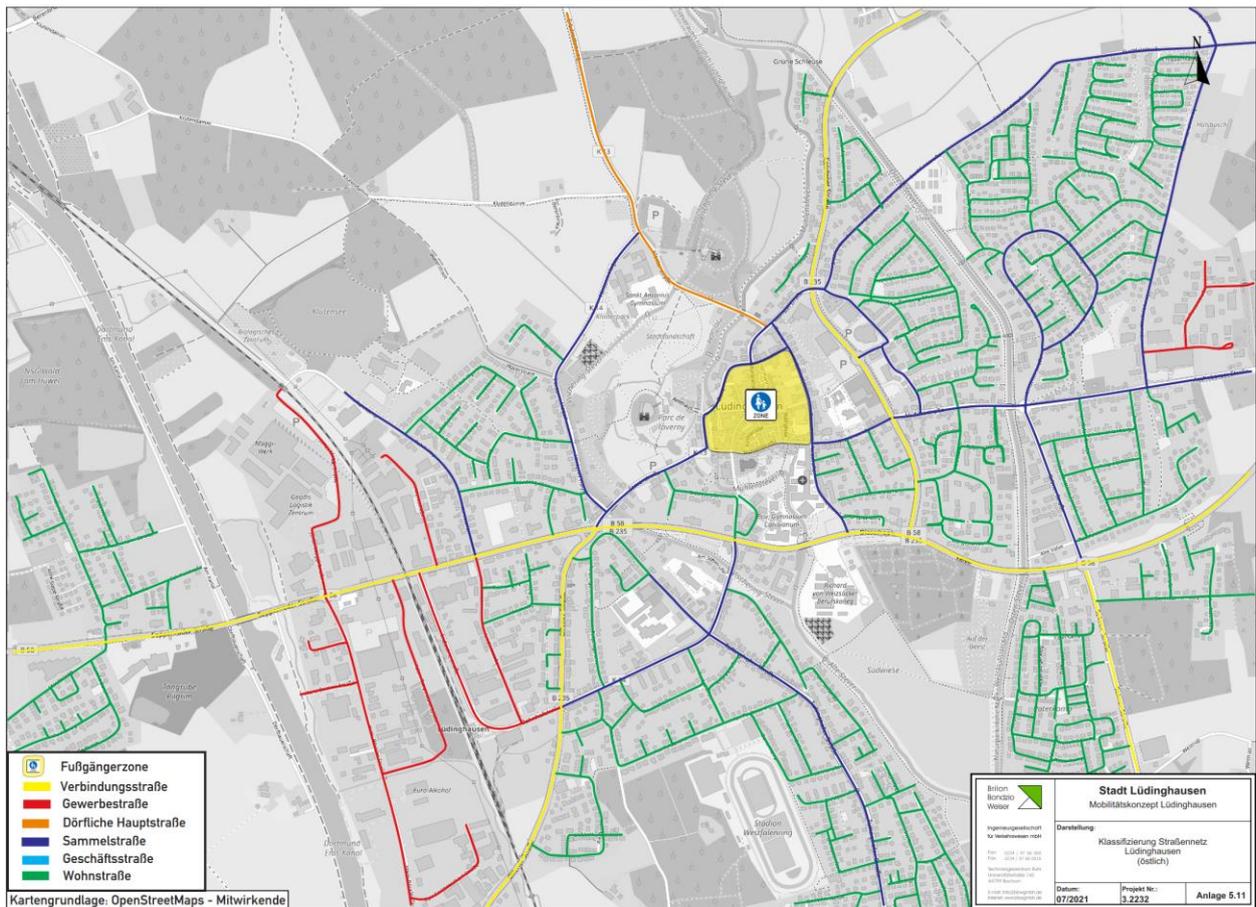


Abbildung 14: Klassifizierung Straßennetz - Lüdinghausen

Die Straßen in Seppenrade wurden gemäß RIN [4] und RAST 06 [5] klassifiziert. Sie sind den Straßenkategorien „HS – Hauptverkehrsstraßen“ mit regionaler Verbindungsfunktion (HS III) sowie "ES-Erschließungsstraßen" mit nähräumiger Verbindungsfunktion (ES IV) zuzuordnen. Alle betrachteten Straßenzüge der Erschließung innerhalb Seppenrades wurden als Sammelstraßen, Dörfliche Hauptstraßen und Wohnstraße kategorisiert.

- Gemäß RAST 06 [5] liegt die Verkehrsbelastung in dörflichen Hauptstraßen bei 200 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h. In dörflichen Hauptstraßen sind für den Fußgänger- und Radverkehr gesicherte, ausreichende Flächen und / oder nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erforderlich. In den Ortseinfahrtsbereichen sind die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr wirksam zu dämpfen. Die Lage und Anordnung von Überquerungshilfen sind aus der Örtlichkeit abzuleiten. Wenn an der Ortseinfahrt Zweirichtungsradwege enden, müssen sichere Überquerungshilfen wie z. B. Mittelinseln vorgesehen werden.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.12) zeigt die Klassifizierung des Straßennetzes in Seppenrade.

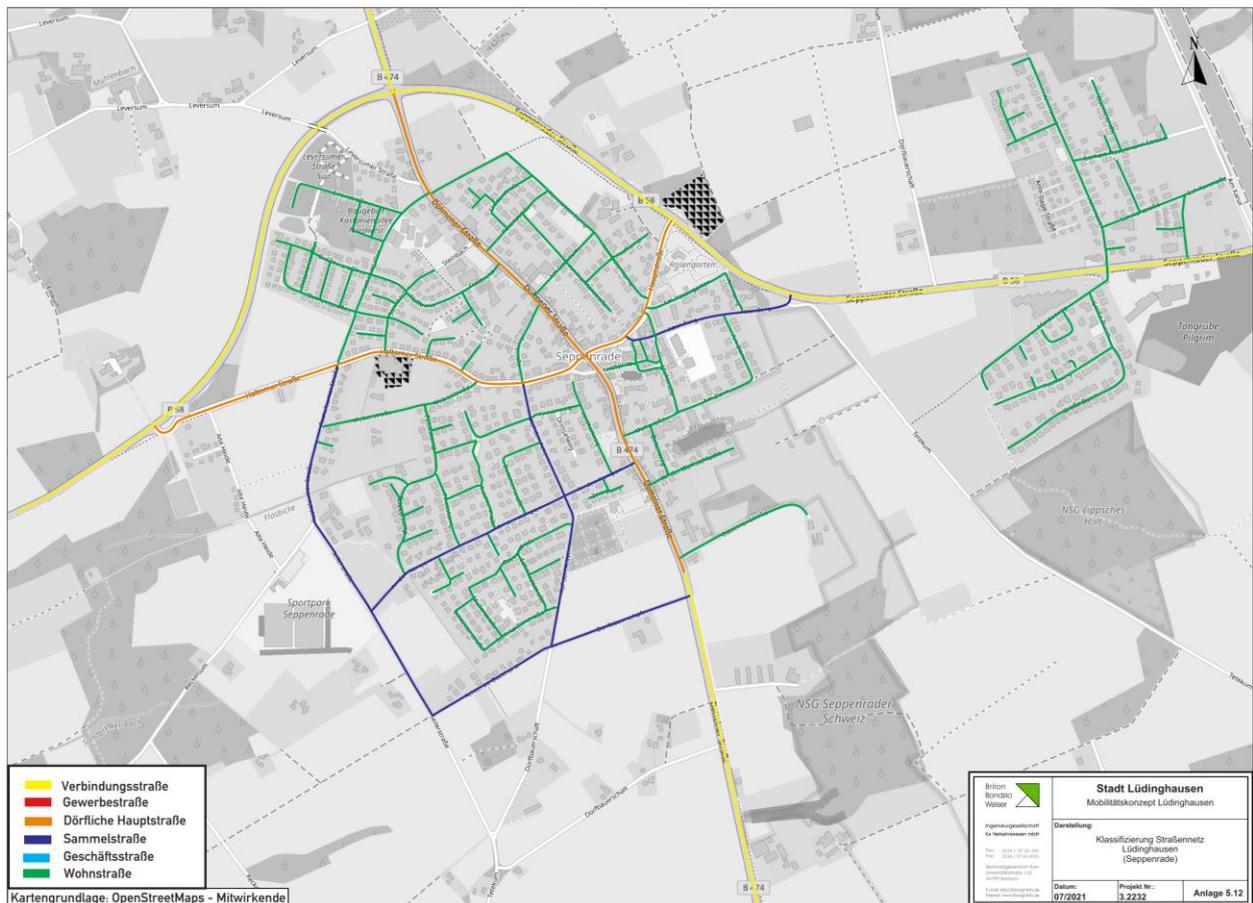


Abbildung 15: Klassifizierung Straßennetz - Seppenrade

Zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsberuhigung

Das innerstädtische Hauptstraßennetz ist nahezu durchgängig mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Mit dem Ziel, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten umzusetzen, wurden sämtliche Wohngebiete abseits des Hauptstraßennetzes als Tempo 30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325 StVO) ausgewiesen. In den primär gewerblich genutzten Gebieten ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet.

Knotenpunkte

Die Knotenpunkte verkehrswichtiger Straßen werden in Lüdinghausen im Allgemeinen mit Lichtsignalanlagen oder mit Kreisverkehren geregelt.

Die signalgeregelten Knotenpunkte im Zuge der B 58 (Ausnahme B58 / Am Hüwel) und der B 235 werden in den Hauptverkehrszeiten in koordinierter teilverkehrsabhängiger Steuerung betrieben. Die Umlaufzeit beträgt in den Spitzenzeiten 72 Sekunden. Es erfolgt keine signaltechnische Sicherung der abbiegenden Ströme. Die weiteren signalisierten Knotenpunkte werden in verkehrsabhängiger Einzelsteuerung betrieben.



Im Stadtgebiet Lüdinghausens befinden sich insgesamt sechs Kreisverkehre. An den drei Kreisverkehren

- B 58 / Selmer Straße
- B 58 / Hans-Böckler-Straße
- B 58 / B 474

werden die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Kfz-Verkehr vorfahrtrechtlich untergeordnet.

Lediglich am Kreisverkehr B 58 / B 235 werden sowohl die Radfahrer als auch die Fußgänger vorfahrtrechtlich gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert.

An den beiden Kreisverkehren

- Mühlenstraße / Selmer Straße und
- B 235 / Geschwister-Scholl-Straße

sind keine Fußgängerüberwege markiert. Daher sind die Fußgänger in den Ausfahrten gegenüber dem Kfz-Verkehr vorfahrtberechtigt und in den Zufahrten wartepflichtig.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.13) zeigt die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme des motorisierten Individualverkehrs in Lüdinghausen.

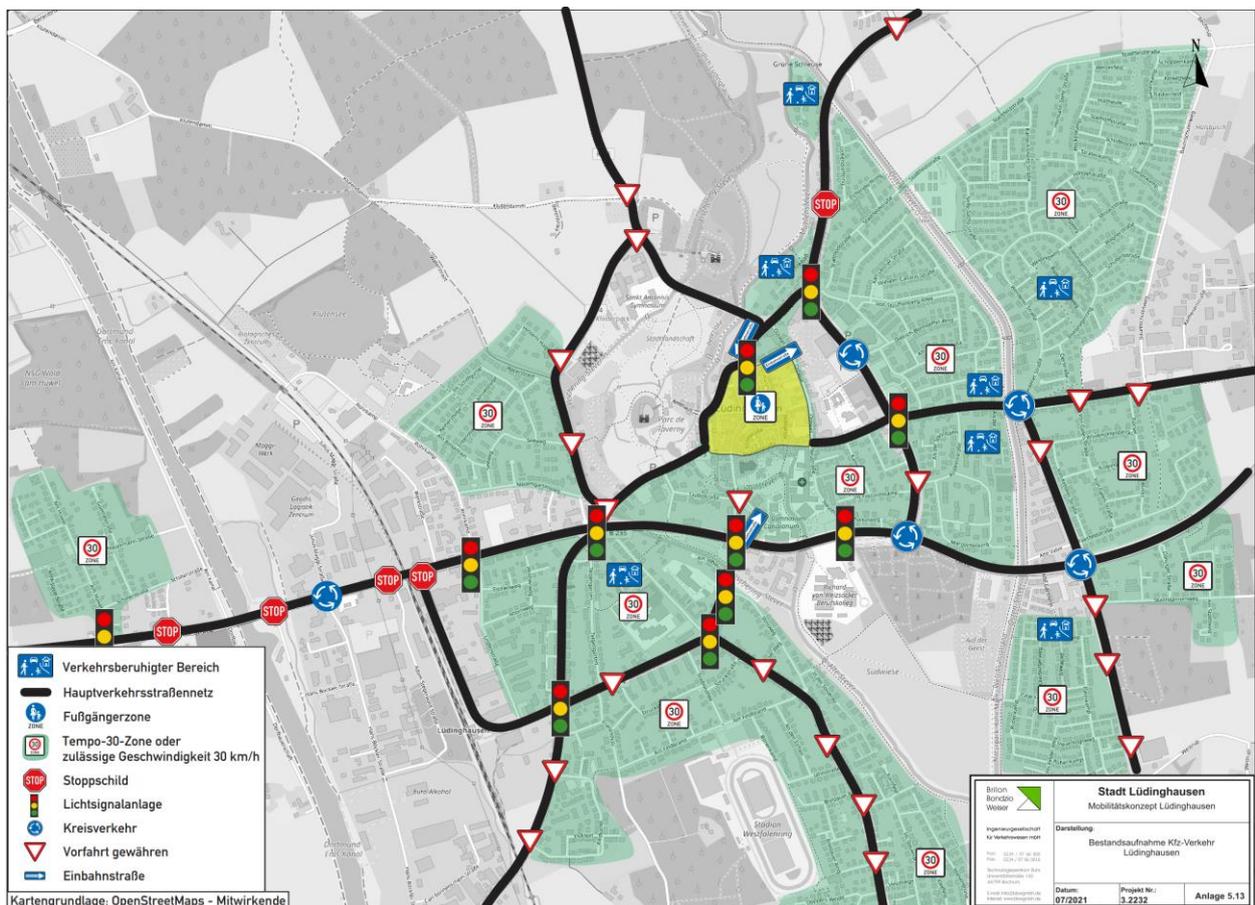


Abbildung 16: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - Kfz-Verkehr



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.14) zeigt die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme des motorisierten Individualverkehrs in Seppenrade.

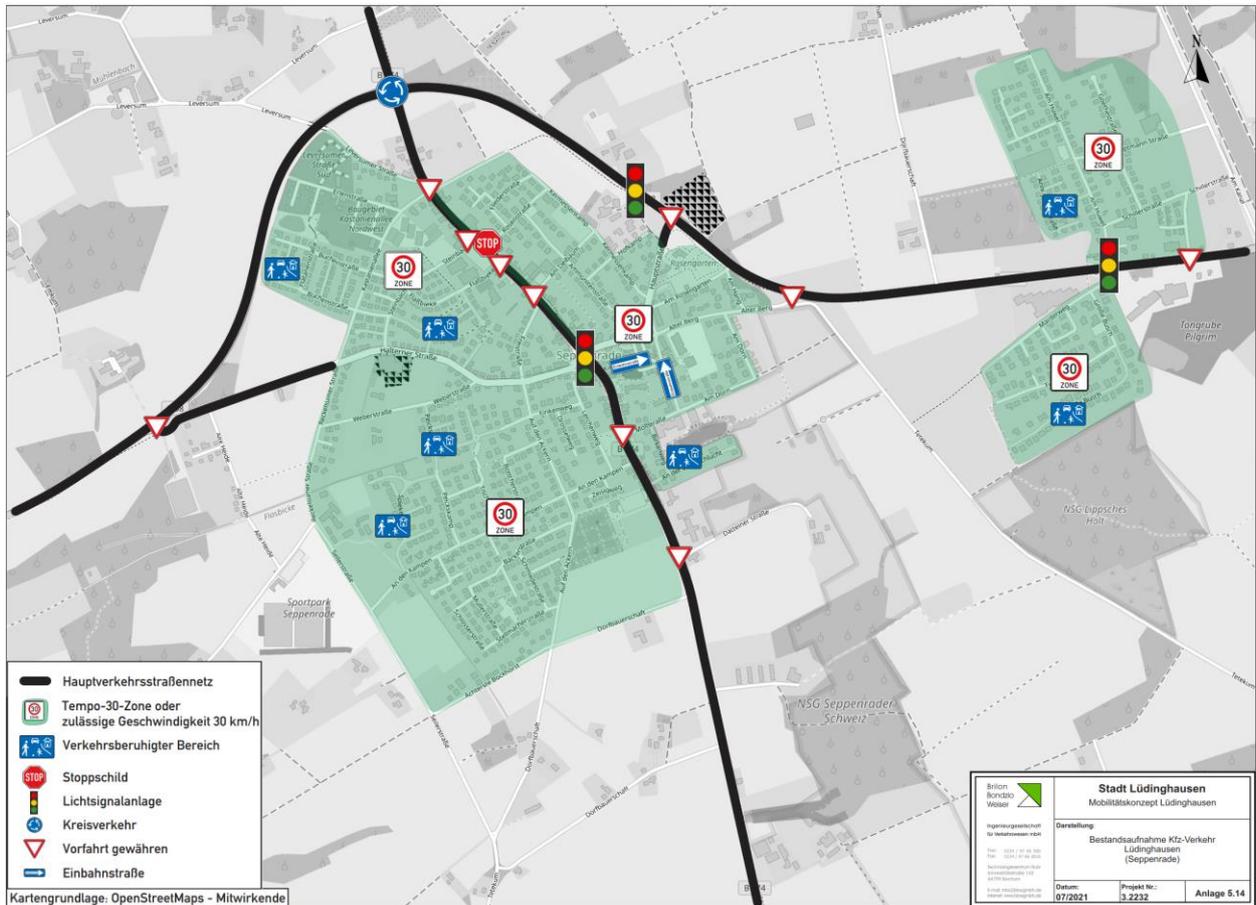


Abbildung 17: Bestandsaufnahme Seppenrade - Kfz-Verkehr



Verkehrsnachfrage

Aus verschiedenen aktuellen Verkehrsuntersuchungen liegt ein umfassendes Bild der Verkehrsnachfrage in Lüdinghausen vor. Ergänzend wurden an sechs zentralen Knotenpunkten im Hauptstraßennetz am Dienstag, den 15.06.2021 und am Donnerstag, den 17.06.2021 im Zeitraum von 06:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr Knotenstromzählungen durchgeführt. Die Auswertung erfolgte nach Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugarten des Kfz-Verkehrs getrennt in 15min-Intervallen. An geeigneten Querschnitten im Straßennetz erfolgte zudem die fahrtrichtungsbezogene Erfassung der Verkehrsstärken über einen Zeitraum von 24-Stunden hinweg mit automatischen Erfassungsgeräten.

Auf Grundlage der Zählergebnisse wurde das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen im Straßennetz berechnet.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.15) zeigt das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen im untersuchten Straßennetz sowie den Schwerverkehrsanteil.



Abbildung 18: Verkehrsbelastungen im Straßennetz (DTVw in [Kfz/24h] / SV-Anteil in [%])

Die in der Abbildung dargestellten Verkehrsbelastungen zeigen, dass auf den Bundesstraßen die höchsten Verkehrsbelastungen auftreten. Die höchsten Verkehrsbelastungen treten dabei im Zuge der B 58 mit bis zu 21.100 Kfz/24h und im Zuge der B 235 mit bis zu 13.400 Kfz/24h auf.

Die höchsten Verkehrsbelastungen (jeweils Maximalwerte im Straßenzug) sind in den folgenden Straßen zu beobachten:

- B 58 mit bis zu 21.100 Kfz/24h,
- B 235 mit bis zu 13.400 Kfz/24h,



- L 835 mit bis zu 11.800 Kfz/24h,
- B 474 mit bis zu 10.800 Kfz/24h,
- Wolfsberger Straße mit bis zu 7.300 Kfz/24h und
- Industriestraße mit bis zu 6.800 Kfz/h.

Der Schwerverkehrsanteil variiert nach Streckenzug und Querschnitt. Im Zuge der B 58 beträgt er zwischen 6 und 12 % und im Zuge der B 235 zwischen 4 und 6 %.

5.2.5 Ruhender Verkehr

Die Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs konzentriert sich auf Stellplatzanlagen im Bereich der Innenstadt und des Bahnhofsumfeldes.

In der gesamten Innenstadt sind mehrere mittelgroße Stellplatzanlagen verteilt. Die größten Stellplatzanlagen sind

- in der Steverstraße (Pferdewiese: 59 Stellplätze, Rathaus: 86 Stellplätze),
- in der Straße Am Borg (61 Stellplätze),
- Lüdinghausen Forum (79 Stellplätze),
- am Krankenhaus (111 Stellplätze) ,
- am Ostwall (67 Stellplätze),
- in der Konrad-Adenauer-Straße (Edeka-Markt: 253 Stellplätze) sowie
- an der Felizitas-Kirche (39 Stellplätze).

Der Parkplatz am Bahnhof umfasst 30 Stellplätze.

Das Parken auf den städtischen Parkplätzen in der Innenstadt ist für Elektroautos in Lüdinghausen und Seppenrade kostenfrei. Auf den untersuchten Stellplatzanlagen am Rathaus, Lüdinghausen Forum, Felizitas-Kirche und am Krankenhaus wird ein Parkschein benötigt. Auf den anderen untersuchten Stellplatzanlagen ist das Parken kostenfrei.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.16) zeigt die Lage und Bewirtschaftungsform der untersuchten Stellplätze.

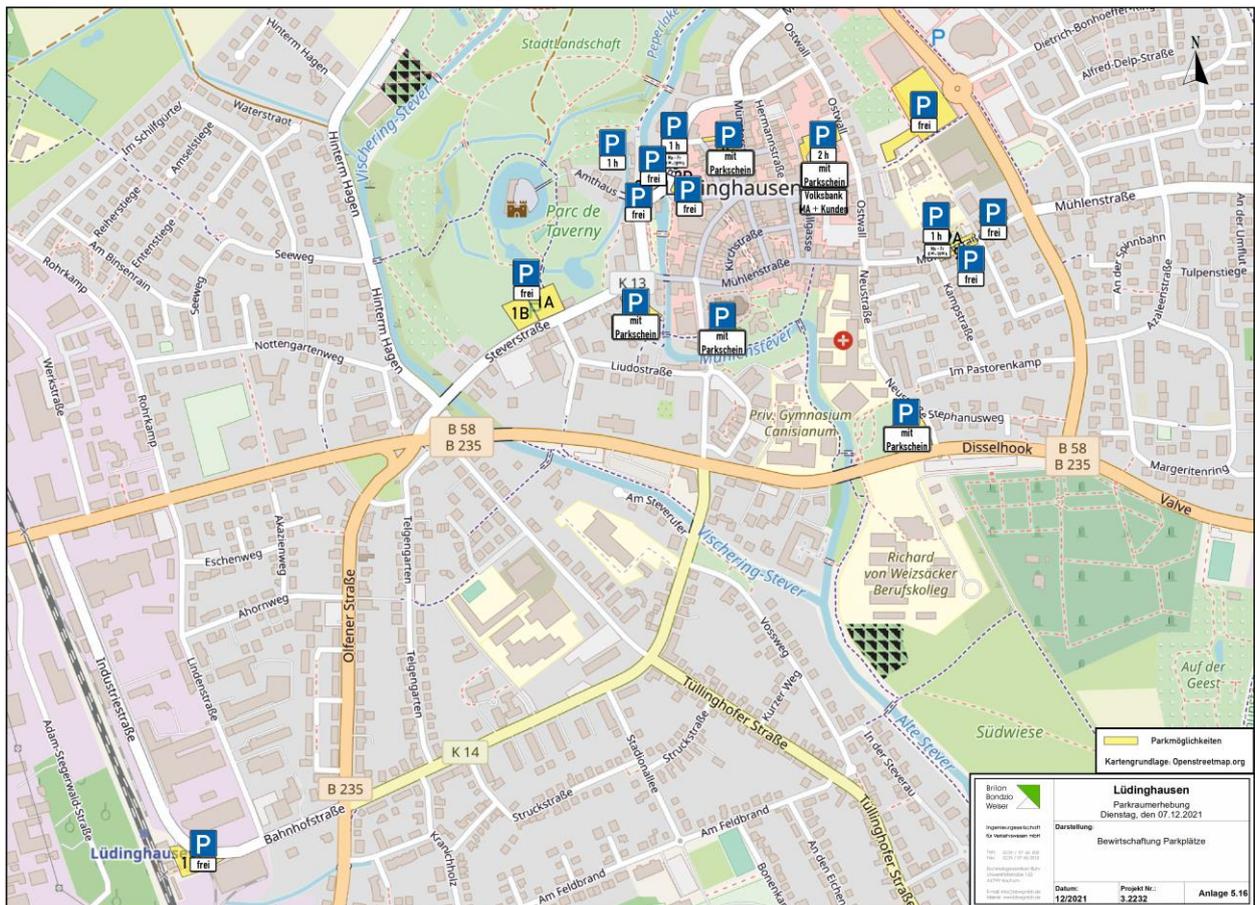


Abbildung 19: Stellplatzerhebung - Lage und Bewirtschaftungsform

An den oben genannten acht Stellplatzanlagen sowie im Zuge Mühlenstraße zwischen B 235 und Ostwall erfolgte am Dienstag, den 07.12.2021 eine Erhebung der Stellplatzauslastung. Die Erhebung erfolgte durch stündliche Begehungen am Dienstag, den 07.12.2021 im Zeitraum von 6:00 – 22:00 Uhr.

Aus den Informationen des Parkzeitpunkts und der Parkdauer lassen sich Rückschlüsse zu den einzelnen Nutzergruppen (Anwohner, Beschäftigte, Besucher bzw. Kunden) ziehen. Es kann die Annahme getroffen werden, dass die Stellplätze, die um 06:00 Uhr belegt sind, von Anwohnern belegt werden.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Stellplatzerhebung ist zu beachten, dass die Erhebung während der Corona-Pandemie stattfand. Zwar waren am Tag der Erhebung die Geschäfte des Einzelhandels geöffnet, jedoch ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Kunden geringer waren als vor der Pandemie. Dieser Effekt wird ggf. dadurch kompensiert, dass die Erhebung in der Vorweihnachtszeit stattfand und die Anzahl der Kunden im Einzelhandel während dieser Zeit höher ist als im restlichen Jahr.



Die folgende Abbildung zeigt die Stellplatzbelegung in der Innenstadt.

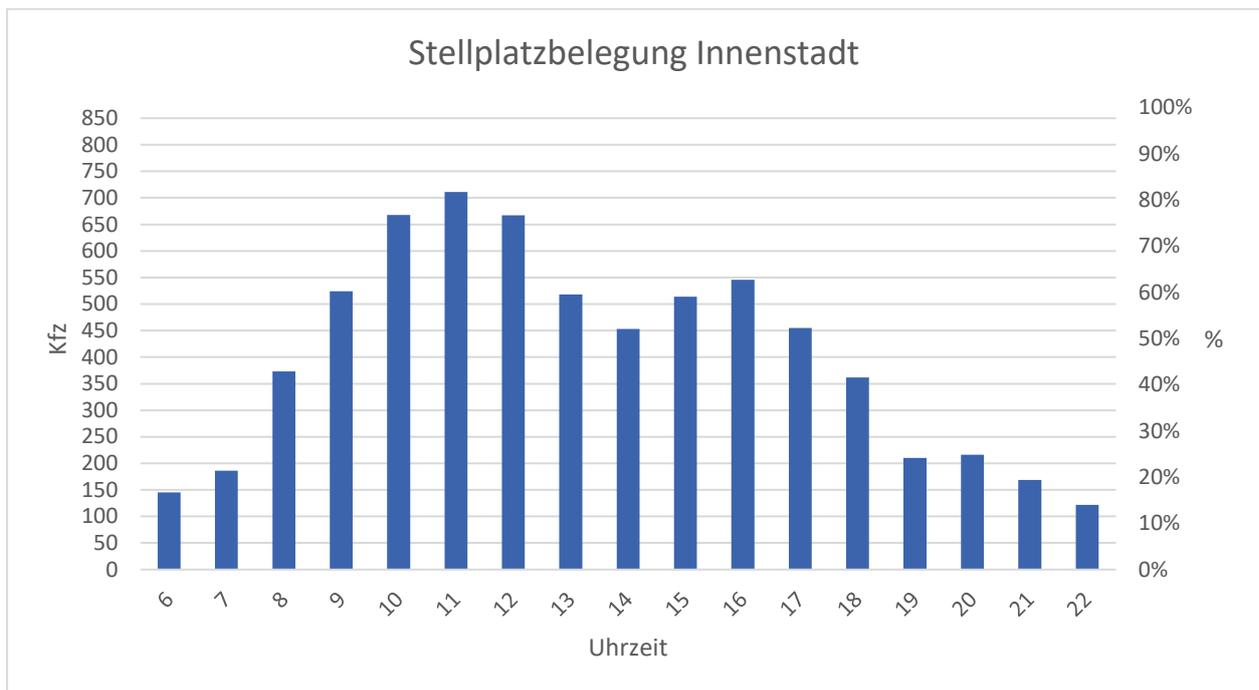


Abbildung 20: Ganglinie Stellplatzbelegung Innenstadt

Die Abbildung zeigt, dass die höchste Stellplatzauslastung am späten Vormittag um 11 Uhr bei rund 80 % (711 belegte Stellplätze von rund 850 insgesamt verfügbaren Stellplätzen) lag. Am Nachmittag lag die höchste Stellplatzauslastung in der Innenstadt um 16 Uhr bei rund 65 %. Darüber hinaus zeigt die Abbildung, dass weniger als 15 % der untersuchten Stellplätze von Anwohnern genutzt werden.



Die folgende Abbildung zeigt die Stellplatzbelegung auf dem Parkplatz am Bahnhof.

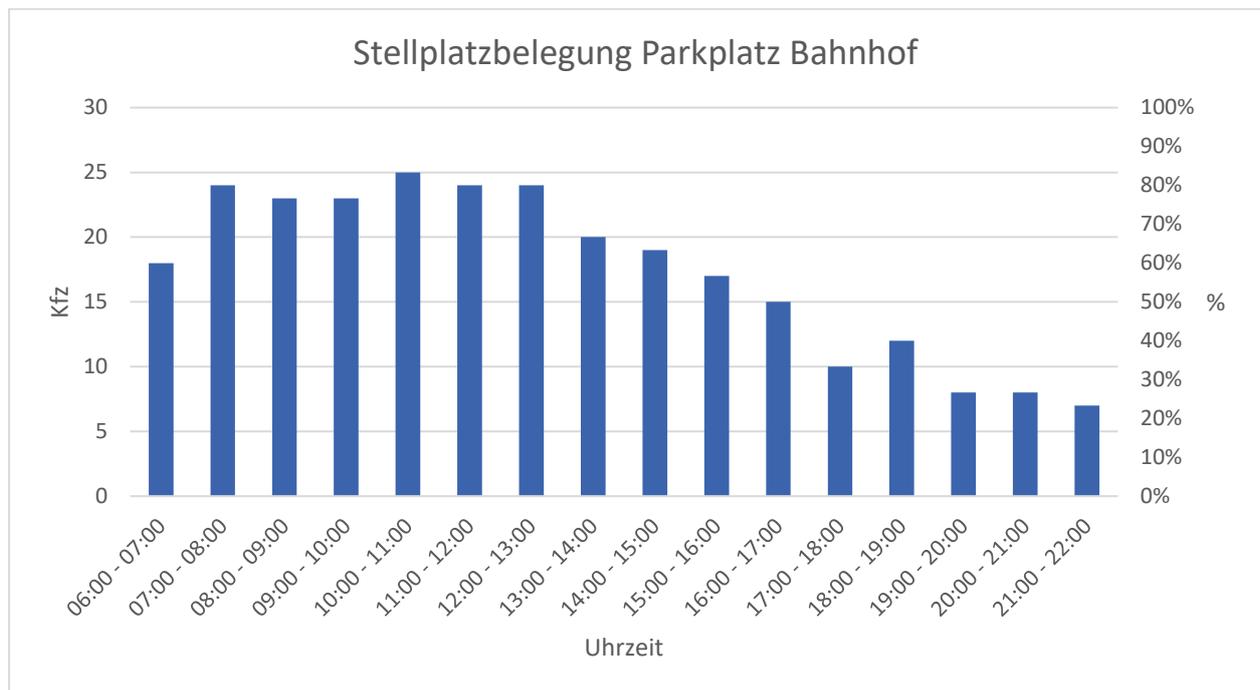


Abbildung 21: Ganglinie Stellplatzbelegung Bahnhof

Die Abbildung zeigt, dass die Auslastung der Stellplatzanlage in der Zeit zwischen 07:00 Uhr und 13:00 Uhr am höchsten ist. In diesem Zeitraum waren bis zu 25 der 30 Stellplätze belegt.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.17) zeigt die Anzahl der vorhandenen Stellplätze sowie die Auslastung um 06:00 Uhr zu Erhebungsbeginn. Die Abbildung zeigt, dass um 06:00 Uhr die meisten Stellplatzanlagen in Lüdinghausen gering ausgelastet waren. Die höchste Auslastung wurde in der Mühlenstraße sowie auf der Stellplatzanlage Am Borg festgestellt. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den abgestellten Fahrzeugen im Wesentlichen um Fahrzeuge der Anwohner handelte. Die Belegung spiegelt somit die Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen durch die Anwohner wider.

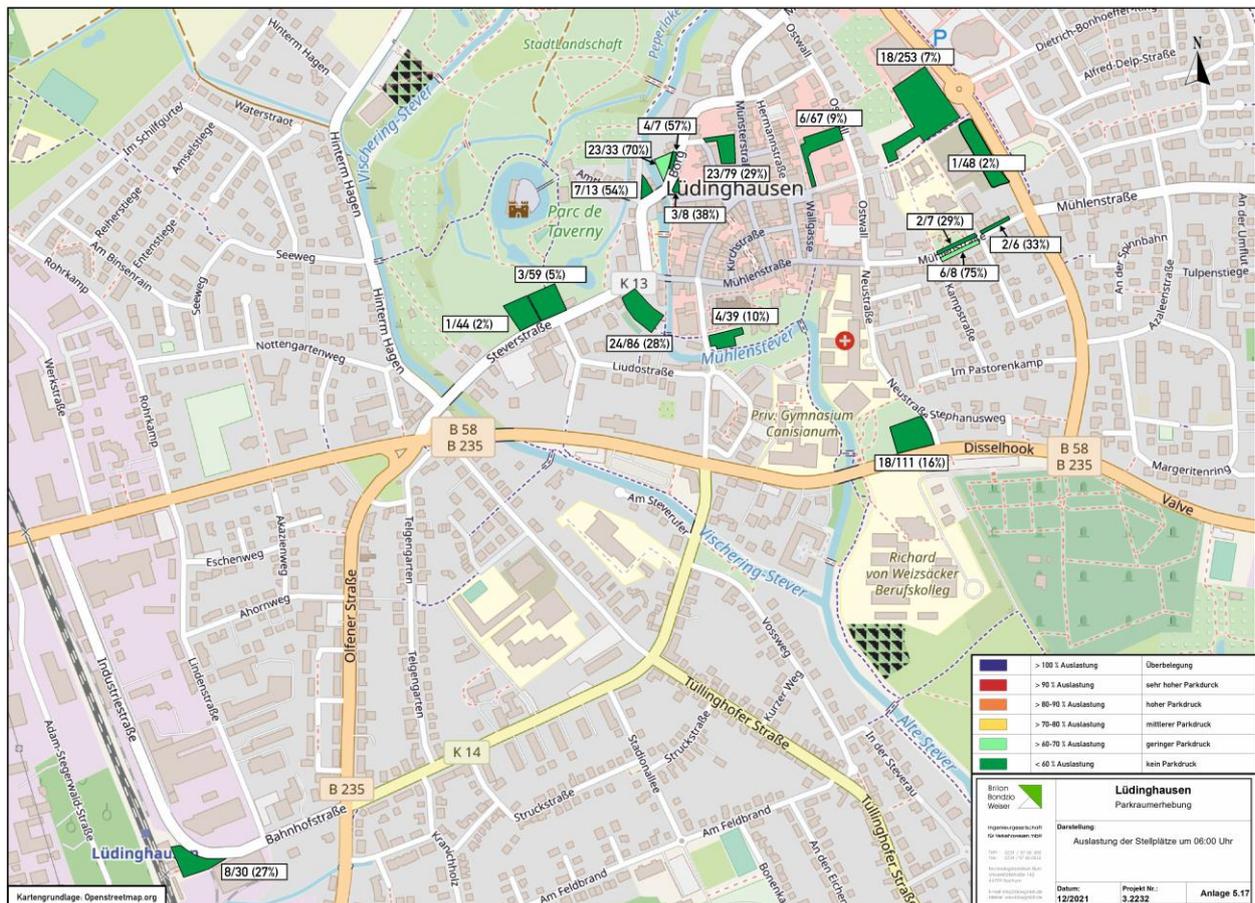


Abbildung 22: Stellplutzerhebung - Auslastung 06:00 Uhr

Die maximale Stellplatzbelegung aller untersuchten Stellplatzanlagen wurde am späten Vormittag um 11:00 Uhr ermittelt. Dieses Belegungsmuster ist typisch für Stellplatzanlagen in Zentrumsnähe. In diesem Zeitraum überlagert sich die Stellplatznachfrage unterschiedlicher Nutzergruppen, wie Kunden, Besucher und Beschäftigte.

Insgesamt sind um 11:00 Uhr rund 80 % der auf den untersuchten Stellplatzanlagen zur Verfügung stehenden Stellplätze belegt. Die höchste Stellplatzauslastung wurde in den Stellplatzanlagen Am Borg, in der Mühlenstraße und in der Konrad-Adenauer-Straße (Edeka-Parkplatz) ermittelt. Die hohe Auslastung der Stellplatzanlage Am Borg ist voraussichtlich auf die Nähe zur Innenstadt und die fehlende Bewirtschaftung zurückzuführen. Auf dem Parkplatz in der Konrad-Adenauer-Straße (Edeka-Parkplatz) waren 227 von 253 Stellplätzen belegt. Es ist davon auszugehen, dass diese Stellplatzanlage nicht nur von Kunden des Edeka-Marktes, sondern auch von Besuchern, Kunden oder Beschäftigten aus der Innenstadt genutzt wird.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.18) zeigt die Auslastung der Stellplätze um 11:00 Uhr.

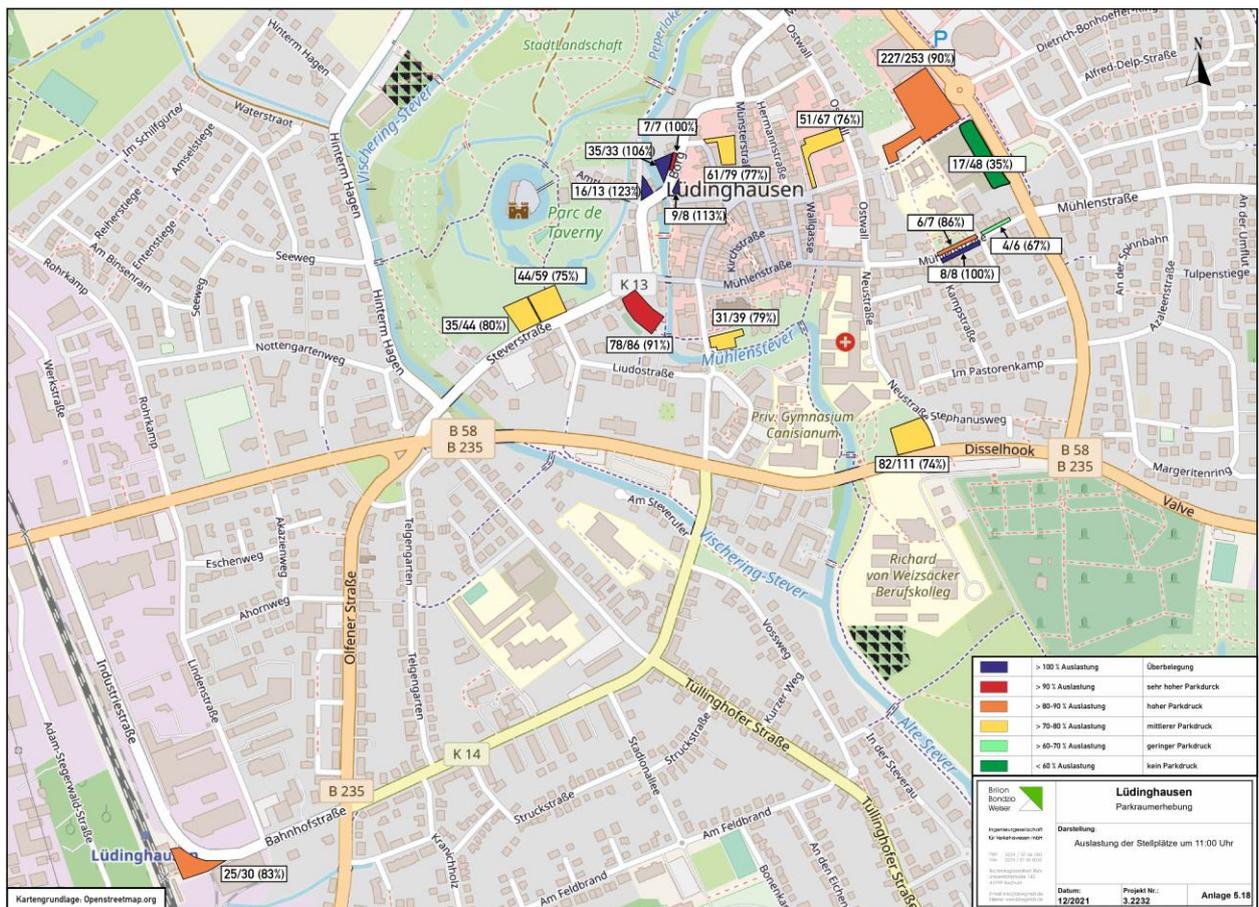


Abbildung 23: Stellplatzauslastung - 11:00 Uhr

5.3 Bestandsaufnahme Verkehrssicherheit

5.3.1 Methodik

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die Daten der amtlichen Unfallstatistik zusammengetragen und zielgerichtet ausgewertet.

Gemäß der Unfallstatistik für die Stadt Lüdinghausen wurden 229 meldepflichtige Verkehrsunfälle im Jahr 2020 registriert. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Jahr 2019 um rund 50 Unfälle. Insgesamt verunglückten 118 Personen bei Verkehrsunfällen im Jahr 2020. Bei den Verunglückten handelt es sich um

- einen Getöteten,
- 42 Schwerverletzte und
- 75 Leichtverletzte.

An sechs Knotenpunkten wurden Drohnenbefliegungen für einen Zeitraum von jeweils zwei Stunden durchgeführt, um die Verkehrskonflikte an den jeweiligen Knotenpunkten zu analysieren. Die Auswahl der Knotenpunkte erfolgte nach Sichtung der Unfallstatistik in Absprache mit der Stadt Lüdinghausen.



Die Drohnenbefliegungen wurde an den folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- B 58 / Steverstraße,
- B 58 / Wolfsberger Straße,
- B 58 / Valve,
- B 58 / Auf der Geest / B 235,
- B 58 / Neustraße und
- B 58 / Hauptstraße (Seppenrade).

5.3.2 B 58 / Steverstraße

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um eine signalisierte Kreuzung. Im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2021 wurden insgesamt 14 Unfälle an dem Knotenpunkt B 58 / Steverstraße registriert. Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 1 Unfall mit Schwerverletztem (Kategorie 2)
- 8 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
- 5 Unfälle mit Sachschäden (Kategorie 4 und 5)

Unfalltyp:

- 1 Fahrnfall (Unfalltyp 1)
- 5 Abbiegeunfälle (Unfalltyp 2)
- 7 Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (Unfalltyp 3)
- 1 Unfall durch ruhenden Verkehr (Unfalltyp 5)

Unfallbeteiligung:

- 14 Pkw
- 12 Fahrräder
- 1 Fußgänger
- 3 andere Fahrzeuge

Die hohe Anzahl der Einbiegen-Kreuzen-Unfälle und der Abbiegeunfälle sind zumindest teilweise auf das Signalprogramm mit den bedingten Verträglichkeiten und den direkten Rechtsabbiegefahrstreifen zurückzuführen. Darüber hinaus kann davon ausgegangen werden, dass die Radverkehrsführung im Übergang von der B 58 in die Steverstraße problematisch ist. Ein Großteil der Radfahrer nutzt dabei den Geh-/ Radweg auf der westlichen Fahrbahnseite der Steverstraße.

Diese Annahme wird durch die Auswertung der Drohnenaufnahmen bestätigt. Während der Drohnenbefliegungen wurde beobachtet, dass Konflikte dadurch entstehen, dass die Linksabbieger von der B 58 in die Steverstraße sowie in die B 235 nicht separat signalisiert werden und die Rechtsabbieger aus der B 235 sowie der Steverstraße zusammen mit den Radfahrern und Fußgängern freigegeben werden.

Darüber hinaus wurde beobachtet, dass Radfahrer vermehrt als „Geisterfahrer“ auf der falschen Straßenseite in die Steverstraße fahren.



Die folgende Abbildung zeigt gleichzeitig mehrere „Geister-Radfahrer“ in Richtung Steverstraße.



Abbildung 24: Drohnenbefliegung B 58 / Steverstraße

5.3.3 B 58 / Wolfsberger Straße

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um eine signalisierte Kreuzung. Im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2021 wurden insgesamt sieben Unfälle an dem Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße registriert. Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 1 Unfall mit Schwerverletztem (Kategorie 2)
- 4 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
- 2 Unfälle mit Sachschäden (Kategorie 4 und 5)

Unfalltyp:

- 1 Fahrnfall (Unfalltyp 1)
- 3 Abbiegeunfälle (Unfalltyp 2)
- 1 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (Unfalltyp 3)
- 2 Sonstige Unfälle (Unfalltyp 7)



Insgesamt ist die Unfallsituation mit sieben Unfällen innerhalb von drei Jahren eher unauffällig. Die dominierenden Abbiegeunfälle sind zumindest teilweise auf das Signalprogramm mit den bedingten Verträglichkeiten zurückzuführen.

Die Drohnenbefliegungen zeigen, dass insbesondere im Zuge der östlichen Furt über die B 58 Unfallpotenzial besteht. Der Rechtsabbieger aus der Wolfsberger Straße wird auf einem eigenen Fahrstreifen bedingt verträglich mit den parallel freigegebenen Fußgängern und Radfahrern geführt.

Darüber hinaus entsteht durch die unterschiedliche Fahrstreifenzuweisung im südlichen (Rechtsabbiegefahrstreifen und kombinierter Gerade-Linksabbiegefahrstreifen) und nördlichen Knotenpunktarm (Linksabbiegefahrstreifen, kombinierter Geradeaus-Rechtsabbiegefahrstreifen) eine ungünstige Begegnungssituation der bedingt verträglichen Knotenströme.

Die folgende Abbildung zeigt die Konfliktsituation zwischen rechtsabbiegenden Fahrzeugen und dem Fuß- und Radverkehr.

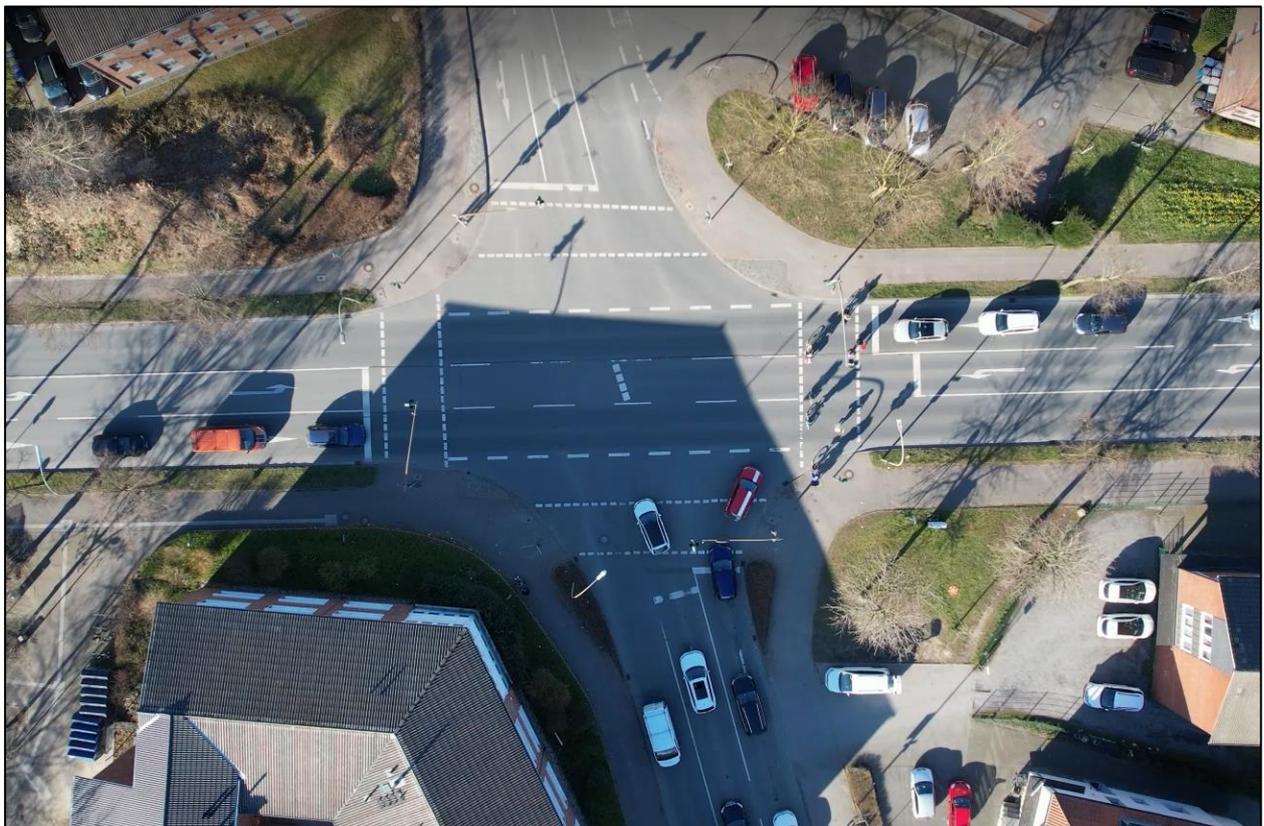


Abbildung 25: Drohnenbefliegung B 58 / Wolfsberger Straße

5.3.4 B 58 / Valve

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um die vorfahrtgeregelte Anbindung der Versorgungszentrums unmittelbar westlich des Kreisverkehrs mit der Selmer Straße. Das Linkseinbiegen von der Grundstückszufahrt in die B 58 ist mittels Verkehrszeichen untersagt.

Im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2021 wurden insgesamt zwölf Unfälle an dem Knotenpunkt B 58 / Valve registriert. Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:



Schwerste Unfallfolge:

- 3 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
- 9 Unfälle mit Sachschäden (Kategorie 4 und 5)

Unfalltyp:

- 3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (Unfalltyp 3)
- 1 Unfall durch ruhenden Verkehr (Unfalltyp 5)
- 1 Unfall im Längsverkehr (Unfalltyp 6)
- 7 Sonstige Unfälle (Unfalltyp 7)

Die Einbiegen-Kreuzen-Unfälle deuten auf Vorfahrtmissachtungen hin. Inwieweit unzulässige Linkseinbiegevorgänge eine Rolle beim Unfallbild spielen ist auf Grundlage der Unfallstatistik nicht ablesbar. Die Drohnenbefliegungen lieferten hierzu keine weiteren Anhaltspunkte.

5.3.5 B 58 / Auf der Geest / B 235

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um einen Kreisverkehr. Die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer werden an den Querungsstellen gegenüber dem Kfz-Verkehr mittels Fußgängerüberwegen und Radfurten vorfahrtrechtlich übergeordnet.

Im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2021 wurden insgesamt acht Unfälle an dem Knotenpunkt B 58 / Auf der Geest / B 235 registriert. Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 7 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
- 1 Unfälle mit Sachschäden (Kategorie 4 und 5)

Unfalltyp:

- 3 Fahrurfälle (Unfalltyp 1)
- 1 Abbiegeunfälle (Unfalltyp 2)
- 2 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (Unfalltyp 3)
- 2 Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6)

Insgesamt ist die Unfallsituation mit acht Unfällen in drei Jahren eher unauffällig. Auf der Grundlage der Unfallstatistik lässt sich keine vorherrschende Unfallursache ableiten. Im Vergleich zu den an anderen Kreisverkehren häufigen Unfalltypen fällt die vergleichsweise hohe Anzahl an Fahrurfällen auf. Zur genaueren Beurteilung bedarf es allerdings den Informationen aus den polizeilichen Unfallprotokollen. Die Drohnenbefliegungen lieferten hierzu keine weiteren Anhaltspunkte.



5.3.6 B 58 / Neustraße

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um eine vorfahrtgeregelte Einmündung. Im östlichen Knotenpunktarm der B 58 ist eine Fußgängerschutzanlage angelegt.

Im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2021 wurden insgesamt sieben Unfälle an dem Knotenpunkt B 58 / Neustraße registriert. Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 2 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
- 5 Unfälle mit Sachschäden (Kategorie 4 und 5)

Unfalltyp:

- 2 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (Unfalltyp 3)
- 2 Unfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6)
- 3 Sonstige Unfälle (Unfalltyp 7)

Insgesamt ist das Unfallgeschehen mit sieben Unfällen innerhalb von drei Jahren eher unauffällig. Typisch für solche Situationen sind die Einbiegen-Kreuzen-Unfälle, die auf eine Missachtung der Vorfahrtregelung zurückzuführen sind, sowie die Unfälle im Längsverkehr. Hierbei handelt es sich um aller Voraussicht nach um Auffahrunfälle vor der Fußgängerschutzanlage.

Während der Drohnenbefliegungen wurde beobachtet, dass Konflikte zwischen aus der Neustraße in die B 58 einfahrenden und von der B 58 in die Neustraße abbiegenden Fahrzeugen entstehen. Die Neustraße ist der B 58 mittels Zeichen 206 StVO (Stop) vorfahrtrechtlich untergeordnet. Es wurde beobachtet, dass die Haltelinie in der Neustraße des Öfteren ohne Halt überfahren wird. Der Fuß- und Radweg kann von der Haltelinie nicht optimal eingesehen werden, sodass sich die Fahrzeuge vorsichtig vortasten. In Kombination mit der geringen Fahrbahnbreite und dem engen Kurvenradius entstehen Konflikte mit einbiegenden Fahrzeugen.

Die folgende Abbildung zeigt eine solche Situation.



Abbildung 26: Drohnenbefliegung - B 58 / Neustraße



5.3.7 B 58 / Hauptstraße (Seppenrade)

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um eine vorfahrtgeregelt Kreuzung. Die Hauptstraße sowie der gegenüberliegende Wirtschaftsweg münden vorfahrtrechtlich untergeordnet in die B 58 ein. Auf der Südseite der B 58 verläuft ein gemeinsamer Geh-/Radweg, der bei der Querung der Hauptstraße mittels einer Furtmarkierung übergeordnet ist.

Im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2021 wurden insgesamt sechs Unfälle an dem Knotenpunkt B 58 / Hauptstraße (Seppenrade) registriert. Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 1 Unfall mit Schwerverletztem (Kategorie 2)
- 1 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
- 4 Unfälle mit Sachschäden (Kategorie 4 und 5)

Unfalltyp:

- 1 Abbiegeunfall (Unfalltyp 2)
- 2 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (Unfalltyp 3)
- 2 Überschreiten-Unfälle (Unfalltyp 4)
- 1 Sonstiger Unfall (Unfalltyp 7)

Insgesamt ist das Unfallgeschehen mit sechs Unfällen innerhalb von drei Jahren eher unauffällig. Typisch für solche Situationen sind die Einbiegen-Kreuzen-Unfälle, die auf eine Missachtung der Vorfahrtregelung zurückzuführen sind. Genauerer Untersuchung bedürfen die Überschreiten-Unfälle, die mit einer Beteiligung von Fußgängern verbunden sind. Hier bedarf es einer genaueren Sichtung der Unfallprotokolle. Auch während der Drohnenbefliegungen konnten keine nennenswerten Konfliktsituationen beobachtet werden.



5.4 Bau von Entlastungsstraßen

In Lüdinghausen wird die Realisierung einer oder mehrerer Entlastungsstraßen in Erwägung gezogen, um insbesondere die stark belasteten Ortsdurchfahrten zu entlasten. Die B 58 und B 235 bündeln den Verkehr auf den klassifizierten Straßen im Umfeld Lüdinghausens und bilden die zentralen Verkehrsachsen innerhalb der Stadt. In ihren zentralen Abschnitten ist die B 58 bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt.

Für die Stadt Lüdinghausen wurden Möglichkeiten verschiedener Entlastungsstraßen untersucht. Dazu wurde ein Verkehrsmodell erstellt, auf dessen Grundlage anschließend die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Ortsumgehungen untersucht wurden [1].

Die folgende Abbildung zeigt die mögliche Lage der geprüften Entlastungsstraßen schematisch.

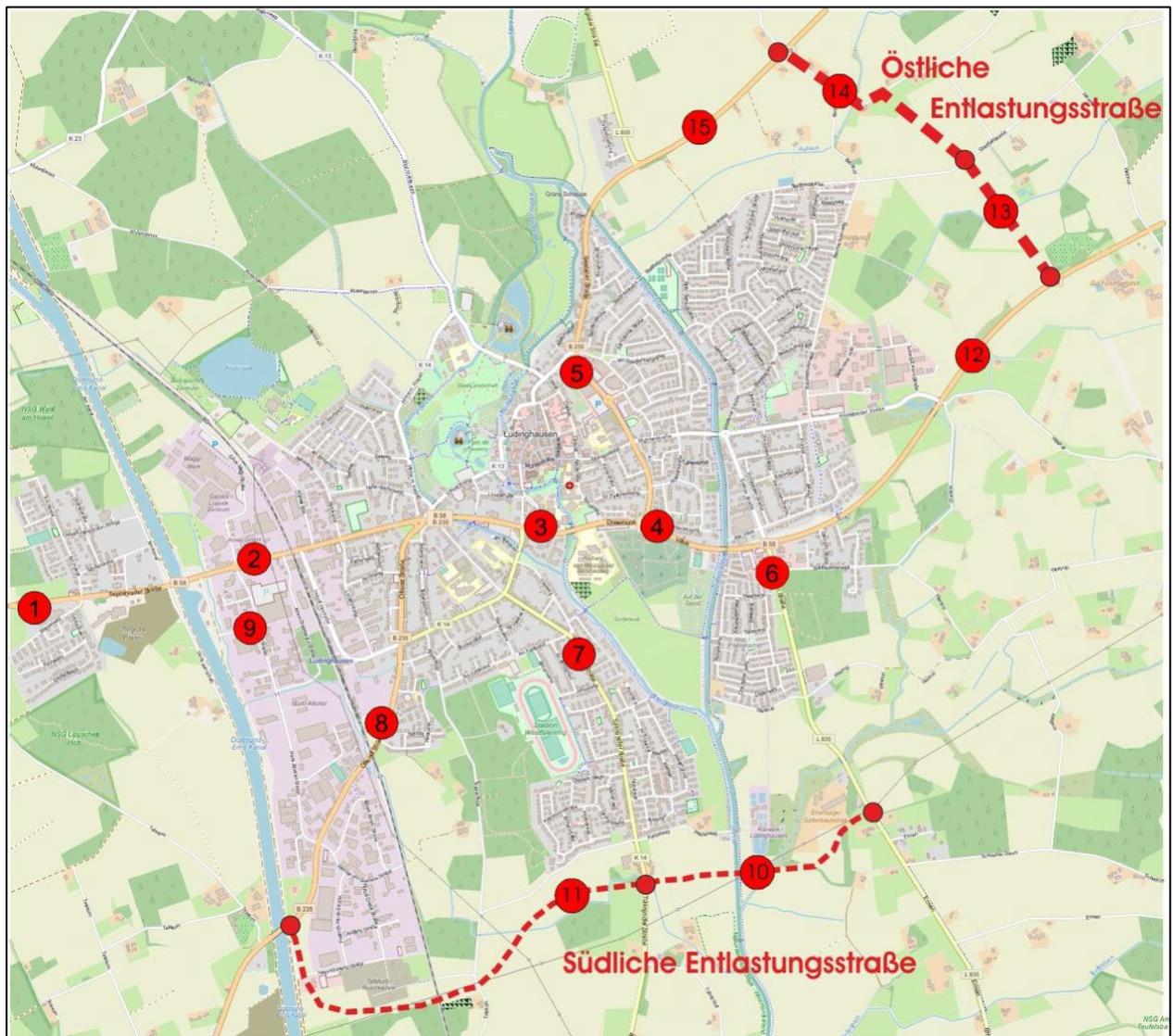


Abbildung 27: Lage möglicher Entlastungsstraßen

Die Untersuchungen zeigen, dass eine Entlastungsstraße unabhängig der untersuchten Varianten zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssituation in Lüdinghausen beitragen wird. Eine östliche Entlastungsstraße würde eine zusätzliche Erschließungsoption für die Entwicklung von Wohnbebauung im Nordosten von Lüdinghausen bedeuten. Es wird eine zeitnahe Umsetzung empfohlen [1].



Die Erfahrungen zeigen, dass die Umsetzung einer Entlastungsstraße den vorgesehenen Zeithorizont des Mobilitätskonzepts für die nächsten 10 bis 15 Jahre übersteigt. Daher wurden für das Mobilitätskonzept kein Neubau von Entlastungsstraßen berücksichtigt. Alle im Konzept vorgestellten Maßnahmen sind unabhängig von der Realisierung einer Entlastungsstraße. Die Realisierung einer Entlastungsstraße wird auch nach Umsetzung der im Mobilitätskonzept dargestellten Maßnahmen weiterhin empfohlen.

5.5 Online-Befragung der Bürger zum Thema Verkehr

Dem Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit wurde im Rahmen des Gesamtprojektes eine erhebliche Bedeutung beigemessen. Über das Mobilitätskonzept mit seinen Zielen und aktuellen Sachständen wurde die Öffentlichkeit auf einer Internetplattform während des gesamten Prozesses informiert.

Die Durchführung von klassischen Bürgerbeteiligungsformaten wie Bürgerwerkstätten und Bürgerversammlungen war aufgrund der Corona-Pandemie nicht umsetzbar. Daher erfolgte die Bürgerbeteiligung in Form einer Online-Bürgerbeteiligung. Im Rahmen einer Online-Befragung wurden die Bürger zu Stärken und Schwächen des Verkehrssystems in Lüdinghausen befragt. Hierzu wurde eine Internet-Plattform mit „Ideenbox“ geschaltet, auf der die Bürger Anregungen und Hinweise geben konnten. Diese konnten unmittelbar in einer Karte verortet werden.

Es sind über 250 Meldungen mit weit über 300 Anmerkungen zum Verkehr in und um Lüdinghausen eingegangen. Die zahlreichen Rückmeldungen wurden ausgewertet und kategorisiert, um sie im weiteren Projektverlauf miteinzubeziehen. Im Zuge des Mobilitätskonzeptes konnte nicht jede Einzelnennung im Detail berücksichtigt werden. Da sichergestellt werden soll, dass die vielen Hinweise und Ideen Beachtung finden, wurden die gesamten Ergebnisse der Ideenbox anonymisiert an die Stadt Lüdinghausen weitergegeben.

Die meisten Anmerkungen wurden bei den Themenfeldern Radverkehr und Kfz-Verkehr übermittelt.

Die folgende Abbildung zeigt die relative Verteilung der Rückmeldungen bezogen auf die einzelnen Verkehrsarten.



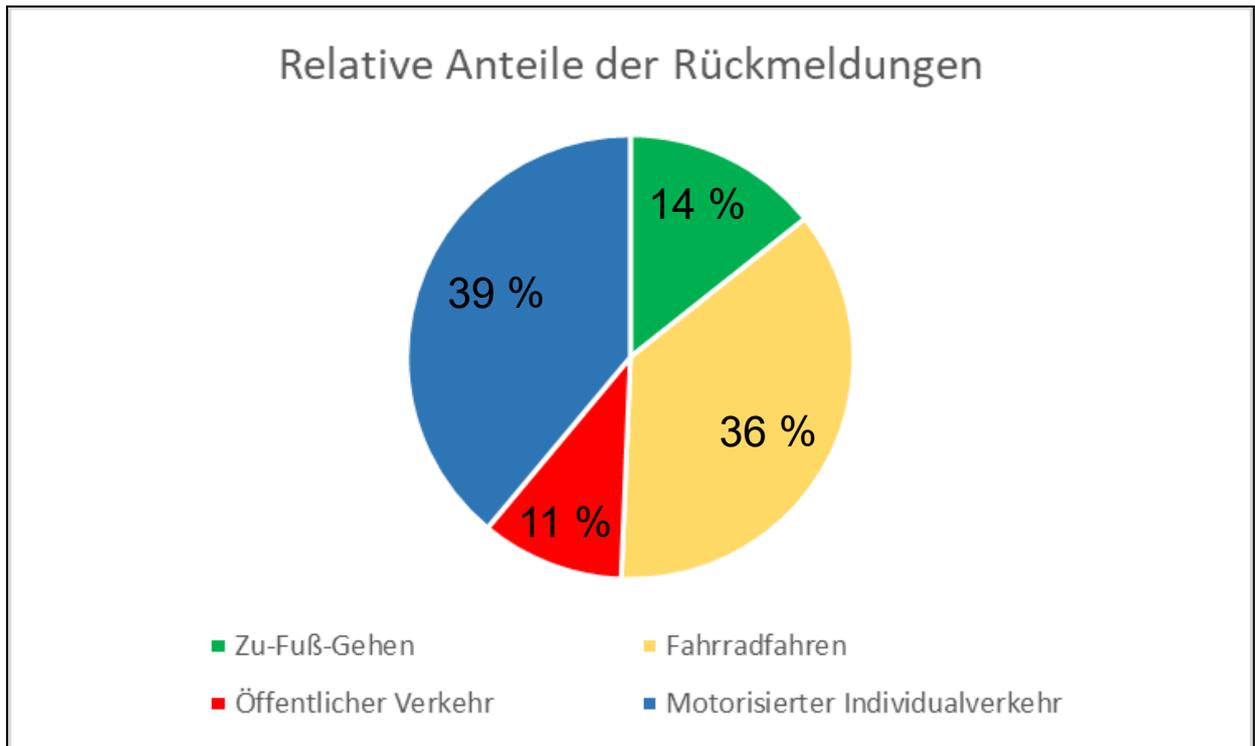


Abbildung 28: relative Verteilung der Rückmeldungen bezogen auf die einzelnen Verkehrsarten

Wie in der folgenden Heatmap zu erkennen ist, konzentrierten sich die meisten Rückmeldungen auf die Gebiete Seppenrade, Innenstadt und Stadtfeldstraße. Ein weniger stark ausgeprägter Schwerpunkt lässt sich im Bereich des Bahnhofs erkennen.

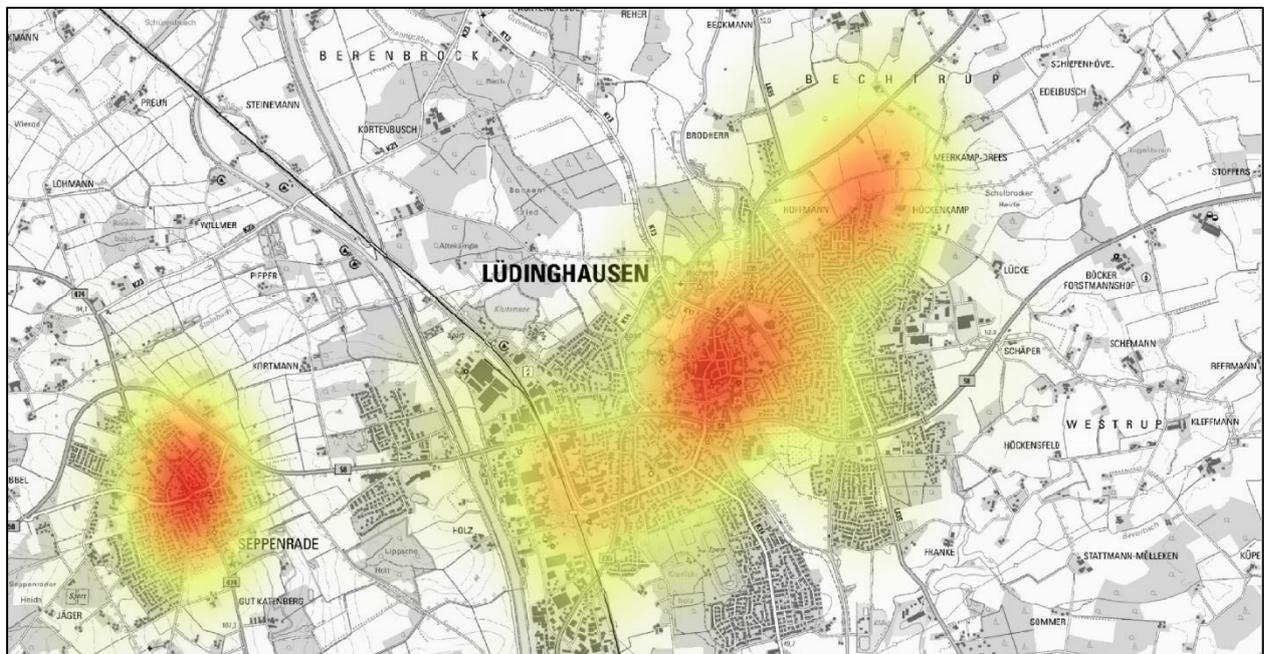


Abbildung 29: Heatmap Anmerkungen Ideenbox



Fußverkehr

Zum Fußverkehr wurden in der Ideenbox die meisten Anmerkungen zu

- der Mühlenstraße – Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern / fehlende Barrierefreiheit,
- der Stadtfeldstraße – Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und zu
- der B 474 in Seppenrade (fehlende Querungsstelle in Höhe des Aldi-Marktes)

gemacht.

Radverkehr

Zum Radverkehr wurden in der Ideenbox die meisten Anmerkungen zu

- der Mühlenstraße – Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern / fehlende Radverkehrsanlagen,
- der Stadtfeldstraße – Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern,
- der B58 – unzureichende Radverkehrsführung ,
- der Radverkehrsverbindung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen und zu
- fehlenden Fahrradabstellanlagen

gemacht.

ÖPNV

Zum ÖPNV wurden in der Ideenbox die meisten Anmerkungen zu

- Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof und Busbahnhof,
- fehlenden Anbindung der umliegenden Ortschaften und des nordöstlichen Wohngebiets und zu
- der ÖPNV-Verbindung Bahnhof – Innenstadt – Seppenrade

gemacht.

MIV

Zum MIV wurden in der Ideenbox die meisten Anmerkungen zu

- dem Verkehrsaufkommen in der Steverstraße,
- zu der Verkehrsabwicklung an den Knotenpunkten entlang der B 58,
- dem Bahnübergang an der B 58 – Rückstau und
- zu der B 474 in Seppenrade -Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

gemacht.



5.6 Befragung der Einzelhändler

Ergänzend zu den Bürgerbeteiligungen erfolgte im Dezember 2021 eine postalische Befragung der Einzelhändler der Innenstadt zu den Themen Verkehr und Mobilität. Die Ergebnisse der Befragung sollten dabei helfen, nicht nur für alle Verkehrsteilnehmer, sondern auch im Sinne der Einzelhändler ein zukunftsfähiges Konzept zu schaffen, so dass die Standortvoraussetzungen für die Einzelhändler optimiert werden und Lüdinghausen auch zukünftig ein attraktiver (Wirtschafts-)Standort bleibt.

Es wurden Fragen zum Unternehmen (Geschäftsbereich, Anzahl Mitarbeiter, Öffnungszeiten), Lieferverkehr (Häufigkeit, Fahrzeugart, Lieferzeiten), Mitarbeiterverkehr (Modal-Split, Parkplätze), Kundenverkehr (Modal-Split, Parkplätze), allgemeine Stellplatzsituation in der Innenstadt, Radverkehr (Fahrradabstellanlagen, Ladestationen) und Erreichbarkeit der Innenstadt gestellt.

Es wurden rund 100 Einzelhändler in Lüdinghausen angeschrieben, von denen 32 einen ausgefüllten Fragebogen zurückgesendet haben.

Erreichbarkeit Innenstadt

Die folgende Abbildung zeigt die Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt für die einzelnen Verkehrsarten (MIV, Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV).

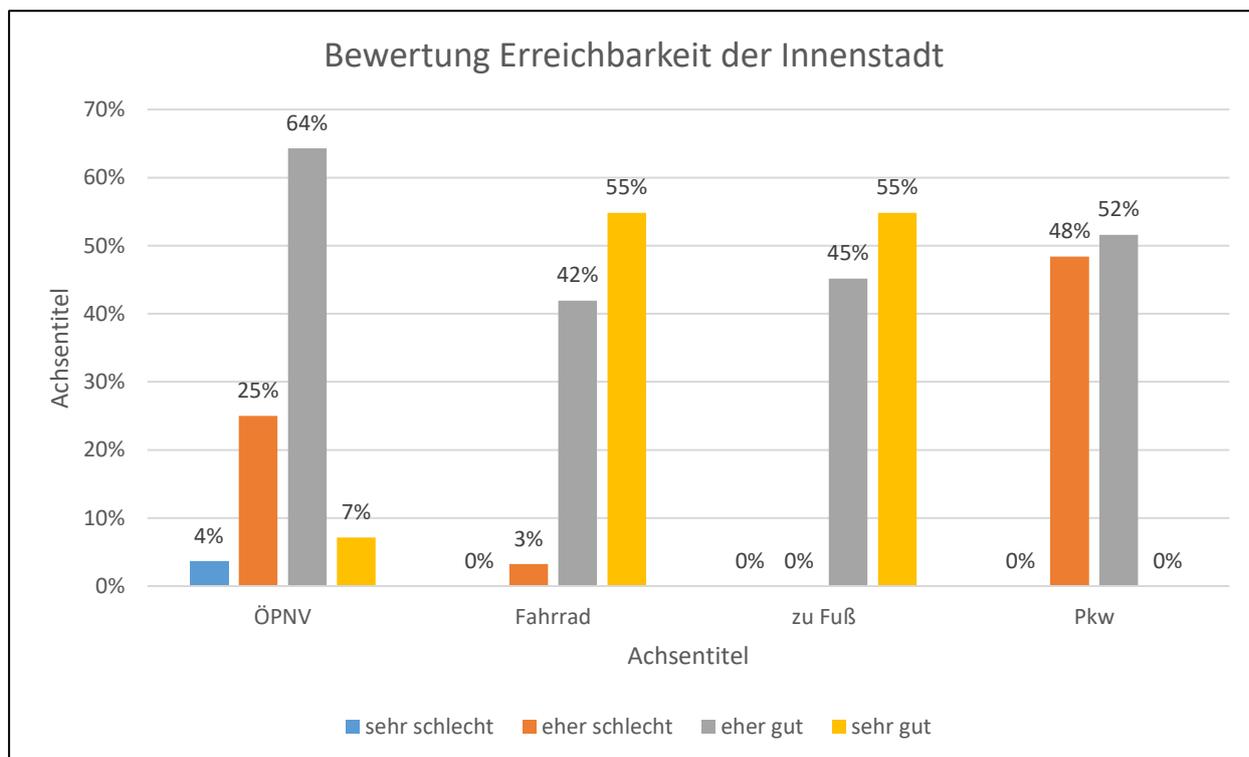


Abbildung 30: Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt

Die Abbildung zeigt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln mehrheitlich als eher gut oder sehr gut bewertet wird. Insbesondere die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß wird als gut bis sehr gut bewertet. Auch die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wird mehrheitlich als eher gut bewertet. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw wird neutral eingestuft. Etwa die Hälfte bewerten die Erreichbarkeit mit dem Pkw als eher schlecht und die andere Hälfte als eher gut.



Stellplatzangebot Radverkehr

Die folgende Abbildung zeigt die Bewertung des Angebots an Fahrradabstellanlagen.

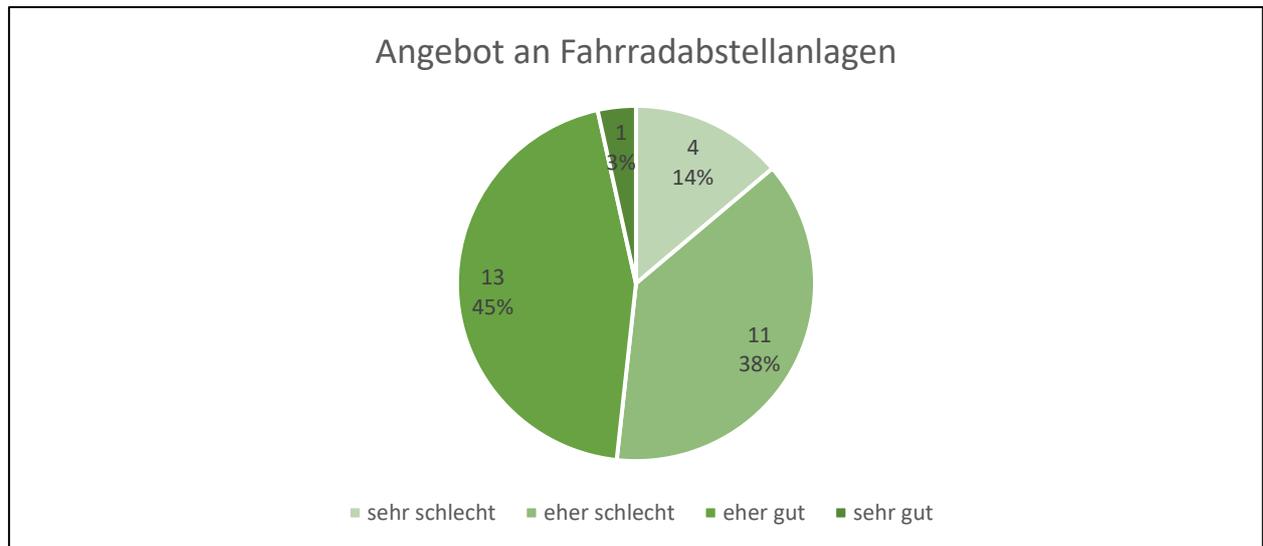


Abbildung 31: Bewertung Angebot Fahrradabstellanlagen

Die Abbildung zeigt, dass in etwa die Hälfte (48 %) der Teilnehmer das Angebot als schlecht und die andere Hälfte (52 %) als gut bewertet. 57 % wünschen sich ein Angebot an Ladestationen für Fahrräder in der Innenstadt. Der Markt, die Innenstadt und vor Geschäften wurden häufig als Orte genannt, an den Abstellanlagen fehlen.

Stellplatzangebot Kfz

Die folgende Abbildung zeigt die Bewertung des Stellplatzangebots für Kfz im Umfeld der Innenstadt.

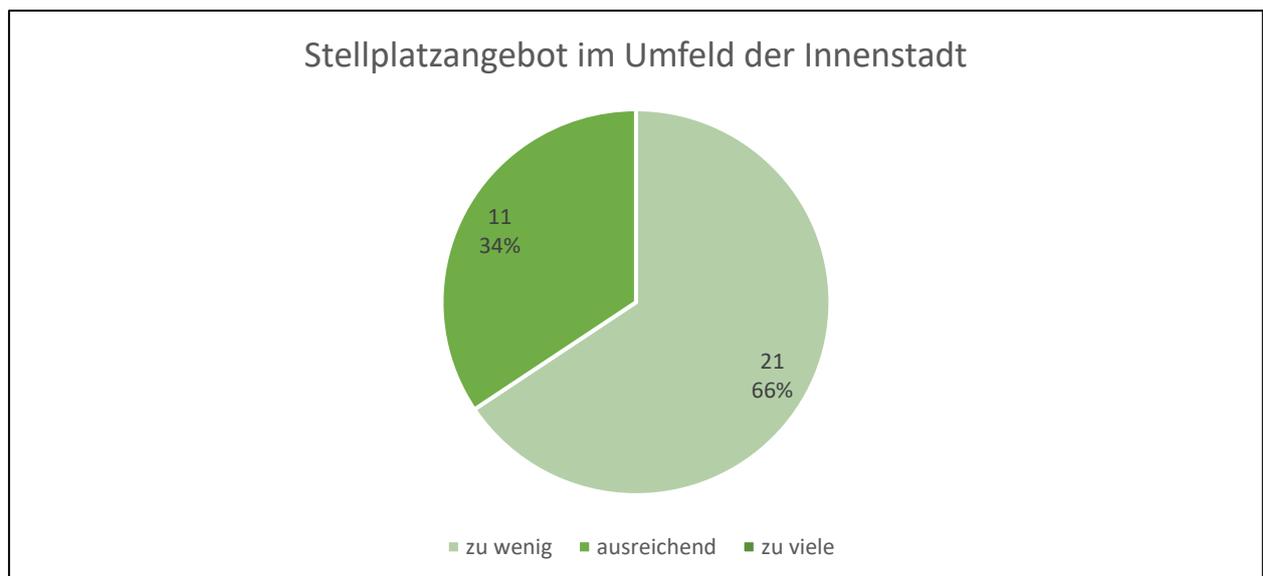


Abbildung 32: Bewertung Angebot Stellplätze Kfz

Die Abbildung zeigt, dass rund zwei Drittel der Teilnehmer das Stellplatzangebot im Umfeld der Innenstadt als schlecht und rund ein Drittel der Teilnehmer das Stellplatzangebot als ausreichend bewerten.



- Rund 80 % der teilnehmenden Einzelhändler haben keine eigenen Kundenparkplätze und rund zwei Drittel gaben an, dass nach ihrer Einschätzung zu wenige Stellplätze im Umfeld der Innenstadt vorhanden sind.
- Dass es ihrer Meinung nach zu wenig kostenfreie Parkplätze im Umfeld gibt, sagen 56 % der Teilnehmer. 44 % sind der Meinung es gibt zu viele kostenfreie Parkplätze im Umfeld.
- Die Kosten der Parkplätze finden 62 % genau richtig und 38 % zu teuer.
- Die maximale Parkdauer ist für 65 % der Teilnehmer zu kurz, für 31 % genau richtig und für 4 % zu lang.
- Die Mehrheit der Teilnehmer (61 %) findet flexibles Parken für einen entspannten Aufenthalt der Kunden eher wichtig oder sehr wichtig.
- Für 85 % hat eine Schranke eine abschreckende Wirkung für die Nutzung eines Parkplatzes.
- 84 % bewerten das Angebot an Ladestationen für Elektrofahrzeuge als schlecht.
- 38 % der Teilnehmer halten eine Entfernung eines Stellplatzangebots von 251 m bis 500 m (Abstand zur Innenstadt) für angemessen, 59 % der Teilnehmer finden, dass eine geringere Entfernung von weniger als 250 m angemessen ist. Nur 3 % sind der Meinung, dass die maximal angemessene Entfernung eines Stellplatzangebots bei über 500 m liegen darf.

Lieferverkehr

- Rund die Hälfte der Einzelhändler werden mindestens einmal täglich beliefert.
- Rund 60 % der Lieferungen der befragten Einzelhändler erfolgen mit einem Transporter, rund 15 % mit einem Lkw und rund 25 % mit dem Pkw.
- Die meisten Lieferungen erfolgen am Vormittag (55 %) und die Lieferfahrzeuge parken vor dem Geschäft (65 %).
- Die Mehrheit der an der Umfrage teilnehmenden Einzelhändler findet, dass der Zustellverkehr das Geschäft nicht beeinträchtigt (84%).
- Die Mehrheit der Einzelhändler findet die ganztägige Erreichbarkeit des Geschäfts für den Lieferverkehr wichtig oder sehr wichtig (66 %).

Mitarbeiterverkehr

- Die Mitarbeiter der teilnehmenden Einzelhändler kommen zu 55 % mit dem Pkw, zu 32 % mit dem Fahrrad und zu 13 % zu Fuß zum Geschäft.
- Rund drei Viertel der Einzelhändler hat keine eigenen Parkplätze für seine Mitarbeiter und die Hälfte der Teilnehmer sagt, dass nicht ausreichend Stellplätze für die Mitarbeiter in erreichbarer Nähe des Geschäfts vorhanden sind.

Der Fragebogen befindet sich im Anhang (Anlage 5.19)



5.7 Workshop Schulwegsicherung

Es wurde ein Workshop mit dem Schwerpunkt Schulwegsicherung durchgeführt. Dazu wurden die im weitesten Sinne mit der Schulwegsicherung befassten Stellen in Lüdinghausen, ergänzt durch Vertreter der Schulen und der Schülervertretungen, eingeladen. Vertreter der folgenden Behörden und Schulen haben an dem Workshop Schulwegsicherung teilgenommen

- St.-Antonius-Gymnasium
- Sekundarschule
- Ostwallgrundschule
- Canisianum
- Ludgerischule
- Mariengrundschule
- Bürgermeister Lüdinghausen
- Stadt Lüdinghausen
- Straßen.NRW
- Straßenverkehrsbehörde Kreis Coesfeld
- Polizei Kreis Coesfeld
- Jugendamt KJA Coesfeld

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der Schulen in Lüdinghausen.

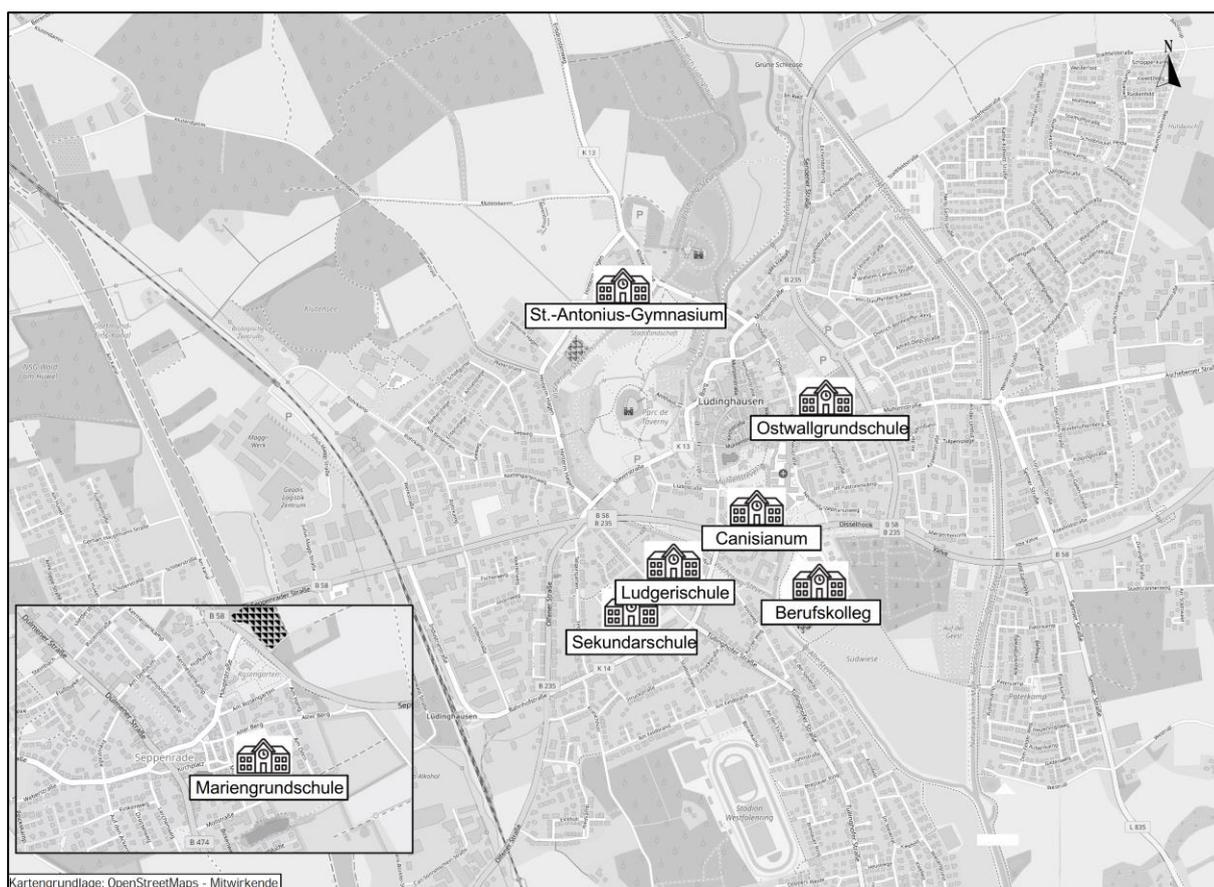


Abbildung 33: Lage der Schulen in Lüdinghausen



Bei den Schulen handelt sich um die folgenden Schulformen:

Grundschule:

- Ostwallgrundschule
- Ludgerischule
- Mariengrundschule

Weiterführende Schulen:

- St.-Antonius-Gymnasium
- Canisianum
- Sekundarschule

In dem Workshop hatte jeder Vertreter der Schulen die Möglichkeit die Problemstellen an der jeweiligen Schule sowie entlang der Schulwege zu erläutern. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse einer Kinder- und Jugendbeteiligung zum Thema Lüdinghausen Mobil [6] vorgestellt, die von dem Planungsbüro Stadtkinder durchgeführt wurde. Im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung wurde eine Umfrage zum Thema Mobilität von Kindern und Jugendlichen mit Schwerpunkt Schulwege durchgeführt.

Die in dem Workshop Schulwegsicherung und in der Kinder- und Jugendbeteiligung genannten Hinweise und Anregungen zu den Problemstellen im unmittelbaren Umfeld der Schulen sowie entlang der Schulwege sind im Folgenden stichpunktartig zusammengestellt.

Ostwallgrundschule:

- Querungsstelle Ostwall / Wilhelmstraße: Konflikte mit Radfahrern und Pkw, Rotfahrten
- Knotenpunkt B 235 / Mühlenstraße: zu kurze Grünphasen für Fußgänger, Schüler müssen lernen Ampel zu nutzen (eigentlich keine Gefahrenstelle)
- Querungsstelle B235 (Höhe Edeka-Parkplatz): Wunsch eines Zebrastreifens, Mittelinsel zu klein für große Anzahl an Schülern, Gefahrenstelle, wichtige Fußwegeverbindung für Schüler der östlichen Wohngebiete (zwei weitere Wohngebiete geplant, neue Sporthalle, neue Bushaltestellen an der B 235)
- Einzugsgebiet Senden: Elterntaxis, Kinder sollen an Parkplätzen rausgelassen werden

Ludgerischule / Sekundarschule:

- Keine Unfälle im Schulumfeld bekannt
- Knotenpunkt Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße: Fußweg im nordöstlichen Quadranten zu schmal, Radverkehrsführung für Rechtsabbieger in die Tüllinghofer Straße für viele Schüler nicht eindeutig, Fußgänger werden von den rechtsabbiegenden Fahrzeugen nicht vorgelassen
- Wenn das grüne Tor der Ludgerischule wieder geöffnet wird, dann müssen viele Schüler nicht mehr über den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße zur Schule kommen.
- Knotenpunkt B 235 / B58: Grünphase zu kurz
- Tüllinghofer Straße: Elterntaxis, Parken in zweiter Reihe, zu hohe Geschwindigkeiten, Fahrradstraße erwünscht
- Sekundarschule: Aus dem Gehweg vom Busbahnhof kommen Schüler in die Tüllinghofer Straße „geschossen“. Dadurch entstehen gefährliche Situationen.



Mariengrundschule:

- Parkende Autos im Schulumfeld: Elterntaxis im Halteverbot und auf Bordsteinen; Elternbriefe und Zusammenarbeit mit dem Ordnungsamt funktionieren gut
- Lange Wartezeiten für Schüler an der Bushaltestelle Am Hüwel

Canisianum:

- Fahrradstraße Steverstraße: Prinzip Fahrradstraße von vielen Autofahrern noch nicht verstanden
- Mühlenstraße: Konflikte Radfahrer / Autofahrer
- Mühlenstraße / Neustraße / Ostwall: zur Verfügung stehende Straßenraumbreite sehr eng bei einem Begegnungsfall mit einem Bus
- Unterführung B58 / Brücken (Holz): bei Nässe und im Winter sehr rutschig
- Einzugsgebiet Seppenrade: Bei der Ampelschaltung Am Hüwel gibt es für Radfahrer eine kürzere Grünphase als für den Kfz-Verkehr
- Café Jung / Friseur (Steverstraße): Radfahrer auf der falschen Fahrbahnseite („Geisterfahrer“)

St.-Antonius-Gymnasium:

- Klosterstraße / Münsterstraße: unübersichtlich, eng, viele verschiedene Verkehrsteilnehmer gleichzeitig
- Erreichbarkeit Radweg westliche Fahrbahnseite von Süden schwierig erreichbar
- Querung Klosterstraße in Höhe Parkplatz Burg Vischering (Elterntaxis) schwierig, Querungsstelle fehlt
- Hohe Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr (Klosterstraße)



6 Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)

6.1 Methodik

Auf der Basis der Bestandsaufnahmen wurden die wesentlichen Schwachstellen und Potenziale der Mobilität in Lüdinghausen in einer Stärken-Schwächen-Analyse herausgearbeitet. Neben den eigenen Erhebungen und Auswertungen gingen auch die Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung sowie der Projektbeiratssitzungen in die Bestandsbewertung mit ein.

Die Bewertung der heutigen Verkehrssituation erfolgte für die einzelnen Verkehrsmittel.

6.2 Fußverkehr

Stärken

- Stadt der kurzen Wege
- Gute Erreichbarkeit Innenstadt
- Fußgängerfreundliche Innenstadt
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Schwächen

- Fehlende Fußgängerüberwege an innerstädtischen Kreisverkehren
- Fehlende Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie (am Bahnhof)
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern z. B. in der Stadtfeldstraße und in der Mühlenstraße
- Fehlende Wegweisung im Bereich der Innenstadt
- Fehlende Querungsstelle an der B 474 in des Lebensmittelmarktes in Seppenrade
- Fehlende Fußwege in der Straße Kastanienallee und in der Weberstraße

An den Knotenpunkten B 58 / Steverstraße, Mühlenstraße / Neustraße sowie in der Mühlenstraße, in der Stadtfeldstraße und am Bahnübergang an der B 58 treten Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern auf oder werden als Gefahrstellen wahrgenommen. Des Weiteren wurde eine mangelhafte Barrierefreiheit in der Mühlenstraße und, dass die Innenstadt sowie die touristischen Ziele sind nicht ausreichend für Fußgänger ausgeschildert sind, als Schwächen dargestellt. An den Kreisverkehren B 58 / Hans-Böckler-Straße / Julius-Maggi-Straße, B 58 / Selmer Straße, B 235 / Geschwister-Scholl-Straße und Münsterstraße / Selmer Straße sind keine Fußgängerüberwege vorhanden.



Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise den Kreisverkehr in der Münsterstraße / Selmer Straße.



Abbildung 34: Fehlende Fußgängerüberwege Kreisverkehr Münsterstraße / Selmer Straße

Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise die fehlenden Fußwege in der Kastanienallee.



Abbildung 35: fehlender Fußweg – Kastanienallee



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.1) zeigt die Schwächen im Fußverkehr in Lüdinghausen.

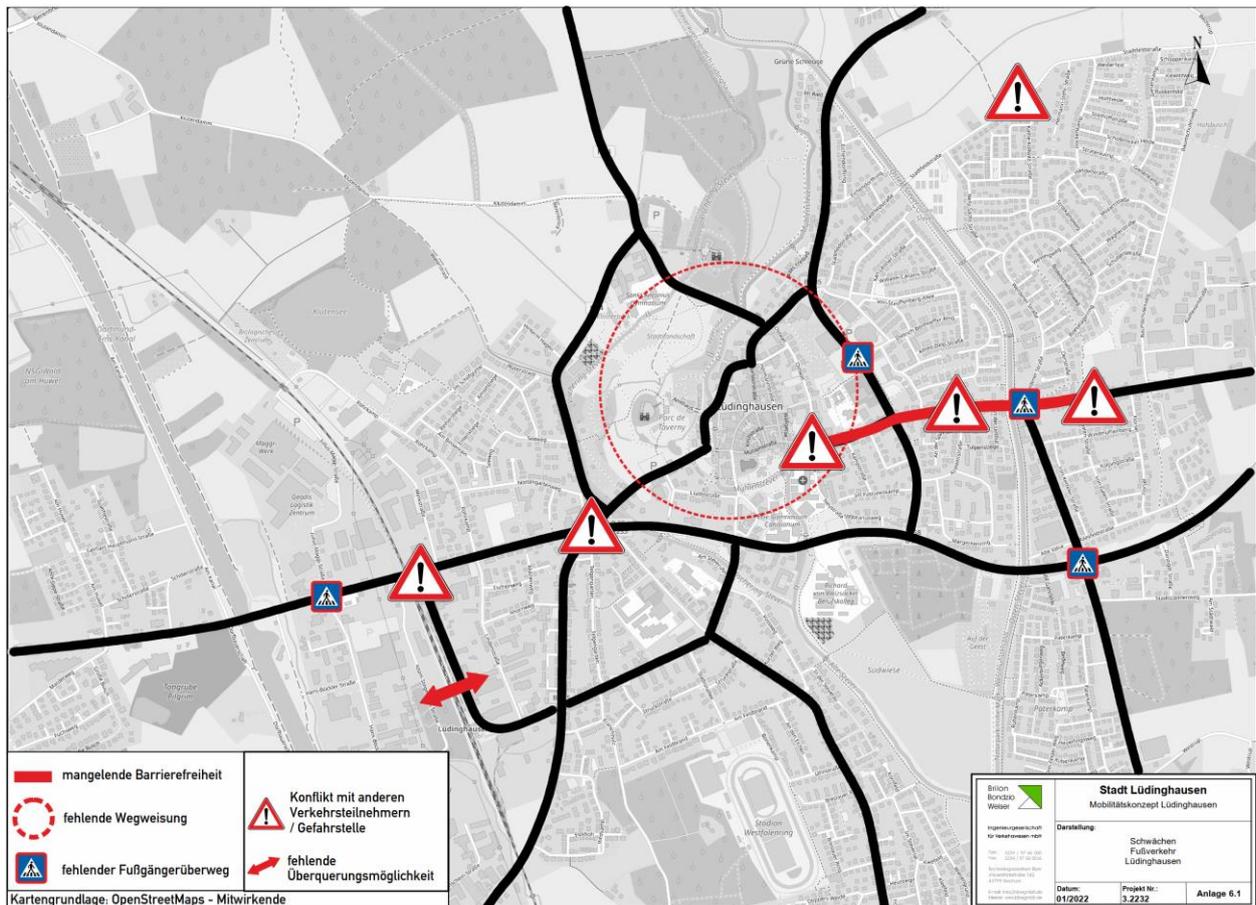


Abbildung 36: Schwächen Fußverkehr – Lüdinghausen



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.2) zeigt die Schwächen im Fußverkehr in Seppenrade.

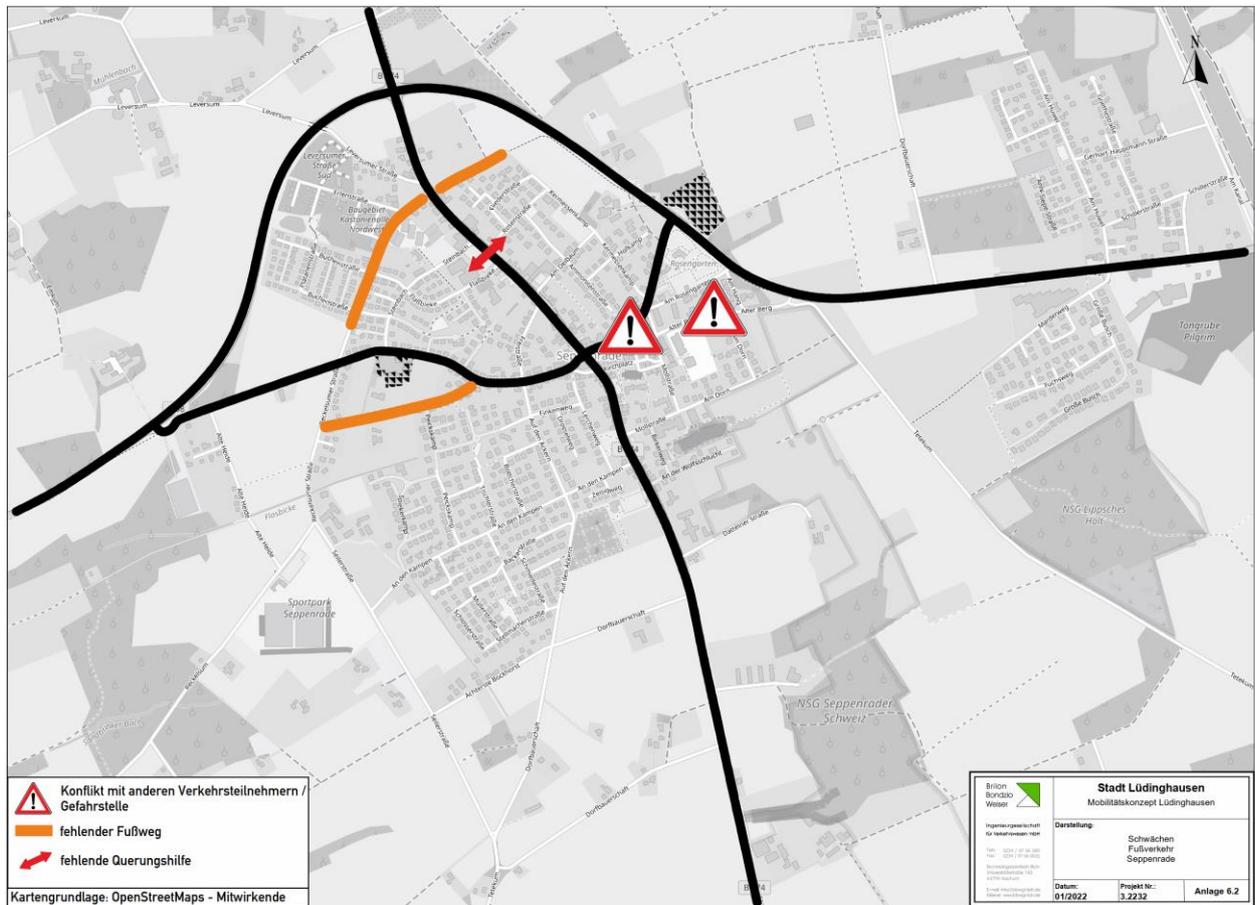


Abbildung 37: Schwächen Fußverkehr – Seppenrade



6.3 Radverkehr

Stärken

- Separation des Radverkehrs auf Nebenanlagen im Zuge der Hauptverkehrsstraßen
- Viele stadtnahe Radverkehrsanlagen (auch Schleichwege)
- Radverkehr in der Innenstadt möglich
- Radverkehrstradition
- Fahrradabstellanlagen an Haltestellen
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Schwächen

- Fehlende Fahrradabstellanlagen und Ladestationen in der Innenstadt, in der Nähe des Marktplatzes, am Bahnhof, am Stadion Westfalenring und in Seppenrade im Ortszentrum sowie am Rosengarten
- Unzureichend breite Radverkehrsanlagen im Bestand (Mindestbreite wird unterschritten) an der B 58 insbesondere im Bereich zwischen dem Bahnübergang und der Steverstraße
- Fehlende Radverkehrsanlagen z. B. im südlichen Abschnitt der B 235 und an der B 474 in Seppenrade
- Fehlender Fahrradverleih am Bahnhof und in der Innenstadt
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern z. B. in der Stadtfeldstraße und in der Mühlenstraße / Ascheberger Straße
- Gefahrstelle / Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern / unzureichende Radverkehrsführung an den Knotenpunkten entlang der B 58
- Gefahrstelle an dem Knotenpunkt Mühlenstraße / Neustraße

Die Form der zu empfehlenden Radverkehrsführung wurde u. a. anhand der Verkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA [7] bewertet. Gemäß ERA [7] kann die Wahl der Radverkehrsführung auf der Strecke anhand der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke (stündliche Belastung in [Kfz/h]) abgelesen werden. Die Form der Radverkehrsführung entspricht in Lüdinghausen weitestgehend den Empfehlungen gemäß ERA [7]. Jedoch sind z. B. im südlichen Abschnitt der B 235 keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Für diesen Straßenabschnitt wird gemäß ERA [7] eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung in Form von Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen. Gemäß ERA [7] sind auf der B 474 in Seppenrade bei den derzeitigen Verkehrsbelastungen, der zulässigen Geschwindigkeit und des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens im Seitenraum mindestens Schutzstreifen zu empfehlen.

Für die Mühlenstraße werden gemäß ERA [7] mindestens Schutzstreifen oder eine Kombination von Mischverkehr auf der Fahrbahn und einem Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ empfohlen.



Die folgende Abbildung zeigt die Mühlenstraße.



Abbildung 38: Mühlenstraße

Die folgende Abbildung zeigt die B 474 in Seppenrade.



Abbildung 39: B 474 in Seppenrade



Die folgende Abbildung zeigt (beispielsweise) den Knotenpunkt Mühlenstraße / Neustraße.



Abbildung 40: Knotenpunkt Münsterstraße / Neustraße



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.3) zeigt die Schwächen im Radverkehr sowie die wichtigsten Radverkehrsachsen in Lüdinghausen.

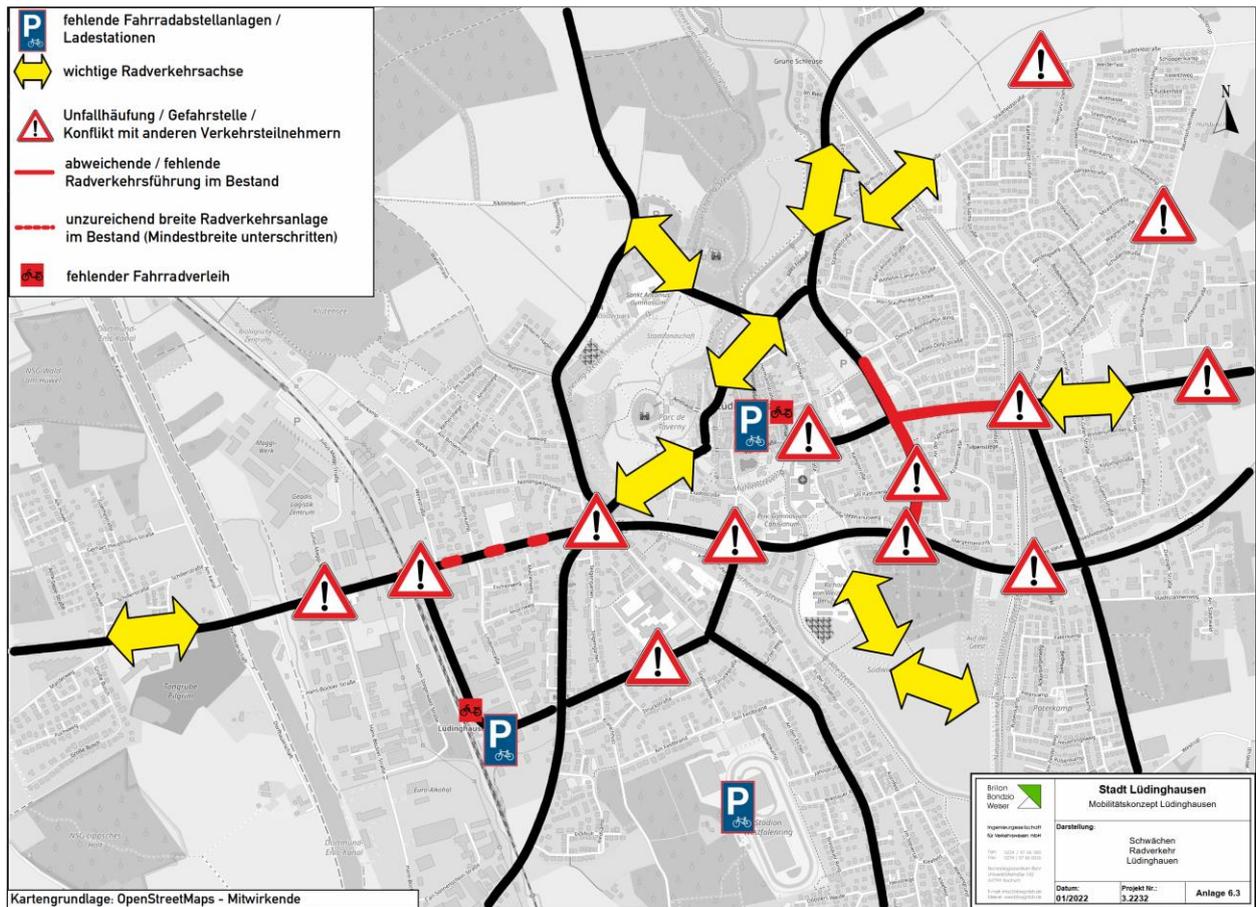


Abbildung 41: Schwächen Radverkehr - Lüdinghausen

Die Abbildung zeigt neben den Schwächen im Radverkehr, dass die wichtigsten Radverkehrsachsen aus den östlichen Wohngebieten in Richtung Innenstadt entlang der Stadtfeldstraße und der Mühlenstraße, aus Süden zwischen der Mühlensteve und der Ostensteve sowie aus Westen entlang der B 58 verlaufen. Im Innenstadtbereich stellen insbesondere die Stevestraße sowie die Straßen Borg, Blaufärbergasse und Münsterstraße wichtige Radverkehrsachsen dar.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.4) zeigt die Schwächen im Radverkehr in Seppenrade.

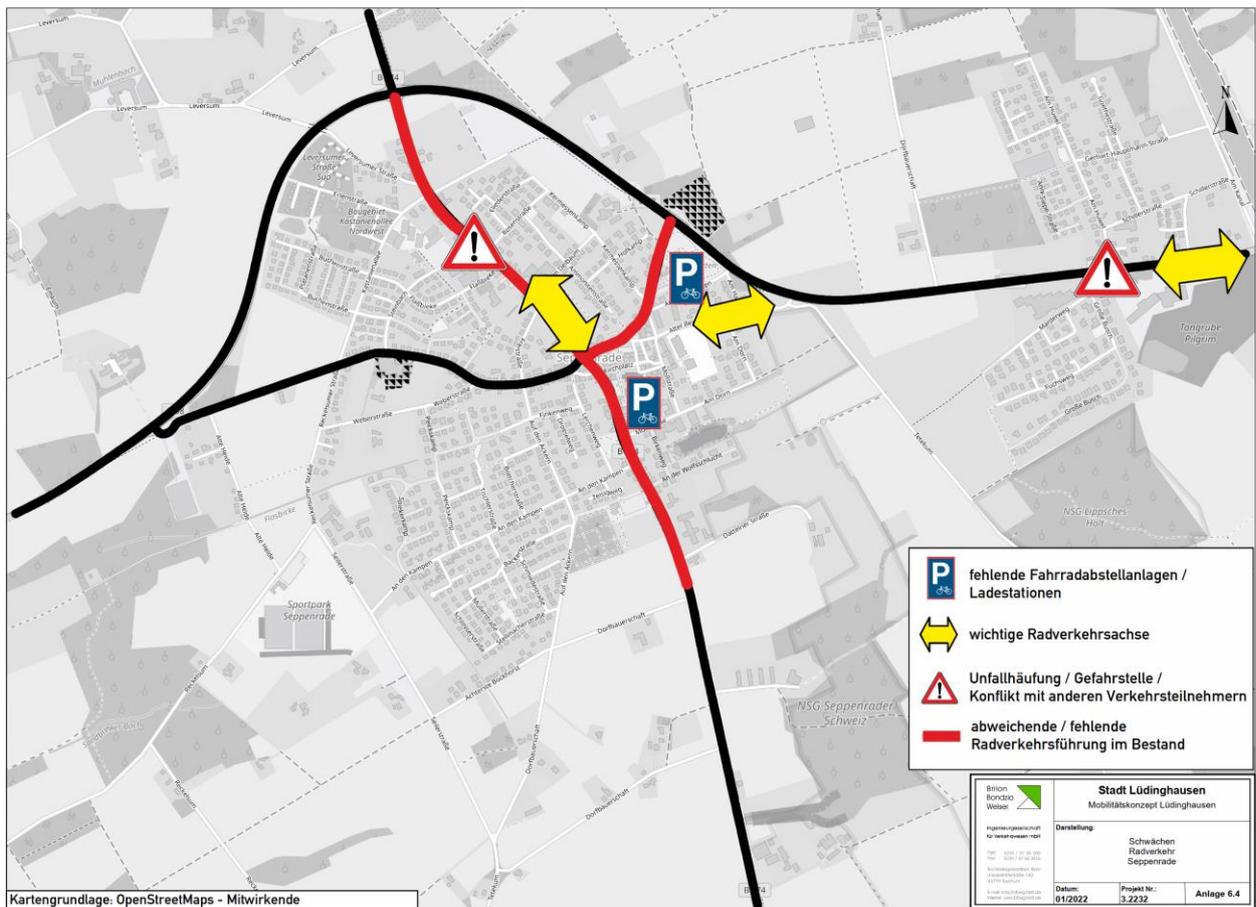


Abbildung 42: Schwächen Radverkehr - Seppenrade

Die Abbildung zeigt neben den Schwächen im Radverkehr, dass die wichtigsten Radverkehrsachsen entlang der B 474, in der Straße Alter Berg sowie entlang der B 58 in Richtung Lüdinghausen verlaufen.



6.4 ÖPNV

Stärken

Der ÖPNV in Lüdinghausen und Seppenrade hat die folgenden Stärken:

- Bahnhof (Verknüpfung mit Dortmund),
- Schnellbussystem (Verknüpfung mit Münster),
- Bürgerbus und
- Fahrradabstellanlagen an Haltestellen.

Die Stärken des ÖPNV liegen in Lüdinghausen darin, dass die Stadt sowohl mit dem Oberzentrum Dortmund (direkte Bahnverbindung) als auch mit dem Oberzentrum Münster (direkte Schnellbusverbindung) verknüpft ist.

Darüber hinaus liegt eine Stärke darin, dass das ÖPNV-Angebot in Lüdinghausen durch vier Bürgerbuslinien ergänzt wird. Eine weitere Stärke liegt in der Verknüpfung der Verkehrsarten Radverkehr und ÖPNV, da viele Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet sind.

Schwächen

- Fehlende Bushaltestellen z. B. im nordöstlichen Wohngebiet
- Keine ausreichende Anzahl an Stellplätzen am Bahnhof und am Busbahnhof
- Unzureichende Verknüpfung des Bahnhofs mit der Innenstadt, Burg-Vischering und den Schulen
- Unzureichende Haltestellenausstattung / Barrierefreiheit an Haltestellen z. B. in der Innenstadt
- Unzureichende ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Seppenrade an Lüdinghausen (unzureichende Taktfrequenz)



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.5) zeigt die Schwächen im ÖPNV in Lüdinghausen.

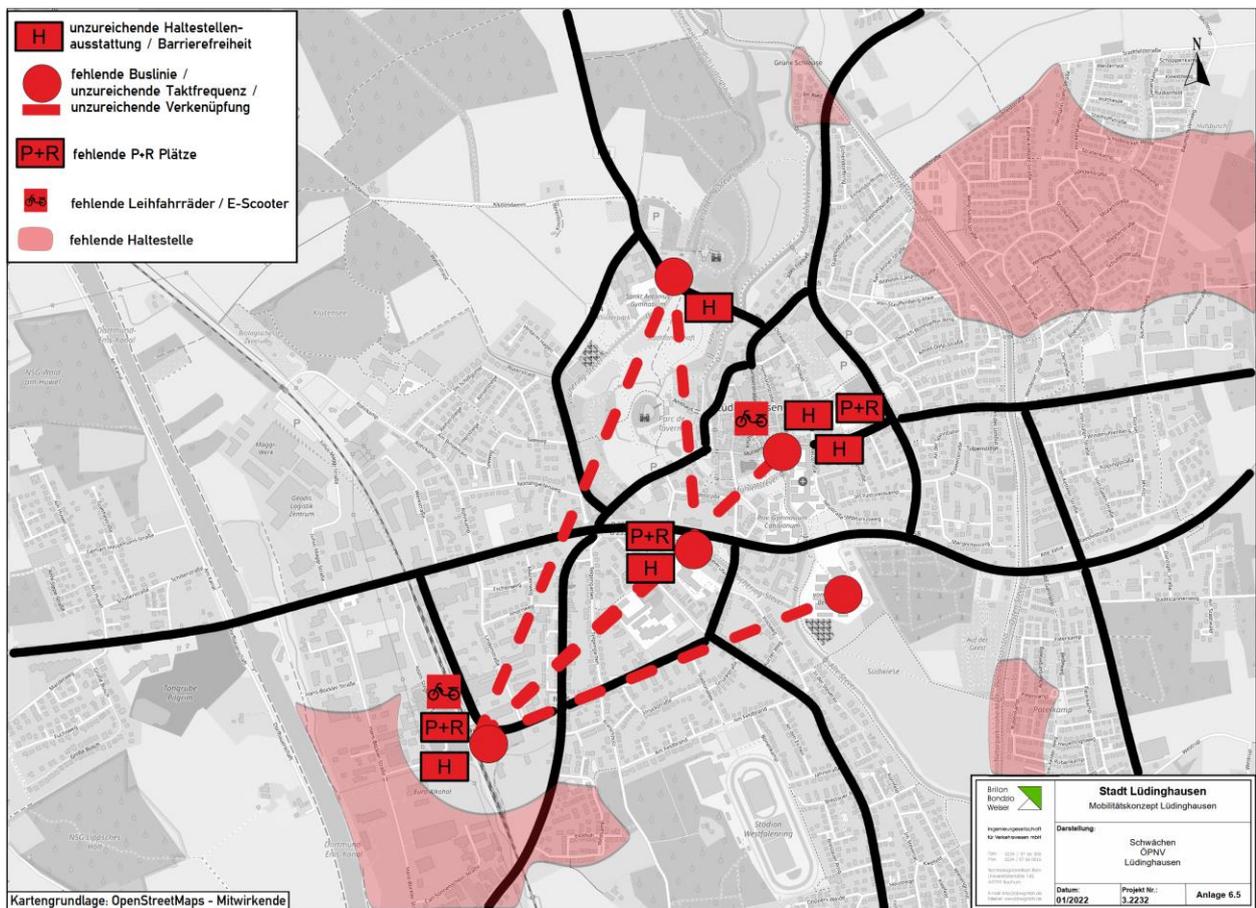


Abbildung 43: Schwächen ÖPNV - Lüdinghausen



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.6) zeigt die Schwächen im ÖPNV in Seppenrade.

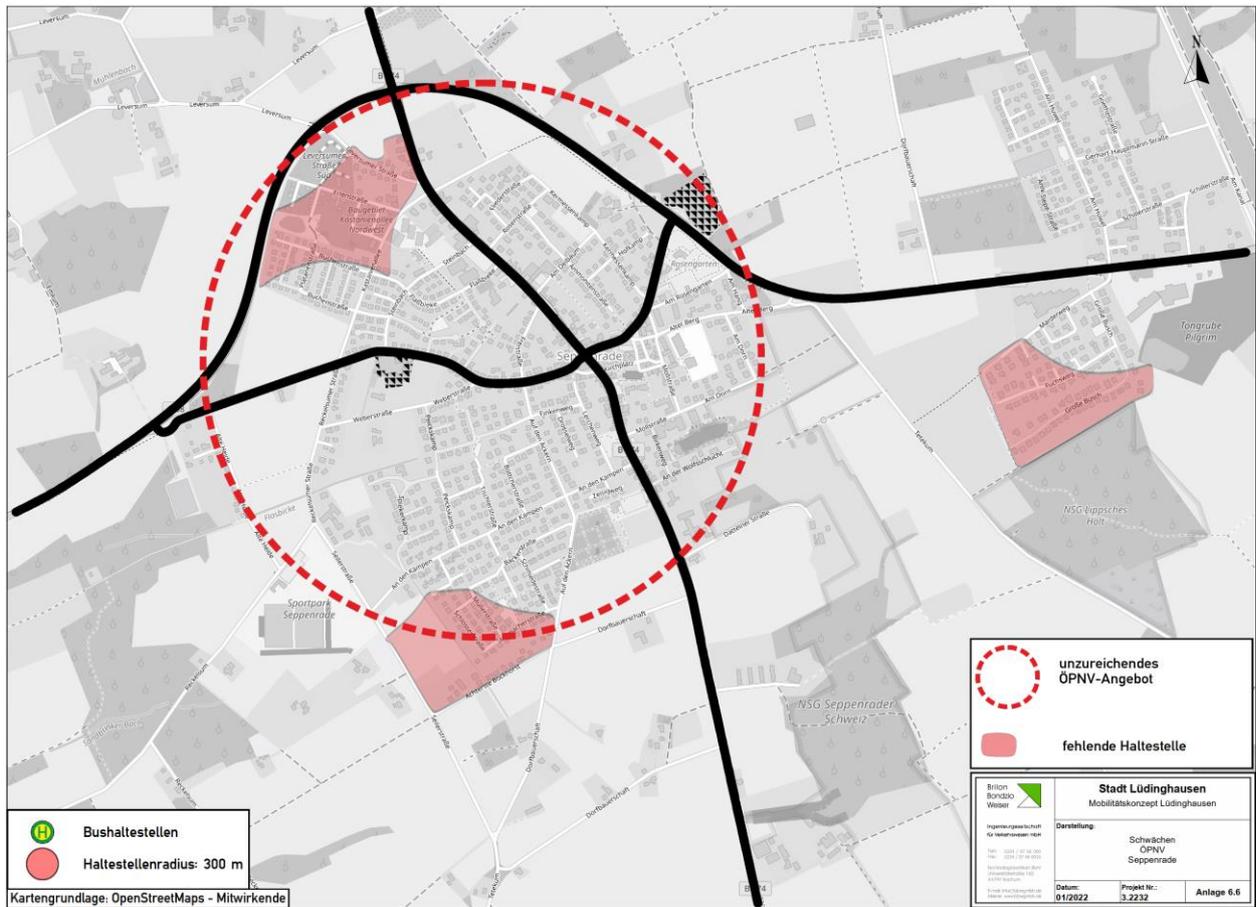


Abbildung 44: Schwächen ÖPNV – Seppenrade



6.5 MIV / Ruhender Verkehr

Stärken

Der MIV in Lüdinghausen und Seppenrade hat die folgenden Stärken:

- Allgemein guter Zustand der Verkehrsinfrastruktur,
- Die klare Straßenhierarchie sowie
- Ausreichende Anzahl an Stellplätzen in Innenstadtnähe.

Schwächen

- Hohes Verkehrsaufkommen auf der B 58 mit Rückstau und Kapazitätsengpässen z. B. am Bahnübergang sowie am Kreisverkehr mit der B 235
- Durchgangsverkehr zwischen der B 58 und der B 235 in Nordost-Richtung
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern an den Knotenpunkten entlang der B 58 sowie in der Mühlenstraße / Ascheberger Straße
- Unzureichender Ausbaustand in der Stadtfeldstraße und im Baumschulenweg aufgrund der Fahrbahnbreite, des Zustands oder der fehlenden Radverkehrsanlagen
- Unzureichender Ausbaustand des Knotenpunkts Mühlenstraße / Neustraße
- Fehlendes Parkleitsystem, sodass Parksuchverkehr entsteht
- Fehlende Parkplätze am Bahnhof
- Ungeordnetes Parkplatzangebot in der Straße Am Borg sowie in der Mühlenstraße
- Durchgangsverkehr und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern auf der B 474 in Seppenrade

Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise den nördlichen Abschnitt des Baumschulenwegs.



Abbildung 45: Baumschulenweg



Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise die Stellplatzanlage Am Borg.



Abbildung 46: Stellplatzanlage Am Borg



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.7) zeigt die Schwächen im MIV in Lüdinghausen.

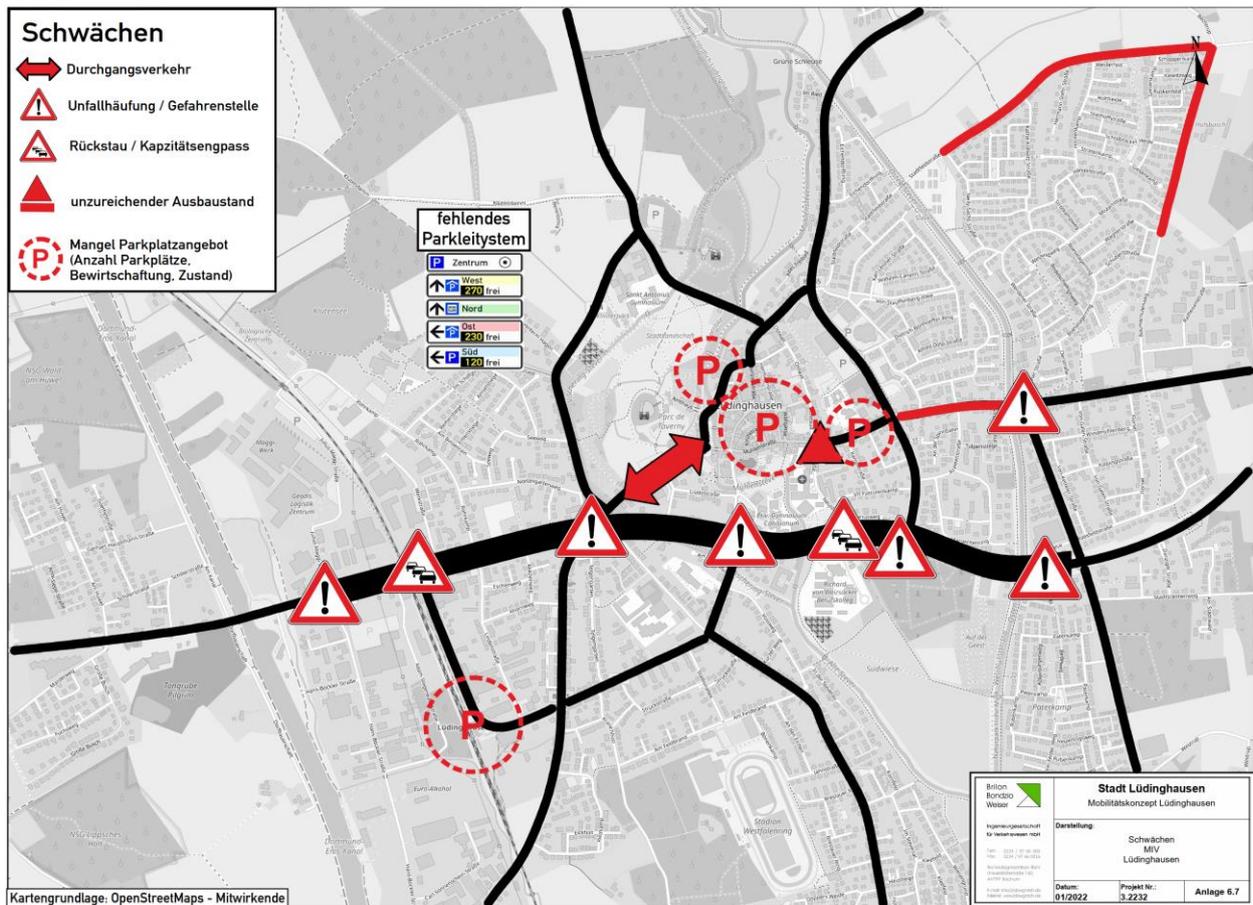


Abbildung 47: Schwächen MIV / ruhender Verkehr - Lüdinghausen



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 6.8) zeigt die Schwächen im MIV in Seppenrade.

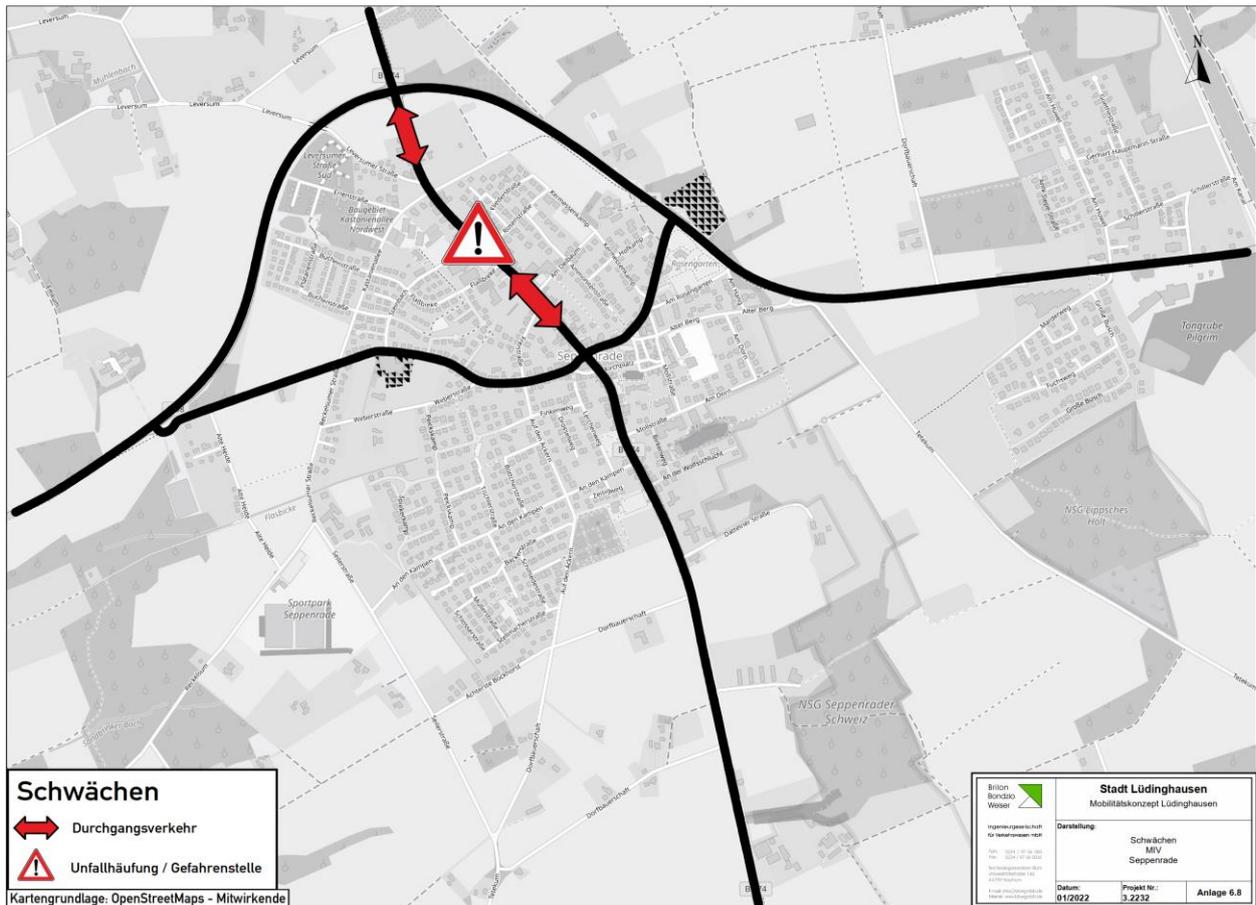


Abbildung 48: Schwächen MIV / ruhender Verkehr - Seppenrade



7 Zukünftige Leitlinien und Ziele für die Mobilität in Lüdinghausen

Die zukünftige Mobilität in Lüdinghausen bis etwa 2030 soll anhand von allgemeingültigen Leitlinien gestaltet werden. Diese Leitlinien grenzen das Spektrum von Maßnahmen sinnvoll ein und basieren auf einer ganzheitlichen Betrachtung der Mobilität in Lüdinghausen. Zudem dienen sie der Priorisierung und Abwägung bei der Ausarbeitung der konkreten Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete. Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kapitel 3) wurden gemeinsam mit dem Projektbeirat die zukünftigen Leitlinien und Ziele in Lüdinghausen erarbeitet.

Es wurden vier Prämissen bei der Entwicklung von Leitlinien für Lüdinghausen festgesetzt:

- Straßenräume sind begrenzt und nicht beliebig ausweitbar.
- Eine Stadt darf nicht nur aus Verkehrswegen bestehen.
- Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis.
- Es müssen Prioritäten gesetzt werden, um intelligent und zukunftsorientiert mit knappen Ressourcen umzugehen.

In der Diskussion mit dem Projektbeirat ergab sich eine eindeutige gemeinsame Zielvorstellung für die Leitlinien der zukünftigen Mobilität Lüdinghausen („Lüdinghausen bewegt sich“), die sich mit den folgenden Leitsätzen zusammenfassen lässt:

1. Es soll Mobilität für alle gewährleistet werden.

„Mobilität für alle“ bedeutet, dass niemand aufgrund z.B. seines Wohnorts, Alters, seiner körperlichen Verfassung oder seines sozioökonomischen Status bei der Wahl und dem Angebot an Mobilität ausgegrenzt werden soll. Dabei wurde in Lüdinghausen insbesondere auf den demografischen Wandel und den daraus resultierenden Ansprüchen der älteren Bevölkerung, aber auch auf die Bauernschaften und deren Mobilitätsbedürfnisse hingewiesen.

2. Die Erreichbarkeit der Innenstadt von Lüdinghausen soll gewährleistet werden.

Lüdinghausen hat eine attraktive und belebte Innenstadt. Um diesen Zustand zu erhalten und zu fördern, soll der Innenstadtbereich auch zukünftig für alle Verkehrsteilnehmer erreichbar sein. Gleichzeitig soll die Innenstadt z.B. nicht durch hohe Kfz-Verkehrsbelastungen oder Park-Such-Verkehr an Attraktivität verlieren. Dabei soll die Anbindung der Innenstadt z.B. mit dem Umweltverbund gefördert werden.

3. Es soll eine Gleichberechtigung unter den Verkehrsteilnehmern in Lüdinghausen sichergestellt werden.

Eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer kann verschieden ausgelegt werden. Gleichberechtigung bei der Mobilität versteht sich im Zuge dieses Leitbilds so, dass Mobilität für alle gewährleistet sein soll (vgl. Satz 1) und z.B. der vorhandene Verkehrsraum je nach Ansprüchen des Umfelds oder der Verbindungsfunktion einer Straße unter genauer Abwägung der Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufgeteilt wird.

4. Lüdinghausen soll als Stadt der kurzen Wege weiterentwickelt werden.

Ein großer Vorteil für die Mobilität in Lüdinghausen bietet die Siedlungsstruktur. Durch die Voraussetzungen, die eine „Stadt der kurzen Wege“ bietet, kann Kfz-Verkehr reduziert werden, um im Sinne einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität die Nutzung des Umweltverbunds zu fördern. Dies führt zudem zu einer höheren Lebensqualität, aber auch zur Vermeidung von Stausituationen oder der Erhöhung der Verkehrssicherheit.



5. In Lüdinghausen sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert werden.

Unabhängig der Siedlungsstruktur gilt darüber hinaus, dass die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander (stärker) gefördert werden sollen. Das bedeutet, dass dem Umweltverbund an geeigneten Stellen Prioritäten eingeräumt werden, zum Beispiel die Bevorrechtigung auf Fahrradstraßen oder an Lichtsignalanlagen.

6. Die subjektive und objektive Verkehrssicherheit soll in Lüdinghausen erhöht werden.

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist sicherzustellen. Dabei soll in Lüdinghausen nicht nur die objektive Sicherheit auf einem hohen Niveau erhalten bleiben, sondern zusätzlich auch die subjektive Verkehrssicherheit erhöht werden. Die subjektive Verkehrssicherheit ist das von einzelnen Verkehrsteilnehmern wahrgenommene Sicherheitsgefühl. Um diese subjektive Verkehrssicherheit zu steigern, helfen z.B. separate Infrastrukturangebote der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

7. Die Straßenräume in Lüdinghausen sollen aufgewertet werden.

Neben der Funktionalität der Verkehrswege in Lüdinghausen ist auch deren Gestaltung und Zustand von Bedeutung. Um den Wiedererkennungswert des Charakters eines typischen Straßenbilds zu steigern, sollten beispielsweise bei Sanierung sowie Um- oder Neubau einheitliche (Gestaltungs-)Standards angewandt werden. Dies führt auch zu einem dem Straßenraum angepassten Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer. Zudem führen aufgewertete Straßenräume zu einer höheren Attraktivität und (subjektiven) Verkehrssicherheit.

8. Die Verbindung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen soll gestärkt werden.

Um den Ortsteil Seppenrade stärker mit dem Stadtzentrum Lüdinghausens zu verbinden, sollen sowohl die Radinfrastruktur entlang der B 58 optimiert als auch das ÖPNV-Angebot entsprechend erweitert werden. Die Radwegeverbindung zwischen Lüdinghausen und Seppenrade soll mit ausreichend breiten Radwegen und sicheren Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten sichergestellt werden. Das ÖPNV-Angebot ist so zu erweitern, dass es regelmäßige Busverbindungen (möglichst mindestens in einem 1-Stunden-Takt) zwischen Lüdinghausen und Seppenrade gibt. Darüber hinaus ist eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots in den Randzeiten anzustreben.

Der Modal-Split als Indikator für die Ziele der Mobilität in Lüdinghausen

Die Bestandsbewertung zeigt, dass die aktuelle Situation im Fuß- und Radverkehr in Lüdinghausen bereits gut, jedoch durch geeignete Maßnahmen punktuell verbesserungsfähig ist. Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs von 31 % ist nicht nur für den Kreis Coesfeld, sondern auch im nationalen Vergleich für ein Mittelzentrum überdurchschnittlich hoch [2]. Dagegen ist der Fußverkehr (9 %) sowie der ÖPNV (4 %) leicht unterdurchschnittlich. Der niedrige ÖPNV-Anteil steht erfahrungsgemäß in Konkurrenz mit dem Radverkehrsanteil, zudem bedingt die kompakte Siedlungsstruktur Lüdinghausens die innerstädtische ÖPNV Nutzung. In Summe macht der Umweltverbund 44 % aller Wege der Bürger von Lüdinghausen aus. Der Modal-Split-Anteil des MIV liegt bei 56 % und damit fast auf Höhe des bundesweiten Durchschnitts von 57 %.

Ein realistisches Ziel für die zukünftige Mobilität in Lüdinghausen unter Einbeziehung der oben aufgeführten Leitlinien ist den Anteil des Umweltverbunds in den nächsten rund 10 Jahren auf 50% zu erhöhen. Dieses Ziel soll nicht durch repressive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr, sondern durch eine Angebotspolitik, die das Angebot für den Umweltverbund konsequent weiterentwickelt, erreicht werden.



8 Handlungsfelder und Maßnahmen

8.1 Methodik

Unter Einbeziehung der Bestandsaufnahme, Bestandsbewertung, der Bürgerbeteiligung, der Befragung der Einzelhändler, der Rückmeldungen aus dem Umfeld der Schulen sowie aus den Diskussionen im Projektbeirat wurden Handlungsfelder und Maßnahmenschwerpunkte entwickelt.

Die Handlungsfelder

- Fußverkehr
- Radverkehr (u.a. Verbesserung und Ausbau der Infrastruktur)
- ÖPNV (u.a. Attraktivierung des ÖPNV, alternative Bedienungsformen)
- Kfz-Verkehr (Behebung von Leistungsfähigkeitsdefiziten)
- Ruhender Kfz-Verkehr im Kernbereich
- Multimodalität (Park&Ride, Bike&Ride)
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrssicherheit
- Barrierefreiheit
- Verkehr und Umwelt
- Smart Mobility
- Stadt-Umland-Mobilität
- Mobilität zwischen den Stadtteilen

wurden in den folgenden Maßnahmenpaketen berücksichtigt:

- Radverkehr (R 1.1 bis R 15.1)
- Knotenpunkte (K 1.1 bis K 5.1)
- Parken (P 1.1 bis P 5.1)
- ÖPNV (Ö 1.1 bis Ö 7.1) und
- Standards (S 1.1 bis S 5.1)



8.2 Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmenpakete bestehen aus mehreren einzelnen Maßnahmen, für die Maßnahmensteckbriefe angefertigt wurden.

Die folgende Abbildung zeigt den Aufbau eines Maßnahmensteckbriefs.



Brilon
Bondzio
Weber

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

R 1.1

| | | |
|---|------------------------------------|--|
| <p>Zeitraumen:</p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="background-color: black; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: white; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: white; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> </div> | <p>Zuständigkeiten:</p> |  |
| <p>Priorisierung:</p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="background-color: black; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: white; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: white; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> </div> | <p>Fördermöglichkeiten:</p> | |
| <p>Kosten:</p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="background-color: black; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: white; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> <div style="background-color: white; width: 15px; height: 15px; border-radius: 50%;"></div> </div> | <p>Weiteres Vorgehen:</p> | |

Beschreibung:

| | |
|---|---|
| <p>Wirkung:</p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px;"></div> | <p>Schnittstellen und Bezugspunkte:</p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px;"></div> |
|---|---|

Abbildung 49: Aufbau Maßnahmensteckbrief



Die Maßnahmensteckbriefe beinhalten die folgenden Kategorien:

Maßnahmenbezeichnung: Im Steckbrief oben befindet sich die Maßnahmenbezeichnung. Für die Maßnahmenpakete wurden die folgenden Bezeichnungen gewählt:

- Radverkehr (R 1.1 bis R 15.1),
- Knotenpunkte (K 1.1 bis K 5.1),
- Parken (P 1.1 bis P 5.1) ,
- ÖPNV (Ö 1.1 bis Ö 7.1) und
- Standards (S 1.1 bis S 5.1).

Zeitraumen: Die Kategorie Zeitraumen gibt an, ob die Maßnahme kurzfristig (ein Punkt), mittelfristig (zwei Punkte) oder langfristig (drei Punkte) umgesetzt werden kann. Maßnahmen, die einen langen Planungsprozess erfordern, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunkts haben drei Punkte erhalten. Maßnahmen, die ohne größeren Planungsaufwand umgesetzt werden können, haben dagegen nur einen Punkt erhalten.

Priorisierung: Die Kategorie Priorisierung gibt an, wie dringend Handlungsbedarf besteht. Maßnahmen, die in dieser Kategorie drei Punkte erhalten haben, sollen bevorzugt umgesetzt werden.

Kosten: Die Kategorie Kosten gibt an, wie teuer die Umsetzung einer Maßnahme ist. Maßnahmen, die voraussichtlich weniger als 100.000 Euro netto kosten haben einen Punkt erhalten. Maßnahmen, die voraussichtlich zwischen 100.000 Euro und 1.000.000 Euro netto kosten haben zwei Punkte erhalten und Maßnahmen, die voraussichtlich mehr als 1.000.000 Euro netto kosten haben drei Punkte erhalten. Die Kostenprognosen der einzelnen Maßnahmen sind in der Tabelle Maßnahmensteckbriefe Lüdinghausen in der Anlage 8.3 aufgeführt. Es ist zu beachten, dass zum derzeitigen Planungsstand im Rahmen eines Mobilitätskonzepts nur sehr grobe Kostenprognosen abgegeben werden können. Die Kostenschätzungen sind daher eher als Größenordnungen zu verstehen.

Zuständigkeiten: Die Kategorie Zuständigkeiten gibt an, wer für die Umsetzung der Maßnahme zuständig ist. Für die Umsetzung der in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen kann die Zuständigkeit bei der Stadt Lüdinghausen, dem Kreis Coesfeld, dem Landesbetrieb Straßen.NRW oder den Nahverkehrsbetrieben liegen.

Fördermöglichkeiten: Die Kategorie Fördermöglichkeiten gibt an, welche Fördermöglichkeiten für die Maßnahmen bestehen. Die einzelnen Förderprogramme werden unter Ziffer 8.8 genauer beschrieben.

Weiteres Vorgehen: Die Kategorie weiteres Vorgehen gibt an, welche Planungsschritte als nächstes unternommen werden sollten, um die vorgeschlagene Maßnahme umzusetzen. Als weitere Bearbeitungsschritte werden eine Objektplanung, ein Markierungs- und Beschilderungsplan oder eine Machbarkeitsstudie empfohlen.

Beschreibung: In der Kategorie Beschreibung wird die Maßnahme detailliert beschrieben und ggf. um Konzeptskizzen oder verkehrstechnische Skizzen ergänzt.



Wirkung: Die Kategorie Wirkung gibt an, welche Auswirkungen nach Umsetzung der Maßnahme zu erwarten sind.

Schnittstellen und Bezugspunkte: Die Kategorie Schnittstellen und Bezugspunkte gibt an, welche anderen Maßnahmen des Mobilitätskonzept in Bezug zu der im Steckbrief beschriebenen Maßnahme stehen.

8.3 Maßnahmenpakete

Für das Mobilitätskonzept Lüdinghausen wurden Maßnahmen entwickelt, die den folgenden Maßnahmenpaketen zugeordnet werden können:

- Radverkehr (R 1.1 bis R 15.1),
- Knotenpunkte (K 1.1 bis K .1),
- Parken (P 1.1 bis P 5.1),
- ÖPNV (Ö 1.1 bis Ö 7.1) und
- Standards (S 1.1 bis S 5.1).

Es ist zu beachten, dass sich einzelne Maßnahmen mit mehreren Maßnahmenpaketen überschneiden. Maßnahmen, die den Fußverkehr fördern, sind z. B. sowohl in Maßnahmen des Radverkehrs als auch in Maßnahmen der Knotenpunkte enthalten. Maßnahmen, die den Fußverkehr fördern, sind beispielsweise Umgestaltung von Straßenquerschnitten mit breiten, barrierefreien Gehwegen (siehe Maßnahmenpaket Radverkehr) oder Optimierung der Fußverkehrsführung und Signalisierung an Knotenpunkten (siehe Maßnahmenpaket Knotenpunkte).



In der folgenden Abbildung (vgl. Anlage 8.1) sind alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Lüdinghausen verortet.

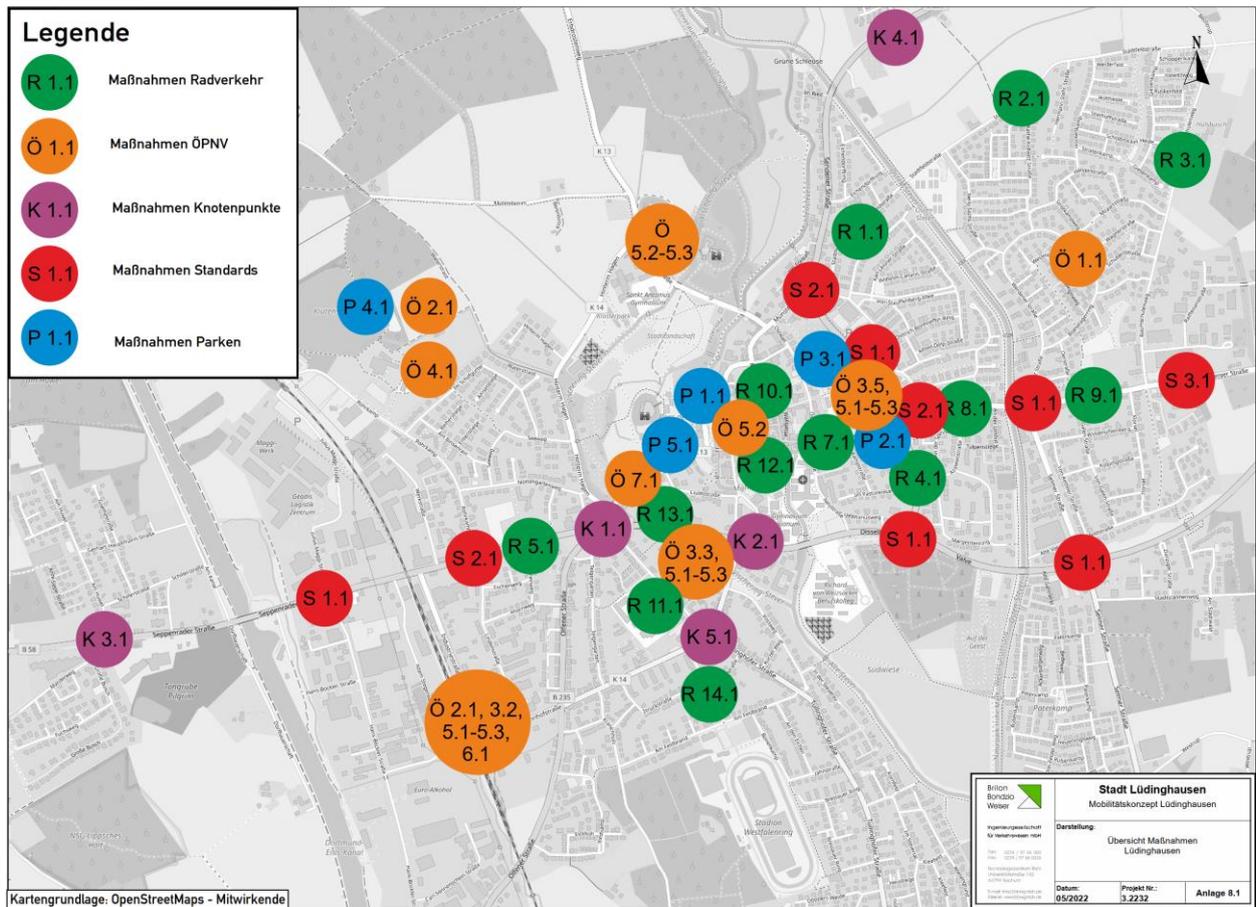


Abbildung 50: Übersicht Maßnahmen Lüdinghausen



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.2) zeigt eine Übersicht aller Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Lüdinghausen in Seppenrade.

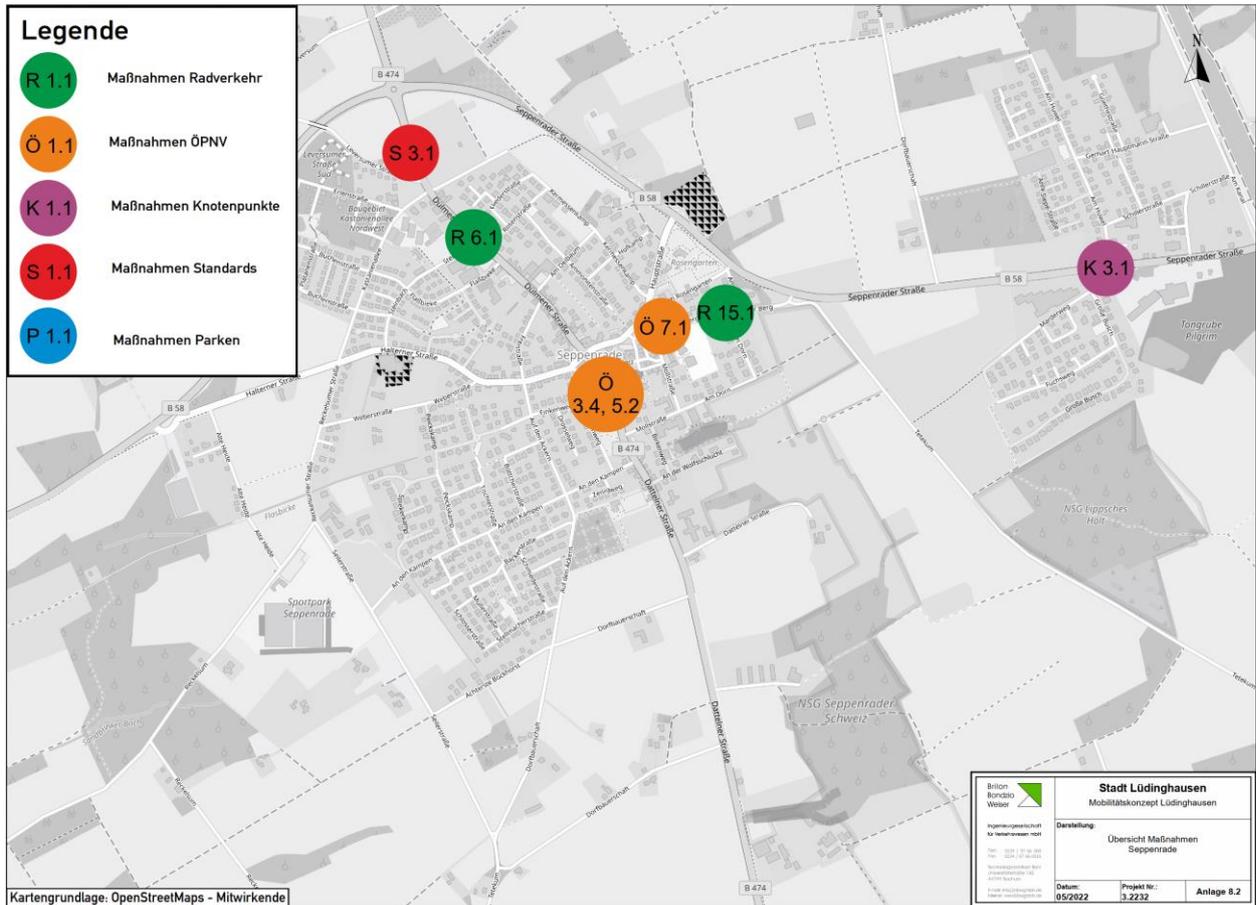


Abbildung 51: Übersicht Maßnahmen Seppenrade

Darüber hinaus wurde eine Tabelle (vgl. Anlage 8.3) mit allen für das Mobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen erstellt. Die Tabelle enthält Angaben zu den Maßnahmenbezeichnungen, der Priorisierung, den Kosten, den Fördermöglichkeiten, den Zuständigkeiten sowie zum weiteren Vorgehen.

Die Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen, Kreisverkehren, Knotenpunkten, zur Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie zu Mobilitätskonzepten bei Neubauvorhaben sind in den Maßnahmensteckbriefen S 1.1 bis S 5.1 dargestellt.



8.4 Maßnahmenpaket Radverkehr

Das Maßnahmenpaket Radverkehr baut auf den folgenden Grundsätzen auf:

- Rad- und Fußverkehr sind die Hauptverkehrsmittel im Innenstadtbereich (nördlich der B58 bzw. westlich der B 235; Fahrradzone). Dies soll sich auch in der Gestaltung der Verkehrsanlagen widerspiegeln. Die Straßen in diesem Bereich sind überwiegend als Fahrradstraßen bzw. -zone zu gestalten und auszuweisen.
- Die Verbindung zwischen Lüdinghausen und Seppenrade soll für den Radverkehr gestärkt werden. Hierzu ist die Führung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer an den Knotenpunkten und im Zuge einzelner Streckenabschnitte zu optimieren.
- Entlang der Hauptverkehrsstraßen sind die Radfahrer grundsätzlich im Seitenraum zu führen. Das Radwegenetz ist abschnittsweise zu ergänzen oder umzugestalten. Die Knotenpunkte sind so umzugestalten, dass eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglicht wird. Außerhalb des Hauptstraßennetzes wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- Der Radverkehr ist durch weitere Maßnahmen, wie Einrichtung von Fahrradstraßen, Ergänzung des Angebots an Fahrradabstellmöglichkeiten und Etablierung eines Fahrradverleihsystems zu fördern.

Die Maßnahmen des Maßnahmenpaketes Radverkehr werden in den Maßnahmensteckbriefen R 1.1 bis R 15.1 im Einzelnen vorgestellt.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.4) zeigt eine Übersicht der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

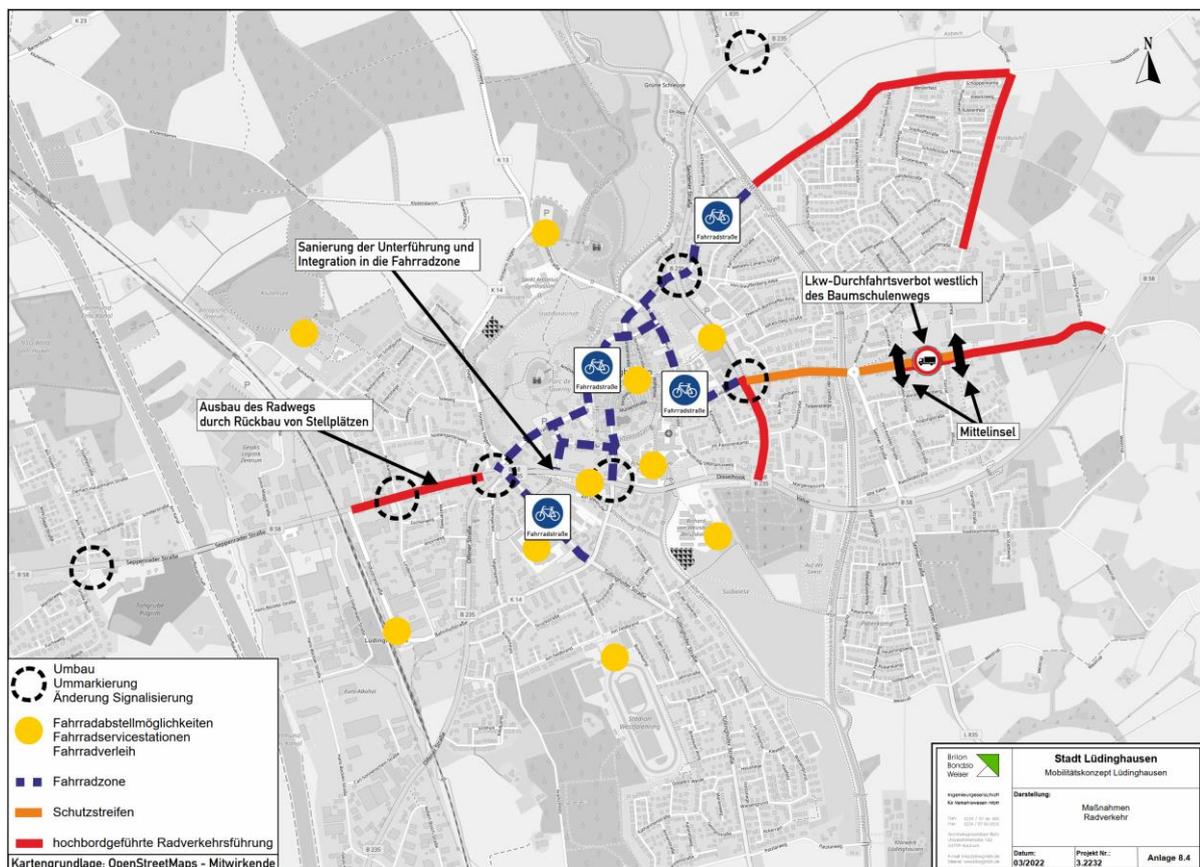


Abbildung 52: Übersicht Maßnahmen Radverkehr Lüdinghausen



- Einrichtung von Fahrradstraßen

Nördlich der B 58 und westlich der B 235 soll der nicht motorisierte Verkehr das Hauptverkehrsmittel darstellen. Dazu wird empfohlen, die Straßen

- Steverstraße,
- Borg,
- Blaufärbergasse,
- Münsterstraße,
- Ostwall,
- Mühlenstraße,
- Wolfsberger Straße,
- Graf-Wedel-Straße und
- Liudostraße

in Fahrradstraßen und mittelfristig in eine Fahrradzone umzugestalten (Maßnahmensteckbrief R 10.1).

Auch die Stadtfeldstraße (bis zur Ostenstever) sowie die Tüllinghofer Straße sollen als Fahrradstraßen umgestaltet werden (Maßnahmensteckbrief R 1.1 und R 11.1).

- Umgestaltung der Mühlenstraße östlich der B 235

In der Mühlenstraße östlich der B 235 wird eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts mit 1,50 m breiten Schutzstreifen empfohlen. Radfahrstreifen oder Radwege sind in der Mühlenstraße (östlicher Abschnitt) nur mit einem Rückbau von straßenbegleitenden Stellplätzen möglich (Maßnahmensteckbrief R 8.1).

- Neubau von Rad- und Fußwegen

Östlich des Baumschulwegs sowie nördlich der Stadtfeldstraße sind Wohnbauentwicklungen geplant, sodass beide Straßen beidseitig angebaut werden. Es wird jeweils eine Umgestaltung der Straßenquerschnitte mit beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen empfohlen (Maßnahmensteckbriefe R 2.1 und R 3.1).

- Umgestaltung bestehender Radverkehrsanlagen

Im Abschnitt der B 58 zwischen Lindenstraße und B 235 wird der Ausbau des Radwegs auf der Südseite empfohlen (Maßnahmensteckbrief R 5.1).

- Bau von Fahrradabstellanlagen

An mehreren Stellen im Stadtgebiet wird der Bau von Fahrradabstellanlagen empfohlen (Maßnahmensteckbrief R 12.1).

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Für die Stadionallee werden Maßnahmen vorgeschlagen, die die weitestgehende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewährleisten (Maßnahmensteckbrief R 14.1).

Für die Ascheberger Straße werden Maßnahmen zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs und zur Dämpfung der gefahrenen Geschwindigkeiten vorgeschlagen (Maßnahmensteckbrief R 9.1).



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.5) zeigt eine Übersicht der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Seppenrade.



Abbildung 53: Übersicht Maßnahmen Radverkehr Seppenrade

- Piktogrammketten im Zuge der B 474

Im Zuge der B 474 wird die Markierung von Piktogrammketten empfohlen. Aufgrund des engen vorhandenen Straßenquerschnitts und der Nutzungen im Seitenraum ist weder die Anlage von Radwegen noch von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen möglich. Für Straßenquerschnitte, an denen aufgrund geringer Querschnittsbreiten keine separate Radverkehrsinfrastruktur umsetzbar ist, haben die Bergische Universität Wuppertal sowie die Technische Universität Dresden gemeinsam einen Forschungsbericht zum Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ veröffentlicht [8]. Die B 474 in Seppenrade entspricht den in dem Forschungsbericht genannten Einsatzkriterien:

- auf Hauptverkehrsstraßen, die Routen im Basis- und Vorrangnetz des Radverkehrs darstellen
- keine alternative Radinfrastruktur umsetzbar
- hohe Seitenraumnutzung

Die Piktogramme sollen in einem Abstand von 25 bis 50 m zueinander angebracht werden. Darüber hinaus wird die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h ist keine Voraussetzung für die Umsetzung von Piktogrammketten, sondern eine zusätzliche Empfehlung (Maßnahmensteckbrief R 6.1).



- Änderung der Radverkehrsführung Alter Berg

Des Weiteren wird empfohlen, in der Straße Alter Berg die Benutzungspflicht für den Radverkehr in Fahrtrichtung Lüdinghausen aufzuheben, sodass Radfahrer bei einem Gefälle von 6 % auch die Fahrbahn nutzen können. Gemäß RAS 06 [5] ist eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit Benutzungspflicht mit Fußgängern an Straßen mit starkem Gefälle (> 3 %) ungeeignet. Dazu soll die Beschilderung des südlichen Seitenraums von „gemeinsamer Geh- und Radweg“ in Gehweg „Radfahrer frei“ geändert werden. So besteht für Radfahrer in Fahrtrichtung Lüdinghausen die Möglichkeit sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum zu fahren. Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Alter Berg wird aufgrund der Steigung von 6% in Fahrtrichtung Seppenrade nicht empfohlen. Aufgrund der hohen Steigung besteht eine hohe Differenz der Geschwindigkeit zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr, sodass erwartet wird, dass der Kfz-Verkehr besonders langsam hinter den Fahrrädern herfahren muss. Es werden in diesem Fall vermehrt Konflikte zwischen dem Fahrradverkehr und dem Kfz-Verkehr erwartet. Aufgrund der hohen Steigung wird die Mehrheit der Radfahrer nicht wesentlich schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren, sodass im Seitenraum weniger Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu erwarten sind (Maßnahmensteckbrief R 15.1).

Die vorgeschlagenen Maßnahmen erstrecken sich nicht auf die fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten. Die damit verbundenen Empfehlungen zur Umgestaltung der Knotenpunkte sind in dem Maßnahmenpaket Knotenpunkte (vgl. Ziffer 8.4) dargestellt.



8.5 Maßnahmenpaket Knotenpunkte

Die Maßnahmen zur Umgestaltung der Knotenpunkte bauen auf den folgenden Grundsätzen auf:

- Es ist ein für alle Verkehrsteilnehmer hohes Verkehrssicherheitsniveau zu gewährleisten.
- Die Qualität des Verkehrsablaufs soll auch in den Spitzenstunden der Verkehrsnachfrage mindestens der Stufe ausreichend entsprechen.
- An den signalisierten Knotenpunkten sollen die Konfliktströme weitestgehend signaltechnisch getrennt werden.
- Die Führung der Fußgänger und Radfahrer ist in vergleichbaren Knotenpunktsituationen im Stadtgebiet einheitlich zu gestalten.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.6) zeigt eine Übersicht der Maßnahmen zur Umgestaltung von Knotenpunkten.

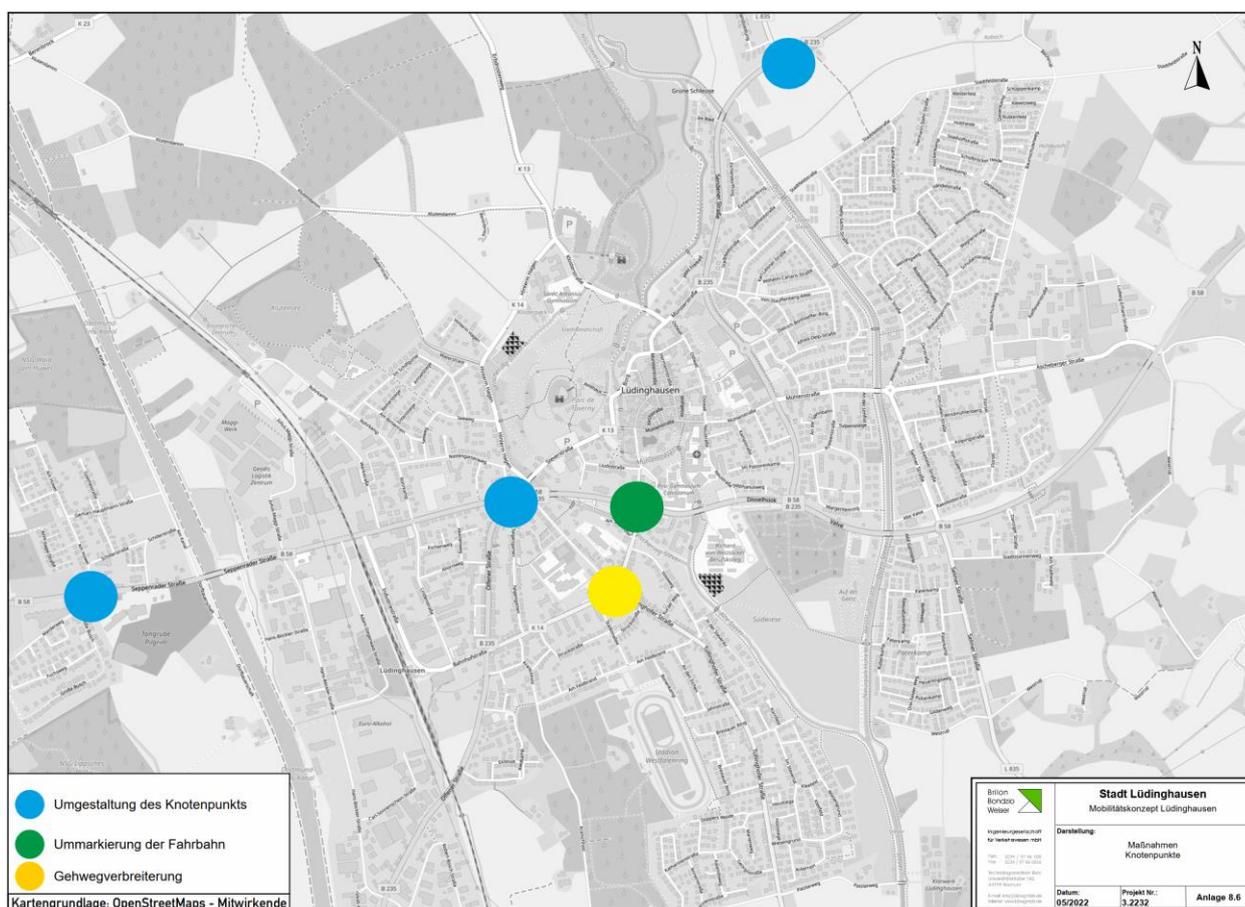


Abbildung 54: Übersicht Maßnahmen Knotenpunkte Lüdinghausen



Das Maßnahmenpaket umfasst Maßnahmen an den folgenden Knotenpunkten:

- Knotenpunkt B 58 / Steverstraße
Es wird eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung mit Rückbau der direkten Rechtsabbiegefahrstreifen vorgeschlagen. Darüber hinaus wird eine Optimierung der Signalsteuerung empfohlen (Maßnahmensteckbrief K 1.1).
- Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße
An diesem Knotenpunkt wird eine Ummarkierung der südlichen Zufahrt empfohlen (Maßnahmensteckbrief K 2.1).
- Knotenpunkt B 58 / Am Hüwel
Es wird eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung mit Rückbau des direkten Rechtsabbiegefahrstreifens und der Verbreiterung der Aufstellflächen für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer vorgeschlagen. Darüber hinaus wird eine Optimierung der Signalsteuerung empfohlen (Maßnahmensteckbrief K 3.1).
- Knotenpunkt B 235 / Hiddingseler Straße
An diesem Knotenpunkt wird eine Optimierung der Radverkehrsführung empfohlen. Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Knotenpunktes zu konkretisieren (Maßnahmensteckbrief K 4.1).
- Knotenpunkt Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße
An diesem Knotenpunkt wird eine Verbreiterung des Gehwegs im nordöstlichen Quadranten empfohlen (Maßnahmensteckbrief K 5.1).

Darüber hinaus wird eine Optimierung der Signalisierung der Knotenpunkte entlang der B 58 empfohlen, um die Linksabbieger von der B 58 separat zu signalisieren (Maßnahmensteckbrief S 2.1).

Weitere Standards, die für die Umgestaltung von Knotenpunkten beachtet werden sollen, sind in den Maßnahmensteckbriefen S 1.1 und S 2.1 beschrieben.

Die Maßnahmen zur Umgestaltung der Knotenpunkte werden in den Maßnahmensteckbriefen K 1.1 bis K 5.1 im Einzelnen vorgestellt. Die verkehrstechnischen Skizzen sowie die Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen zu den Knotenpunkten B 58 Am Hüwel, B 58 / Steverstraße und B 58 / Wolfsberger Straße befinden sich in den folgenden Anlagen:

- Anlage 8.7: Verkehrstechnische Skizze Knotenpunkt B 58 / Am Hüwel,
- Anlage 8.8: Verkehrstechnische Skizze Knotenpunkt B 58 / Steverstraße,
- Anlagen 8.9 bis 8.21: Ergebnisse verkehrstechnische Berechnungen Knotenpunkt B 58 / Steverstraße und
- Anlagen 8.22 bis 8.28: Ergebnisse verkehrstechnische Berechnungen Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße.



8.6 Maßnahmenpaket Parken

Es wurde ein Parkraumkonzept für die Innenstadt und für den Bereich des Bahnhofs entwickelt, das auf den folgenden Grundsätzen aufbaut:

- Es ist weiterhin ein ausreichendes Stellplatzangebot zu gewährleisten. Durch eine gezielte Parkraumbewirtschaftung ist sicherzustellen, dass die Stellplätze in zentraler Lage vornehmlich den Kunden und Besuchern der Innenstadt zur Verfügung stehen.
- Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs ist das straßenbegleitende Parken moderat zurückzubauen.
- Am Innenstadtrand sind die dezentralen, größeren Stellplatzanlagen weiter auszubauen. Ortsunkundige sind durch ein Parkleitsystem gezielt auf diese Stellplätze zu leiten.
- Das Park&Ride-Angebot im Umfeld des Bahnhofs ist weiter auszubauen.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.29) zeigt eine Übersicht der Maßnahmen, die für das Parkraumkonzept vorgeschlagen werden.

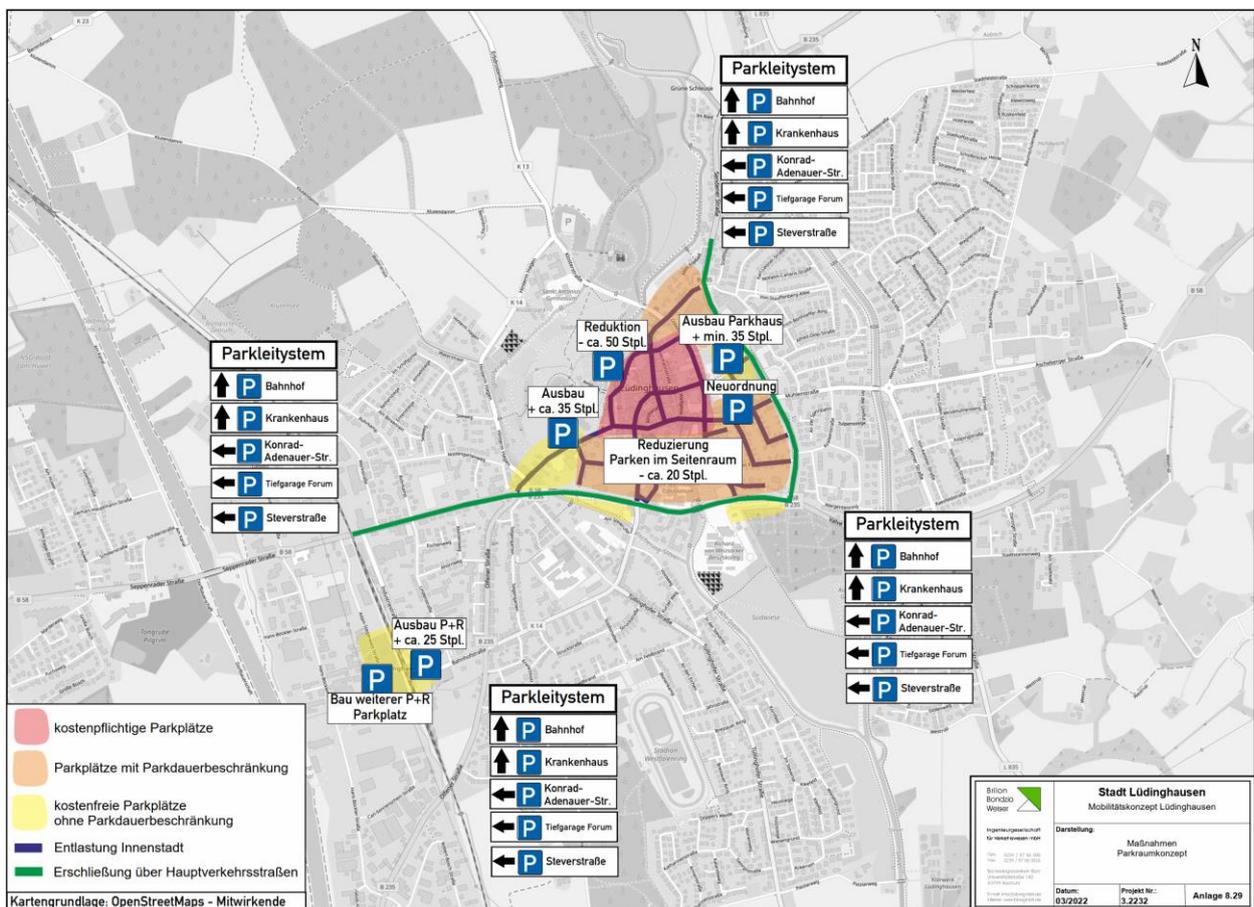


Abbildung 55: Übersicht Maßnahmen Parkraumkonzept

Die Maßnahmen für das Parkraumkonzept werden in den Maßnahmensteckbriefen P 1.1 bis P 5.1 im Einzelnen vorgestellt.



Die Parkraumerhebung und die Einzelhandelsbefragung haben gezeigt, dass insgesamt eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in Lüdinghausen vorhanden sind. Es wird empfohlen, die Anzahl der Stellplätze im gesamten Innenstadtbereich nicht zu reduzieren. Wenn Stellplätze an einer Stelle zurückgebaut werden, sollten sie auf einem dezentralen Parkplatz am Rand des Innenstadtbereichs wie z. B. an der Steverstraße oder dem Parkplatz an der Konrad-Adenauer-Straße (Edeka-Parkplatz) kompensiert werden.

Das Maßnahmenpaket umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Rückbau des Parkens im Straßenraum

Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen ist mit einer Reduzierung des straßenbegleitenden Parkens um etwa 20 Stellplätze zu rechnen. Darüber sind die ebenerdigen Parkplätze im Zuge der Straße Borg zurückzubauen. Hierdurch entfallen weitere 50 Stellplätze.

- Ausbau der dezentralen Stellplatzanlagen am Innenstadtrand

Die durch den Rückbau im Straßenraum wegfallenden Stellplätze sollten durch einen Ausbau der dezentralen Stellplatzanlagen an der Steverstraße (Pferdewiese) und an der Konrad-Adenauer-Straße (Edeka-Parkplatz) kompensiert werden (Maßnahmensteckbrief P 3.1 und P 4.1).

- Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

Es wird eine Einteilung der Innenstadt in drei Parkzonen empfohlen:

- Kostenpflichtige Parkplätze,
- Parkplätze mit Parkdauerbeschränkung und
- Kostenfreie Parkplätze ohne Parkdauerbeschränkung.

In der zentralen Zone (angrenzend an die Fußgängerzone) sollen die Stellplätze kostenpflichtig bewirtschaftet werden. Hierdurch soll ein zentrales Stellplatzangebot für die Kunden und Besucher der Innenstadt vorgehalten werden.

An diese Zone mit kostenpflichtigen Stellplätzen schließt sich eine Zone mit kostenfreien, aber in ihrer Parkdauer beschränkten Stellplätzen an.

Die großen Stellplatzanlagen im Zuge der Steverstraße oder der Parkplatz am Edeka können unbewirtschaftet bleiben.

- Parkleitsystem

Es wird ein statisches Parkleitsystem empfohlen, mit dem die eher ortsunkundigen Besucher auf die größeren Stellplatzanlagen in Lüdinghausen hingewiesen werden (Maßnahmensteckbrief P 5.1). Es wird empfohlen, die folgenden Stellplatzanlagen in das System einzubeziehen:

- Parkplätze Steverstraße
- Tiefgarage Forum
- Parkplatz Edeka
- Parkplatz Krankenhaus
- Parkplatz Bahnhof



- Ausbau des Park& Ride-Angebots am Bahnhof

Darüber hinaus wird empfohlen, einen zusätzlichen Park&Ride-Parkplatz westlich der Bahntrasse zu errichten und die vorhandene Stellplatzanlage am Bahnhof auszubauen (Maßnahmensteckbrief Ö 6.1).

Wegweisung Fußgänger

Die Stellplatzanlagen sind in die Wegweisung für Fußgänger zu integrieren, um insbesondere Touristen und Besucher von außerhalb eine Orientierungsmöglichkeit zu bieten. Die Wegweiser sind in ein Gesamtkonzept zu integrieren, das die Fußgänger von ihrer Quelle (z.B. Bahnhof, Stellplatzanlagen etc.) zu den wichtigsten Zielen (z.B. Burg, Innenstadt, Bahnhof etc.) führt. Eine überschaubare, übersichtliche Gestaltung sowie Wegweisung trägt dazu bei, Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden. Insbesondere für ortsunkundige Gäste unterstützt eine entsprechende Wegweisung die Orientierung in der Innenstadt. Besonders Haltestellen, Fahrradabstellanlagen und Parkhäuser müssen leicht identifizierbar sein und die Wege von dort müssen übersichtlich und direkt zu den Hauptzielen führen. Des Weiteren ist eine Wegweisung für Fußgänger besonders dort erforderlich, wo das Gehwegenetz von der allgemeinen Straßenführung abweicht. Bei der Gestaltung der Wegweisung ist zu beachten, dass die Wegweiser unmittelbar an Verzweigungspunkten aufgestellt und die wichtigsten Ziele gekennzeichnet werden. Die Wegweiser sollen einheitlich und gut lesbar gestaltet werden. An wichtigen Verknüpfungspunkten wie Bahnhof oder Stellplatzanlagen sind zusätzliche Stadtpläne und Informationstafeln sinnvoll, die sowohl die Anlage selbst als auch alle wichtigen Einrichtungen erkennbar darstellen sollten.



8.7 Maßnahmenpaket ÖPNV

Die Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV bauen auf den folgenden Grundsätzen auf:

- Die Verknüpfung der Ziele Innenstadt, Bahnhof, Seppenrade ist zu optimieren.
- Es ist eine flächendeckende Erschließung im ÖPNV im gesamten Stadtgebiet zu gewährleisten.
- Es ist ein Zugang der Bauernschaften zum ÖPNV sicherzustellen.
- Die Infrastruktur zur Förderung intermodaler Wegeketten ist auszubauen.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.30) zeigt eine Übersicht der Maßnahmen, die für die Förderung des ÖPNV vorgeschlagen werden.

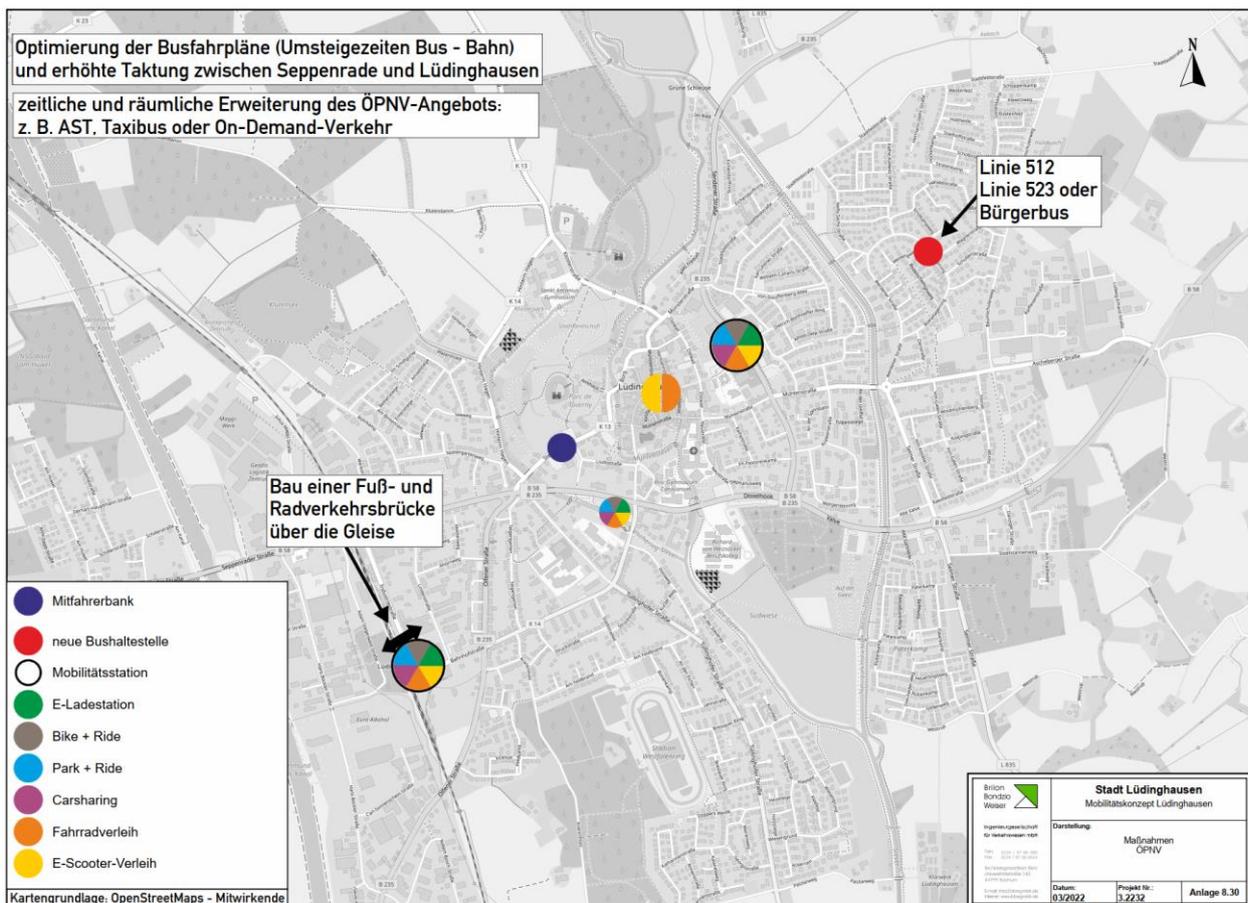


Abbildung 56: Maßnahmen Übersicht ÖPNV

Die Maßnahmen für zur Förderung des ÖPNV werden in den Maßnahmensteckbriefen Ö 1.1 bis Ö 7.1 im Einzelnen vorgestellt.

Das Maßnahmenpaket ÖPNV umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Optimierung der Erschließung im Nordosten Lüdinghausens
Die Lücke im Bushaltestellennetz im nordöstlichen Wohngebiet ist zu schließen. Als Lage einer neuen Bushaltestelle bietet sich die Straße Boeselagererring an. Die Bushaltestelle kann z. B. in die beiden Stadtverkehrslinien 512 (Lüdinghausen – Ascheberg – Herbern) oder 523 (Lüdinghausen



– Nordkirchen) sowie in den Fahrplan des Bürgerbusses integriert werden (Maßnahmensteckbrief Ö 1.1).

- Optimierung der Busfahrpläne und des Liniennetzes

Viele Anregungen der Bürgerschaft in der Ideenbox haben gezeigt, dass die Busfahrpläne optimiert werden sollen, damit es sichere und kurze Umstiegsmöglichkeiten von und zu den Zügen bzw. Bussen gibt. Es wird daher empfohlen, die Möglichkeiten zu prüfen, die bestehenden Busfahrpläne zu optimieren und zu erweitern (Maßnahmensteckbrief Ö 2.1). Da es sich bei den Buslinien meist um Verbindungen handelt, die über die Stadtgrenze hinaus gehen, ist eine kreisweite Betrachtung im Rahmen des Nahverkehrsplans erforderlich.

- Mobilitätstationen

Es wird empfohlen am Bahnhof, an der neuen Bushaltestelle am Parkplatz an der Konrad-Adenauer-Straße (Edeka-Parkplatz), am Busbahnhof Mobilitätsstationen sowie in Seppenrade Mobilitätstationen zu errichten. Mobilitätstationen dienen den intermodalen Wegeketten. Die Ausstattung ist je nach Lage und Funktion unterschiedlich.

Die vorgeschlagenen Ausstattungsmöglichkeiten werden in dem Maßnahmensteckbriefen Ö 3.2 bis Ö 3.5. dargestellt.

- Optimierung des flächenhaften ÖPNV-Angebots

In den Außenbereichen Lüdinghausens kann die Nutzung des ÖPNV z. B. durch den Bau von Park&Ride- oder Bike&Ride-Stellplätzen an den Bushaltestellen der Buslinien, des Schnellbusses S90/S91 oder der Regiobusse R19/R53 gefördert werden. Das ÖPNV-Netz wird somit für die Bewohner der Außenbereiche auf kurzem Wege zugänglich.

Die Förderung der Mobilität in den Außenbereichen kann mit einer Förderung von intermodalen Wegeketten und einer Erweiterung des ÖPNV-Angebots in den Randbereichen erreicht werden (vgl. On-Demand-Verkehr, AST, Taxibus).

- Mitfahrerbanken

Als ergänzendes Angebot zum ÖPNV können Mitfahrerbanken in Lüdinghausen aufgestellt werden. Mitfahrerbanken sind Sitzbänke, die es den Nutzern ermöglicht zu signalisieren, dass sie nach einer spontanen Mitfahrgelegenheit suchen. An Haltestellen kann durch eine Mitfahrbank die Lücke im ÖPNV-Angebot reduziert werden. Denn durch eine Mitfahrgelegenheit kann die Wartezeit auf den regulären Bus verkürzt werden. Die Mitfahrbanken werden dort genutzt, wo es kein ausreichendes ÖPNV-Angebot gibt. Für Lüdinghausen wird empfohlen, Mitfahrerbanken zunächst in einem Verkehrsversuch zwischen Seppenrade und Lüdinghausen z. B. an der Haltestelle Rosengarten in Seppenrade und in der Steverstraße in der Nähe der Haltestelle Gesundheitsamt aufzustellen (Maßnahmensteckbrief Ö 7.1).

- Stündliche Busverbindung zwischen Seppenrade, Lüdinghausen und Bahnhof

Die Busverbindung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen ist so zu optimieren, dass mindestens in einem 1-Stunden-Takt, besser in einem Halb-Stunden-Takt Busse zwischen Seppenrade und Lüdinghausen Innenstadt sowie dem Bahnhof verkehren (Maßnahmensteckbrief Ö 2.1).



- **Alternative Mobilitätsangebote**
Für alternative Mobilitätsangebote wird empfohlen, das Carsharing-Angebot in Lüdinghausen mit Stationen an den Mobilitätsstationen bzw. an den Park&Ride-Parkplätzen auszubauen sowie ein Fahrradverleihsystem mit Stationen am Bahnhof, am Markt sowie an den empfohlenen Mobilitätsstationen einzurichten. Darüber hinaus kann als ergänzendes Angebot ein E-Scooter-Verleih angeboten werden (Maßnahmensteckbriefe Ö 5.1 bis 5.3).
- **Anbindung Bahnhof Lüdinghausen**
Es wird empfohlen, hier die Anzahl der Stellplätze zu erhöhen. Um das Stadtgebiet westlich der Bahngleise besser an den Bahnhof anzubinden, wird eine Bahnüberquerung für Fußgänger und Radfahrer am Bahnhof empfohlen. Darüber hinaus kann die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit einem weiteren Park&Ride-Parkplatz auf der westlichen Seite der Bahngleise erhöht werden (Maßnahmensteckbrief Ö 6.1).
- **Optimierung des ÖPNV-Angebots in den Randzeiten und Radbereichen**
Um das ÖPNV-Angebot in Lüdinghausen sowohl in den Randzeiten (abends und am Wochenende) als auch räumlich zu erweitern, wird empfohlen, zunächst die Möglichkeit der Einführung eines On-Demand-Verkehrs zu prüfen (Maßnahmensteckbrief Ö 4.1). Sollte die Einführung von On-Demand-Verkehr in Lüdinghausen nicht möglich sein, wird empfohlen, die Angebotsform des Taxibusses zu erweitern und zusätzlich ein Anrufsammeltaxi (AST) einzuführen. Im Nachfolgenden werden die Angebotsformen Taxibus, Anrufsammeltaxi und On-Demand-Verkehr miteinander verglichen:

Taxibus

Ein Taxibus verkehrt wie ein gewöhnlicher Linienbetrieb, jedoch nur nach Fahrtwunschanmeldung und kann als eine Ergänzung in Zeiten schwacher Nachfrage dienen. In Lüdinghausen kann mit der Angebotsform Taxibus das ÖPNV-Angebot auf bestehenden Linien wie z. B. zwischen Lüdinghausen und Seppenrade in den Randzeiten und am Wochenende erweitert werden.

Anrufsammeltaxi (AST)

Ein Anruf-Sammeltaxi stellt bereits ein flexibleres Angebot im Vergleich zum Taxibus dar, da die Fahrten von festgelegten Abfahrtsstellen zu jedem beliebigen Zielort in einem festgelegten Bedienungsgebiet ermöglicht werden. Jedoch verkehrt das AST nur nach Fahrplan und nach Fahrtwunschanmeldung. In Lüdinghausen kann das AST z. B. zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots in Randgebieten mit einem bisher geringen ÖPNV-Angebot und in den Randzeiten sowie am Wochenende eingeführt werden.

On-Demand-Verkehr

On-Demand-Verkehr verkehrt dagegen äußerst flexibel ohne Fahrplan- und Linienwegbindung. Die Abfahrtszeiten und der Linienverlauf richten sich nach der Nachfrage. Es werden Algorithmen zum Kombinieren von Fahrten verwendet und es bestehen digitale Buchungsmöglichkeiten. Mit einem On-Demand-Verkehr können in Lüdinghausen am besten die weniger oder gar nicht erschlossenen Stadtteile und Bauernschaften sowie Zeiten schwacher Nachfrage bedient werden.

Wir empfehlen für eine ÖPNV-Optimierung weitere Prüfungsschritte insbesondere zur Finanzierbarkeit für einen On-Demand-Verkehr in Lüdinghausen, da es gegenüber anderen flexiblen Bedienungsformen wie z.B. Anruf-Sammeltaxi oder Taxibussen die meisten Vorteile (sowohl für zeitliche als auch für räumliche Erweiterung des ÖPNV Angebots) mit sich bringt. Ggf. bietet das Land NRW im Rahmen der ÖPNV-



Offensive eine Möglichkeit der finanziellen Unterstützung zur Einführung neuer, innovativer Angebote oder es kann ein privater Investor zur Finanzierung z.B. der Fahrzeugflotte gewonnen werden. Einzelheiten eines möglichen On-Demand-Verkehrs werden in dem Maßnahmensteckbrief Ö 4.1 vorgestellt.

Sollte die Einführung von On-Demand-Verkehr in Lüdinghausen nicht möglich sein, empfehlen wir ein Anruf-Sammeltaxi einzuführen. Unabhängig davon kann das bestehende Taxibus-Angebot ausgebaut werden, um zumindest in Randzeiten oder am Wochenende das bestehende Angebot zu verbessern.

Eine ergänzende Erweiterung des Bürgerbusverkehrs mit zusätzlichen Fahrten zur Taktverdichtung oder zur räumlichen Erweiterung ist begrüßenswert, jedoch wäre dies nur mit weiterem ehrenamtlichem Fahrpersonal möglich. Eine Angebotserweiterung des Bürgerbusverkehrs kommt daher schnell an seine Grenzen.

Die Einführung von kostenlosen oder subventioniertem ÖPNV kann eine geeignete begleitende Maßnahme zur Förderung des ÖPNV sein. Die Nutzung des ÖPNV hängt in erster Linie zwar von dem Angebot ab, jedoch können Vergünstigungen Anreize schaffen, um den ÖPNV zu stärken. Dabei ist zu beachten, dass ohne ein entsprechendes ÖPNV-Angebot, auch bei einem kostenlosen ÖPNV nur wenige Verkehrsteilnehmer vom Pkw zum ÖPNV umsteigen.

Im Nahverkehrsplan des Kreis Coesfeld [9] werden bei Nicht-Realisierung der Bürgerbus-Ausdehnung ebenfalls das Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung empfohlen. Sollte weder die bedarfsgesteuerte Bedienung noch die Ausdehnung des Bürgerbus-Angebots realisiert werden können, wird die Einrichtung eines Servicebusses/Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Lüdinghausen vorzugsweise in Anlehnung des Angebots auf die Markttag in Lüdinghausen als ergänzendes Angebot empfohlen.

Neben den beschriebenen Maßnahmen werden im Nahverkehrsplan des Kreis Coesfeld weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV empfohlen:

- Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr der Linie S90/92
- Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen (S91)
- Ausweiten des Fahrplanangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen (R53)
- Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt (T54)
- Einrichten von Expressbus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln (S91)
- Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“) (T54/545)
- Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV
- Alltags-Wegweisung für Berufstätige zum/vom Bahnhof und zum/vom Gewerbegebiet



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.31) zeigt eine Übersicht der Maßnahmen, die für die Förderung des ÖPNV in Seppenrade vorgeschlagen werden.

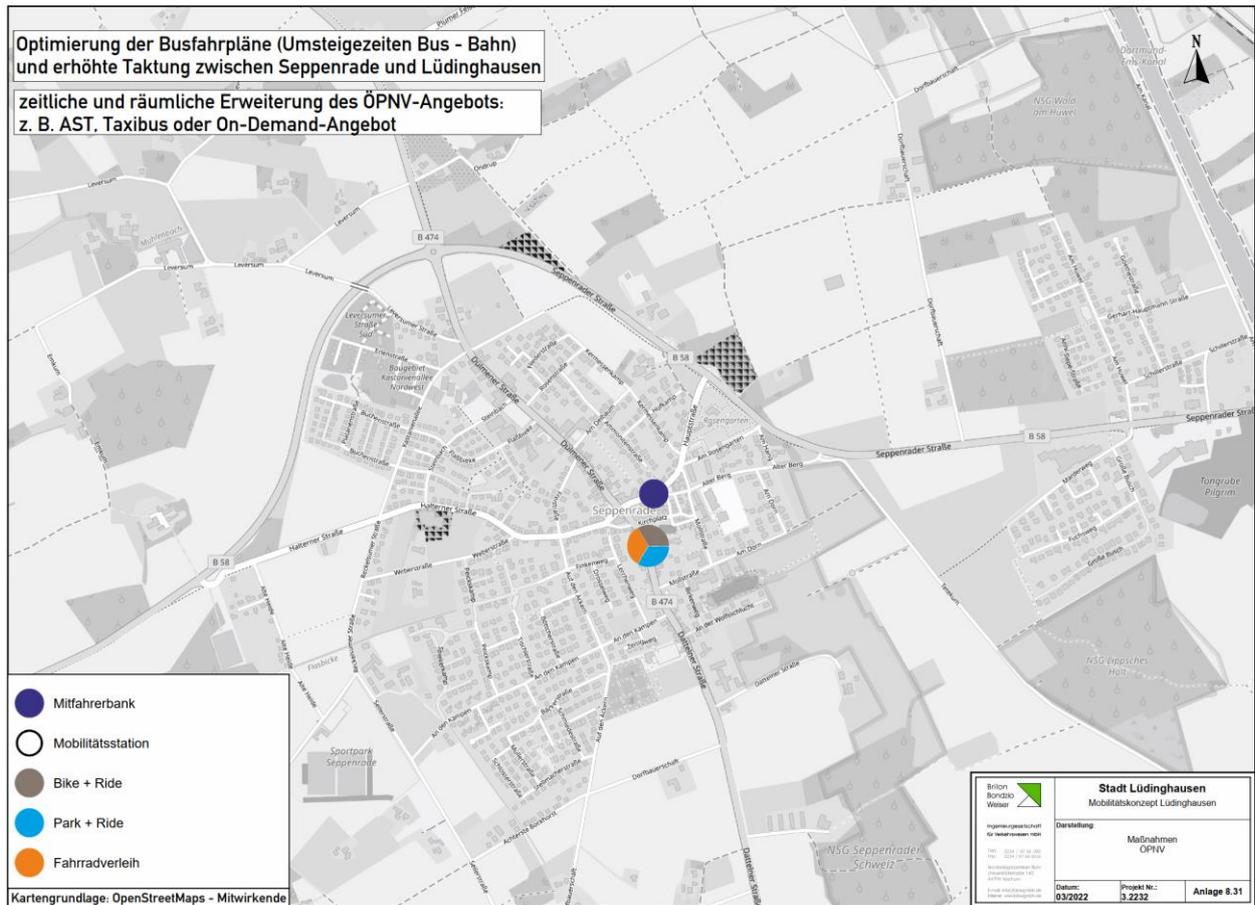


Abbildung 57: Maßnahmen Übersicht Seppenrade

Die Abbildung zeigt, dass neben einer stündlichen Busverbindung zwischen Seppenrade, Lüdinghausen und dem Bahnhof je nach Realisierbarkeit eine Angebotserweiterung in Form eines Anrufsammeltaxis (AST), eines Taxibusses oder eines On-Demand-Angebots empfohlen wird (Maßnahmensteckbriefe Ö 2.1 und Ö 4.1). Des Weiteren wird für Seppenrade ein Bike&Ride-Parkplatz, ein Park&Ride-Parkplatz sowie ein Fahrradverleih empfohlen (Maßnahmensteckbrief Ö 3.4). Darüber hinaus kann in Erwägung gezogen werden, eine Mitfahrerbank an der Haltestelle Rosengarten in Seppenrade und für die Gegenrichtung eine Mitfahrerbank in Lüdinghausen in Form eines Verkehrsversuchs aufzustellen (Maßnahmensteckbrief Ö 7.1).



8.8 Standards zur Gestaltung von Verkehrsanlagen

Es wurden Standards entwickelt, mit denen eine Einheitlichkeit der Verkehrsanlagen und -situationen sowie ein gewisser Qualitätsanspruch an die Infrastruktur gewährleistet werden kann.

Es wurden Standards für die folgenden Planungssituationen entwickelt:

- Gestaltung von Kreisverkehren
In Anlehnung an das verkehrstechnische Regelwerk werden für die folgenden zwei Planungssituationen unterschiedliche Standards (Maßnahmensteckbrief S 1.1) hinsichtlich der Führung der Fußgänger und Radfahrer vorgeschlagen:
 - Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete mit vorfahrtrechtlicher Überordnung der Fußgänger und Radfahrer
 - Kreisverkehre außerhalb oder im Vorfeld bebauter Gebiete mit vorfahrtrechtlicher Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer
- Einheitliche Standards für die Gestaltung von signalisierten Knotenpunkten
Es wurden Standards entwickelt, mit denen ein möglichst hohes Verkehrssicherheitsniveau insbesondere für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet werden kann.
- Querungsmöglichkeiten Fuß- und Radverkehr außerhalb oder im Vorfeld bebauter Gebiete
Die Sicherung dieser Querungsstellen hat durch Mittelinseln zu erfolgen.
- Einheitliche Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen
Diese Standards orientieren sich an der kürzlich umgestalteten, ersten Fahrradstraße in Lüdinghausen, der Steverstraße.
- Mobilitätskonzept für Neubauvorhaben
Es wird empfohlen, im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren von Projekten mit erheblicher Verkehrsbedeutung ein Mobilitätskonzept einzufordern. Darin ist darzulegen, wie das zu erwartende Verkehrsaufkommen möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Der Schwerpunkt ist dabei auf Maßnahmen zu legen, die geeignet sind, das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

Die Maßnahmen für die Einführung von Standards bei den verschiedenen Verkehrsträgern werden in den Maßnahmensteckbriefen S 1.1 bis S 5.1 im Einzelnen vorgestellt.



8.9 Fördermöglichkeiten

Die in den Maßnahmensteckbriefen beschriebenen Maßnahmen können mit den folgenden Programmen gefördert werden.

8.9.1 Radverkehr

Die Maßnahmen, die auf eine Förderung des Radverkehrs zielen, können mit den folgenden Förderprogrammen finanziert werden.

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau

- Förderung besteht bis: 31.12.2024
- Rechtsgrundlage: Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra), Runderlass des Ministeriums für Verkehr - III A 3 - 87-02/1 vom 20. Januar 2020 (MBI. NRW. 2020 S. 114) [10]
- Fördersatz: bis 80 %
- Bagatellgrenzen: 50.000 EUR bei den nicht zur Fahrbahn gehörenden Bestandteilen des Straßenkörpers im Zuge von Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast
- Finanziert werden: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau, Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - R 2.1: Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt – Radwege
 - R 3.1: Baumschulenweg
 - R 5.1: Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steverstraße

Förderung der Nahmobilität

- Förderung besteht bis: 31.12.2024
- Rechtsgrundlage: Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) Runderlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3 v. 01.12.2014 (MBI. NRW. 2014 S. 818.), zuletzt geändert 16.10.2019 (MBI. NRW. 2019 S. 641) [11]
- Fördersatz: bis 80 %
- Bagatellgrenzen: 20.000 EUR (5.000 EUR bei Abstellanlagen und sonstigen Maßnahmen)
- Finanziert werden:
 - Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u. ä.), selbständige Radwege, Wegweisung, Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig, Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Errichtung von Fahrradstationen
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - R 1.1: Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt - Fahrradstraße
 - R 2.1: Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt – Radwege
 - R 3.1: Baumschulenweg
 - R 5.1: Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steverstraße
 - R 7.1: Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt – Fahrradstraße



- R 8.1: Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt – Schutzstreifen
- R 9.1: Ascheberger Straße
- R 10.1: Fahrradstraßen / Fahrradzone
- R 11.1: Tüllinghofer Straße
- R 12.1: Fahrradabstellmöglichkeiten
- R 13.1: Aufwertung Graf-Wedel-Straße
- Ö 6.1: Anbindung Bahnhof

Förderung von Klimaschutzprojekten

- Förderung besteht bis: 31.12.2022
- Rechtsgrundlage: Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 22. Juli 2020 (BANz AT 14.08.2020 B7) [12]
- Fördersatz: bis 40 %, höhere Förderung u.a. für finanzschwache Kommunen, Antragsteller aus vier Braunkohlerevieren, bestimmte Abstellanlagen; kumulierbar mit anderen Förderprogrammen innerhalb bestimmter Grenzen
- Bagatellgrenzen: mind. 5.000 EUR Zuwendung
- Finanziert werden: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u. ä.), Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Selbständige Radwege, Wegweisung, Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig, B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten / sonstigen Übergangsstellen / Haltestellen, Errichtung von Fahrradstationen, Abstellanlagen (nicht Bike&Ride)
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - R 1.1: Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt - Fahrradstraße
 - R 2.1: Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt – Radwege
 - R 3.1: Baumschulenweg
 - R 5.1: Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steverstraße
 - R 7.1: Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt – Fahrradstraße
 - R 8.1: Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt – Schutzstreifen
 - R 9.1: Ascheberger Straße
 - R 10.1: Fahrradstraßen / Fahrradzone
 - R 11.1: Tüllinghofer Straße
 - R 12.1: Fahrradabstellmöglichkeiten
 - R 13.1: Aufwertung Graf-Wedel-Straße
 - Ö 3.2: Mobilitätsstation Bahnhof
 - Ö 3.3: Mobilitätsstation Busbahnhof
 - Ö 3.4: Mobilitätsstation Seppenrade
 - Ö 3.5: Mobilitätsstation B 235
 - Ö 6.1: Anbindung Bahnhof



Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv)

- Förderung besteht bis: 31.12.2026
- Rechtsgrundlage: „Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21.12.2020“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BAnz AT 18.01.2021 B8 [13]
- Fördersatz: bis 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben (bis 90% bei finanzschwachen Kommunen)
- Bagatellgrenzen: Keine
- Finanziert werden: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau und eigenständig, Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u. ä.), selbständige Radwege, Instandsetzung Fahrbahnen, Wegweisung, Projektbestandteil und eigenständig, punktuelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen, Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig, B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten / sonstigen Übergangsstellen / Haltestellen, Errichtung von Fahrradstationen, Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil und eigenständig
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - R 1.1: Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt - Fahrradstraße
 - R 2.1: Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt – Radwege
 - R 3.1: Baumschulenweg
 - R 5.1: Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steverstraße
 - R 7.1: Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt – Fahrradstraße
 - R 8.1: Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt – Schutzstreifen
 - R 9.1: Ascheberger Straße
 - R 10.1: Fahrradstraßen / Fahrradzone
 - R 11.1: Tüllinghofer Straße
 - R 12.1: Fahrradabstellmöglichkeiten
 - R 13.1: Aufwertung Graf-Wedel-Straße
 - Ö 3.2: Mobilitätsstation Bahnhof
 - Ö 3.3: Mobilitätsstation Busbahnhof
 - Ö 3.4: Mobilitätsstation Seppenrade
 - Ö 3.5: Mobilitätsstation B 235
 - Ö 6.1: Anbindung Bahnhof
 - K 1.1: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße
 - K 2.1: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße
 - K 3.1: Knotenpunkt B 58 / Am Hüwel
 - K 4.1 Knotenpunkt B 235 / Hiddingseler Straße



Klimaschutz durch Radverkehr - Förderaufruf -

- Förderung besteht bis: 31.12.2023
- Rechtsgrundlage: Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (Klimaschutz durch Radverkehr) vom 22. Juli 2020 [14]
- Fördersatz: bis zu 75 %, finanzschwache Kommunen bis zu 100 %
- Bagatellgrenzen: Mindestzuwendung 200.000 EUR
- Finanziert werden (alles mit deutlichen Einschränkungen): Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung), Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u. ä.), selbständige Radwege, Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig, Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, eigenständig, Selbständige Radwege, Errichtung von Fahrradstationen
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - R 1.1: Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt - Fahrradstraße
 - R 2.1: Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt – Radwege
 - R 3.1: Baumschulenweg
 - R 5.1: Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steuerstraße
 - R 7.1: Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt – Fahrradstraße
 - R 8.1: Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt – Schutzstreifen
 - R 9.1: Ascheberger Straße
 - R 10.1: Fahrradstraßen / Fahrradzone
 - R 11.1: Tüllinghofer Straße
 - R 12.1: Fahrradabstellmöglichkeiten
 - R 13.1: Aufwertung Graf-Wedel-Straße
 - Ö 3.2: Mobilitätsstation Bahnhof
 - Ö 3.3: Mobilitätsstation Busbahnhof
 - Ö 3.4: Mobilitätsstation Seppenrade
 - Ö 3.5: Mobilitätsstation B 235
 - Ö 6.1: Anbindung Bahnhof



Sonderprogramm Stadt und Land

- Förderung besteht bis:
- Rechtsgrundlage: Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes und aufgrund des Haushaltsgesetzes 2020 für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ (VV SP „S&L“) vom 5. November/22. Dezember 2020 [15]
- Fördersatz: Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
- Bagatellgrenzen: -
- Finanziert werden:
 - Neu, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten Radwegen sowie Radfahrstreifen, eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Radwegebrücken oder -unterführungen, von Knotenpunkten, die eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs vorsehen und/oder Sichthindernisse konsequent beseitigen, und den Bau von Schutzinseln und/oder deutlich vorgezogenen Haltelinien,
 - Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder,
 - betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - R 1.1: Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt - Fahrradstraße
 - R 2.1: Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt – Radwege
 - R 3.1: Baumschulenweg
 - R 5.1: Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steverstraße
 - R 7.1: Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt – Fahrradstraße
 - R 8.1: Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt – Schutzstreifen
 - R 9.1: Ascheberger Straße
 - R 10.1: Fahrradstraßen / Fahrradzone
 - R 11.1: Tüllinghofer Straße
 - R 12.1: Fahrradabstellmöglichkeiten
 - R 13.1: Aufwertung Graf-Wedel-Straße
 - Ö 3.2: Mobilitätsstation Bahnhof
 - Ö 3.3: Mobilitätsstation Busbahnhof
 - Ö 3.4: Mobilitätsstation Seppenrade
 - Ö 3.5: Mobilitätsstation B 235
 - Ö 6.1: Anbindung Bahnhof
 - K 1.1: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße
 - K 2.1: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße
 - K 3.1: Knotenpunkt B 58 / Am Hüwel
 - K 4.1 Knotenpunkt B 235 / Hiddingseler Straße



8.9.2 ÖPNV

Die Maßnahmen, die auf eine Förderung des ÖPNV zielen, können mit den folgenden Förderprogrammen finanziert werden.

ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

- Förderung besteht bis: -
- Rechtsgrundlage: Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - II B 1 - W-49-40/1 vom 30.11.2007, zuletzt geändert 06.04.2017 [16]
- Fördersatz: max. 90 % in den Einzelprojekten
- Bagatellgrenzen: -
- Finanziert werden: B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten / sonstigen Übergangsstellen / Haltestellen
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - Ö 3.2: Mobilitätsstation Bahnhof
 - Ö 3.3: Mobilitätsstation Busbahnhof
 - Ö 3.4: Mobilitätsstation Seppenrade
 - Ö 3.5: Mobilitätsstation B 235

Zuwendungen nach § 14 ÖPNVG NRW zur Digitalisierung im ÖPNV

Nach § 14 ÖPNVG NRW fördert das Land sonstige Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, die dem ÖPNV dienen. Hierzu gehören u.a. Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV sowie Bürgerbusvorhaben.

- Rechtsgrundlage: Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien und der § 23 und § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (GV. NRW. S. 67) in der jeweils geltenden Fassung sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität in den Gemeinden. Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) Runderlass des Ministeriums für Verkehr – IV B 3 [17]
- Geltungsdauer: Dieser Runderlass tritt am 1. Juni 2019 in Kraft und am 31. Dezember 2023 außer Kraft.
- Gegenstand der Förderung: Förderfähig sind kommunale Vorhaben, die insbesondere zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel beitragen und damit neue Mobilitätsoptionen für Personen und/oder Güter schaffen oder vorhandene Infrastrukturen effizient nutzbar machen.
- Finanziert werden: Mobilitätsstationen - Infrastruktur und Ausstattungen, die den Standort einer Mobilitätsstation aufwerten und die Aufenthaltsqualität erhöhen wie z. B. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Gepäckschließfächer – ergänzende Infrastrukturen wie Stellplätze, die nicht dem Abstellen individuell genutzter Kfz dienen – Gestaltungselemente, die die Erkennbarkeit von Mobilitätsstationen oder Abholstationen erhöhen
- Bagatellgrenzen: Der Höchstbetrag der anerkennungsfähigen zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich bei einer Mobilitätsstation auf 200 000 Euro.
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - Ö 3.2: Mobilitätsstation Bahnhof



- Ö 3.3: Mobilitätsstation Busbahnhof
- Ö 3.4: Mobilitätsstation Seppenrade
- Ö 3.5: Mobilitätsstation B 235



9 Evaluierungskonzept (Controlling)

Die im Zuge des Mobilitätskonzepts erarbeiteten Maßnahmen sollten in einem ständigen Prozess gefördert, in die Planungsprozesse eingebracht, diskutiert, ggf. angepasst oder detaillierter untersucht und evaluiert werden.

Dabei wird im Folgenden zwischen strategischer und operativer Evaluierung unterschieden.

9.1 Strategische Evaluierung

Die strategische Evaluierung soll sich mit dem gesamten Prozess zur Umsetzung des gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts im Zusammenwirken mit anderen Zielfeldern der Stadt Lüdinghausen befassen. Von besonderer Bedeutung sind hier die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts einerseits und den Fragen der Stadt-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung andererseits.

Die Verantwortlichkeit für die strategische Evaluierung ist bei der Stelle der/des Mobilitätsbeauftragten oder in der Führungsebene der Fachbereiche anzusiedeln. Es wird vorgeschlagen, den Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzepts und seine Wechselwirkungen mit den anderen Politikfeldern mindestens einmal pro Quartal sowie zusätzlich bei Bedarf (z.B. im Vorfeld weitreichender Entscheidungen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, zur Stadtentwicklung oder zur ökonomischen Situation der Stadt etc.) im Verwaltungsvorstand der Stadt Lüdinghausen auf die Tagesordnung zu setzen.

Die strategische Evaluierung bezieht - anders als die nachfolgend erläuterte operative Evaluierung - gezielt auch qualitative Aspekte in die Bewertung des Umsetzungsprozesses ein. Dies können auch politische Rahmenbedingungen sowie Fragen der Akzeptanz umzusetzender Maßnahmen in der Bevölkerung sein.

Die strategische Evaluierung sollte auch den für einen Erfolg des Mobilitätskonzepts bei der Bewertung der Verkehrsmittel durch die Verkehrsteilnehmer aufmerksam beobachten und in geeigneter Form dokumentieren sowie analysieren. Eine entsprechende quantitative Bewertung dieses Sachverhalts ist nur durch eine aufwändige Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Split möglich, die zu den empfohlenen Maßnahmen der operativen Evaluierung gehört.

Zielsetzung der strategischen Evaluierung sollte es aus der Sicht des Mobilitätskonzepts sein, die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen durch ein positives Einwirken auf alle Beteiligten bestmöglich zu fördern. Im Einzelfall können dazu aber selbstverständlich auch Anpassungen der ursprünglich formulierten Ziele sowie Anpassungen einzelner Maßnahmen oder des Zeitplans ihrer Umsetzung gehören.

Ferner ist es als eine wichtige Aufgabe anzusehen, die organisatorischen Abläufe zur Umsetzung der Maßnahmen des gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts zu hinterfragen und nötigenfalls den sich ggf. verändernden Erfordernissen anzupassen. Dazu gehört letzten Endes auch die Evaluierung selbst, jedenfalls die nachfolgend dargestellte operative Evaluierung, z.B. die hier vorgeschlagenen Aufgaben, Prozesse und Kriterien sowie die jeweiligen Zuständigkeiten.



9.2 Operative Evaluierung

Die operative Evaluierung soll sich sowohl mit der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen als auch mit der Kontrolle ihrer Wirksamkeit befassen, sofern möglich.

Die ersten fünf der nachfolgend genannten, klassischen Elemente einer Evaluierung, im Einzelnen

- die Wirkung,
- die Priorisierung,
- die Zuständigkeiten,
- der Zeitrahmen,
- die Kosten,
- der Evaluierungs-Prozess und
- die Nachsteuerung bei Abweichungen zum geplanten Ziel

sind in den Maßnahmensteckbriefen (vgl. Kapitel 8.2) bereits aufgeführt.

Wie bereits im vorherigen Kapitel ausgeführt wurde, spricht im Grundsatz nichts dagegen, die definierten Ziele, den Evaluierungs-Prozess selbst oder die Kriterien im Verlauf der Umsetzungsphase zu verändern. Dies ist jedoch Aufgabe des strategischen Controllings (vgl. Kapitel 9.1). Dabei sollten jedoch die definierten Leitlinien der Mobilität unbedingt berücksichtigt werden.

Für die operative Evaluierung bei der Umsetzung der Maßnahmen sollte im Wesentlichen eine Person innerhalb der Verwaltung zuständig sein, die im Idealfall auch für das Mobilitätsmanagement insgesamt verantwortlich ist. Diese betreibt die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen, tauscht sich – z.B. einmal monatlich - mit einer Projektgruppe „Umsetzung des Mobilitätskonzepts“ aus und berichtet mindestens einmal jährlich in den zuständigen politischen Gremien.

Neben den bereits vorgegebenen inhaltlichen Kriterien sind die bereits umgesetzten und die noch geplanten Maßnahmen bzw. der nächste Schritt zur Realisierung einer Maßnahme auch hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen zu beschreiben. Dies dient der Budgetplanung für die jeweils nächste Haushaltsperiode.

Der sich aus dem angestrebten Prognosehorizont 2030 ergebende Zielpfad für die Umsetzung von Maßnahmen kann mit ausreichender Genauigkeit durch eine lineare Funktion zwischen dem Ausgangs- und dem angestrebten Endzustand beschrieben werden (vgl. Abbildung 58, blaue Linie). Die Entwicklung der Umsetzung von Maßnahmen, die zum Teil einen hohen organisatorischen Vorlauf erfordern und / oder langfristige Verhaltensveränderungen voraussetzen, entsprechen erfahrungsgemäß eher einem polynomischen Verlauf (orangene Kurve).



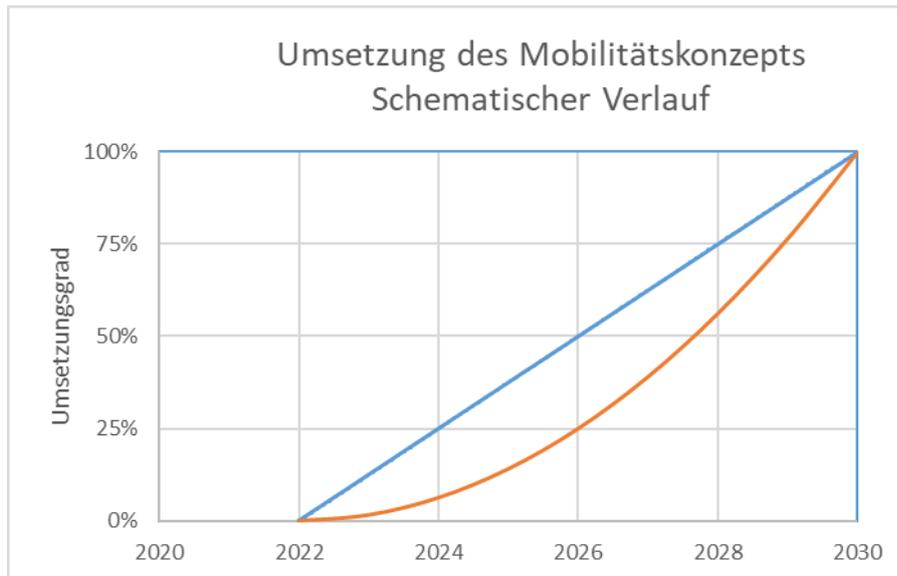


Abbildung 58: Schematischer Verlauf der Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Im Falle nennenswerter Abweichungen vom Zielpfad, dessen wesentliche Stützstellen in den Jahren

- 2022: angenommener Beginn der Umsetzung von Maßnahmen,
- 2024: angestrebter Anteil bereits umgesetzter Maßnahmen = 25 %,
- 2028: angestrebter Anteil bereits umgesetzter Maßnahmen = 75 % und
- 2030 angestrebter Anteil bereits umgesetzter Maßnahmen = 100 %

liegen, sind Vorschläge zur Intensivierung der Bemühungen oder - z.B. bei schwerwiegenden Realisierungshemmnissen – Alternativen auszuarbeiten oder der Zeithorizont realistisch anzupassen.

Neben der Evaluierung der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen ist auf der Grundlage des erarbeiteten Mobilitätskonzepts auch eine Evaluierung der Wirkung möglich, sofern die Maßnahme eine Quantifizierung der Wirkung erlaubt. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist eine solche Validierung (soweit möglich) erforderlich.

Die Zielwerte für diesen wichtigen Bestandteil des Evaluierungskonzepts ergeben sich zum Beispiel aus dem Modal Split (bzw. dessen Veränderungen), der amtlichen Unfallstatistik, der Parkraumauslastung und den Verkehrsbelastungen in Lüdinghausen.

Der Modal Split bzw. dessen Veränderung (Modal Shift) hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sollte dabei als vorrangiges Kriterium gelten. Dieser Evaluierungsschritt ist wesentlich aufwändiger als das Evaluieren der Umsetzung der Maßnahmen. Aus diesem Grund, aber auch wegen der erforderlichen Zeitspanne zur Umsetzung und Eingewöhnung ausreichend vieler Maßnahmen sowie zur angestrebten Veränderung des Mobilitätsverhaltens, ist ein deutlich größeres Evaluierungsintervall sinnvoll, z.B. sieben bis zehn Jahre. Für die Verkehrserhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr bieten sich Evaluierungsintervalle von z.B. vier bis fünf Jahren an.

Da die Datengrundlage (Verkehrszählungen, Parkraumerhebung sowie Haushaltsbefragung des Kreises Coesfeld) des vorliegenden Mobilitätskonzepts aus dem Jahr 2021 (Verkehrszählung und



Parkraumerhebung) bzw. 2016 (Haushaltsbefragung) stammt, stellen das Jahr 2026 und der Prognosehorizont 2030 geeignete Zeitpunkte zur Durchführung von Evaluierungsschritten dar.

Sinnvolle Schritte zur Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen sind:

- Durchführung von Verkehrszählungen (an fünf bis zehn relevanten Knotenpunkten)
- Durchführung einer Parkraumerhebung (im Innenstadtbereich und am Bahnhof)
- Durchführung einer Haushaltsbefragung mit der erforderlichen Stichprobengröße (5% der Lüdinghauser Bevölkerung)
- Vergleich des Modal Splits
- Analyse von Abweichungen von dem Zielpfad



10 Zusammenfassung

Um auch künftig ein den Anforderungen entsprechendes Verkehrsnetz für alle Mobilitätsbedürfnisse aufrecht zu erhalten, ist eine gesamtstädtische verkehrskonzeptionelle Planung in Lüdinghausen erforderlich. Ziel eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes ist die stadt-, sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Lüdinghausen. Besonderer Wert wurde dabei auf die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes gelegt, das die Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten (Radverkehr, Fußgängerverkehr, ÖPNV, fließender und ruhender Kfz-Verkehr) berücksichtigt.

Das Mobilitätskonzept setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Bestandsaufnahme
- Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)
- Definition von künftigen Leitlinien der Mobilität
- Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
- Handlungskonzept und Umsetzungsstrategien
- Evaluierungskonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgte über den gesamten Verfahrensablauf eine intensive Beteiligung der Bürger sowie der einzelnen Interessensverbände in Lüdinghausen (vgl. Kapitel 3). Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von einem Projektbeirat, der aus Vertretern der örtlichen Politik, der Verwaltung, der Wirtschaft, der Straßenbaulastträger, der Polizei, der Verkehrsgemeinschaften, der örtlichen Interessensverbände sowie der Bürgerschaft bestand.

Für die Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 5) wurden verschiedene Erhebungen und Befragungen in Lüdinghausen durchgeführt: Knotenstromzählungen, Messungen von Querschnitten und den Breiten von Fußgänger- und Radverkehrsanlagen, eine Parkraumerhebung im Innenstadtbereich und am Bahnhof, Drohnenbefliegung von auffälligen Knotenpunkten zur Beurteilung der Verkehrssicherheit, eine Online-Befragung der Lüdinghauser Bürger zum Thema Verkehr sowie eine postalische Befragung der Einzelhändler in der Innenstadt von Lüdinghausen.

Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Analyse wurden die Stärken und Schwächen der Mobilität in Lüdinghausen erarbeitet (vgl. Kapitel 6). Zu den Stärken der Mobilität in Lüdinghausen zählen unter anderem die kompakte Siedlungsstruktur, die Radverkehrstradition, die flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, die klare Straßenhierarchie für den fließenden Verkehr und die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr nach Münster (Schnellbussystem) und Dortmund (Bahnhof). Demgegenüber stehen Schwächen wie unter anderem (abschnittsweise) fehlende Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur, fehlende Querungsmöglichkeiten, fehlende oder unzureichende Radverkehrsanlagen an Haupttrouten des Radverkehrs, eine z.T. unzureichende Bedienungsqualität im ÖPNV, ein fehlendes Parkleitsystem und potenzielle Gefahrenstellen an einzelnen Knotenpunkten.

In einem weiteren Schritt des integrierten Mobilitätskonzeptes wurden unter Mitwirkung des Projektbeirats Ziele sowie Leitlinien bzw. -sätze für die Mobilität in Lüdinghausen definiert. Die Leitsätze lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mobilität für alle gewährleisten
- Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten
- Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer sicherstellen
- Lüdinghausen als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln
- Umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern
- Subjektive und objektive Verkehrssicherheit erhöhen
- Straßenräume aufwerten



- Stärkung der Verbindung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen

Auf Basis dieser Leitlinien wurde ein umfangreiches integriertes Verkehrskonzept erarbeitet. In den fünf verschiedenen Maßnahmenpaketen (vgl. Kapitel 7) sind zahlreiche Einzelmaßnahmen enthalten:

- Paket „Radverkehr“ mit den Einzelmaßnahmen R 1.1 bis R 15.1
- Paket „Knotenpunkte“ mit den Einzelmaßnahmen K 1.1 bis K 5.1
- Paket „Parken“ mit den Einzelmaßnahmen P 1.1 bis P 5.1
- Paket „ÖPNV“ mit den Einzelmaßnahmen Ö 1.1 bis Ö 7.1 und
- Paket „Standards“ mit den Einzelmaßnahmen S 1.1 bis S 5.1

Zu den Einzelmaßnahmen gehört beispielsweise die Einrichtung einer Fahrradzone im Innenstadtbereich, die Umgestaltung des Knotenpunkts B 58 / Am Hüwel, ein Parkleitsystem, Mobilitätsstationen und eine einheitliche Gestaltung von Kreisverkehrsplätzen in Lüdinghausen. In den einzelnen Maßnahmenstreckbriefen sind die Maßnahmen hinsichtlich ihres Zeitrahmens, ihrer Priorität und der zu erwartenden Kosten bewertet worden, zudem werden Aussagen über Fördermöglichkeiten, Zuständigkeiten und das weitere Vorgehen getroffen. Jeder Steckbrief weist zudem die Wirkung der Maßnahme aus und benennt mögliche Schnittstellen und Bezugspunkte zu anderen Maßnahmen.

Zur Evaluierung bzw. zum Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts in Gänze sowie der Einzelmaßnahmen wurde ein separates Konzept entwickelt (vgl. Kapitel 8).

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Bochum, Juni 2022



Literaturverzeichnis

- [1] **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (Hrsg.):**
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Bau der südlichen und östlichen Entlastungsstraße in Lüdinghausen. Bochum, 2021
- [2] **Planersocietät (Hrsg.):**
Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld 2016. Dortmund, 2017.
- [3] **Planersocietät (Hrsg.):**
Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld. Dortmund, 2020.
- [4] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN. Köln, 2008.
- [5] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt. Köln, 2006.
- [6] **Planungsbüro Stadtkinder GmbH (Hrsg.):**
Planen für die Zukunft – Ergebnisse der digitalen Kinder- und Jugendbeteiligung. Dortmund, 2022.
- [7] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.
- [8] **Bergische Universität Wuppertal und Technische Universität Dresden (Hrsg.):**
Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Wuppertal & Dresden, Juni 2021.
- [9] **Mathias Schmechting NahverkehrsConsult (Hrsg.):**
3. Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld. Kassel, Juni 2019
- [10] **Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):**
Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau). Düsseldorf, 2020
- [11] **Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):**
Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität). Düsseldorf, 2019
- [12] **Bundesministerium der Justiz (Hrsg.):**
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“. Bonn, 2020
- [13] **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):**
Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin, 2020



-
- [14] **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.):**
Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU (Klimaschutz durch Radverkehr). Berlin, 2020
- [15] **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):**
Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes und aufgrund des Haushaltsgesetzes 2020 für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“. Berlin, 2020
- [16] **Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):**
Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW). Düsseldorf, 2017
- [17] **Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):**
Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM). Düsseldorf, 2019
- [18] **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (Hrsg.):**
Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen. Bochum, 2021
- [19] **Hochschule RheinMain Wiesbaden (Hrsg.):**
Erfolgsfaktor Mitfahrbank?! Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken. Wiesbaden, 2019



Anlagenverzeichnis

- Anlage 5.1: Bestandsaufnahme Lüdinghausen – Fußverkehr
- Anlage 5.2: Bestandsaufnahme Seppenrade – Fußverkehr
- Anlage 5.3: Bestandsaufnahme Lüdinghausen – Radverkehr
- Anlage 5.4: Bestandsaufnahme Seppenrade – Radverkehr
- Anlage 5.5: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - ÖPNV - Lage und Einzugsbereich Haltestellen
- Anlage 5.6: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - ÖPNV - Linienverlauf
- Anlage 5.7: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - ÖPNV – Linienverlauf (min. 1-Stunden-Takt)
- Anlage 5.8: Bestandsaufnahme Seppenrade - ÖPNV - Lage und Einzugsbereich Haltestellen
- Anlage 5.9: Bestandsaufnahme Seppenrade - ÖPNV – Linienverlauf
- Anlage 5.10: Bestandsaufnahme Seppenrade - ÖPNV – Linienverlauf (min. 1-Stunden-Takt)
- Anlage 5.11: Klassifizierung Straßennetz – Lüdinghausen
- Anlage 5.12: Klassifizierung Straßennetz – Seppenrade
- Anlage 5.13: Bestandsaufnahme Lüdinghausen - Kfz-Verkehr
- Anlage 5.14: Bestandsaufnahme Seppenrade - Kfz-Verkehr
- Anlage 5.15: Verkehrsbelastungen im Straßennetz
- Anlage 5.16: Stellplatzerhebung - Lage und Bewirtschaftungsform
- Anlage 5.17: Stellplatzerhebung - Auslastung 06:00 Uhr
- Anlage 5.18: Stellplatzauslastung - 11:00 Uhr
- Anlage 6.1: Schwächen Fußverkehr – Lüdinghausen
- Anlage 6.2: Schwächen Fußverkehr – Seppenrade
- Anlage 6.3: Schwächen Radverkehr – Lüdinghausen
- Anlage 6.4: Schwächen Radverkehr – Seppenrade
- Anlage 6.5: Schwächen ÖPNV – Lüdinghausen
- Anlage 6.6: Schwächen ÖPNV – Seppenrade
- Anlage 6.7: Schwächen MIV / ruhender Verkehr – Lüdinghausen
- Anlage 6.8: Schwächen MIV / ruhender Verkehr – Seppenrade
- Anlage 8.1: Übersicht Maßnahmen Lüdinghausen
- Anlage 8.2: Übersicht Maßnahmen Seppenrade
- Anlage 8.3: Tabelle Übersicht Maßnahmen
- Anlage 8.4: Übersicht Maßnahmen Radverkehr Lüdinghausen
- Anlage 8.5: Übersicht Maßnahmen Radverkehr Seppenrade



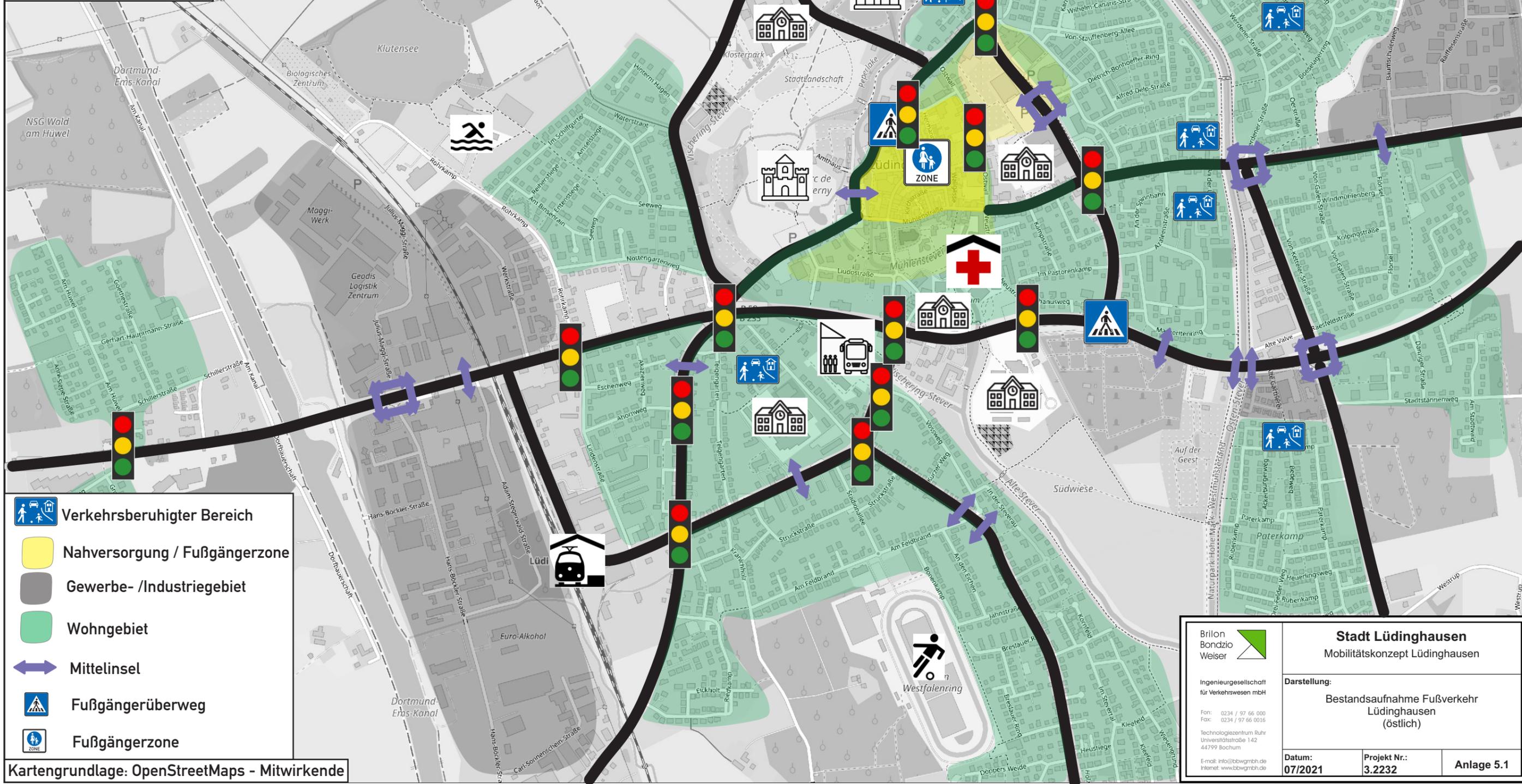
- Anlage 8.6: Übersicht Maßnahmen Knotenpunkte Lüdinghausen
- Anlage 8.7: Verkehrstechnische Skizze Knotenpunkt B 58 / Am Hüwel
- Anlage 8.8: Verkehrstechnische Skizze Knotenpunkt B 58 / Steverstraße
- Anlage 8.9: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Knotendaten
- Anlage 8.10: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Strombelastungsplan Morgenspitze
- Anlage 8.11: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Signalzeitenplan Morgenspitze
- Anlage 8.12: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Nachweis der Verkehrsqualität Morgenspitze
- Anlage 8.13: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Strombelastungsplan Nachmittagsspitze
- Anlage 8.14: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Signalzeitenplan Nachmittagsspitze
- Anlage 8.15: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Analyse – Nachweis der Verkehrsqualität Nachmittagsspitze
- Anlage 8.16: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Prognose-Nullfall – Strombelastungsplan Morgenspitze
- Anlage 8.17: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Prognose-Nullfall – Signalzeitenplan Morgenspitze
- Anlage 8.18: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Prognose-Nullfall – Nachweis der Verkehrsqualität Morgenspitze
- Anlage 8.19: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Prognose-Nullfall – Strombelastungsplan Nachmittagsspitze
- Anlage 8.20: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Prognose-Nullfall – Signalzeitenplan Nachmittagsspitze
- Anlage 8.21: Knotenpunkt B 58 / Steverstraße – Prognose-Nullfall – Nachweis der Verkehrsqualität Nachmittagsspitze
- Anlage 8.22: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Knotendaten
- Anlage 8.23: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Strombelastungsplan Morgenspitze
- Anlage 8.24: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Signalzeitenplan Morgenspitze
- Anlage 8.25: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Nachweis der Verkehrsqualität Morgenspitze
- Anlage 8.26: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Strombelastungsplan Nachmittagsspitze
- Anlage 8.27: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Signalzeitenplan Nachmittagsspitze
- Anlage 8.28: Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße – Analyse – Nachweis der Verkehrsqualität Nachmittagsspitze
- Anlage 8.29: Übersicht Maßnahmen Parkraumkonzept
- Anlage 8.30: Maßnahmen Übersicht ÖPNV Lüdinghausen
- Anlage 8.31: Maßnahmen Übersicht ÖPNV Seppenrade



Anlagen



-  Hallenbad
-  Bahnhof
-  Schule
-  Busbahnhof
-  Burg
-  Krankenhaus
-  Sportplatz



-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Nahversorgung / Fußgängerzone
-  Gewerbe- / Industriegebiet
-  Wohngebiet
-  Mittelinsel
-  Fußgängerüberweg
-  Fußgängerzone

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

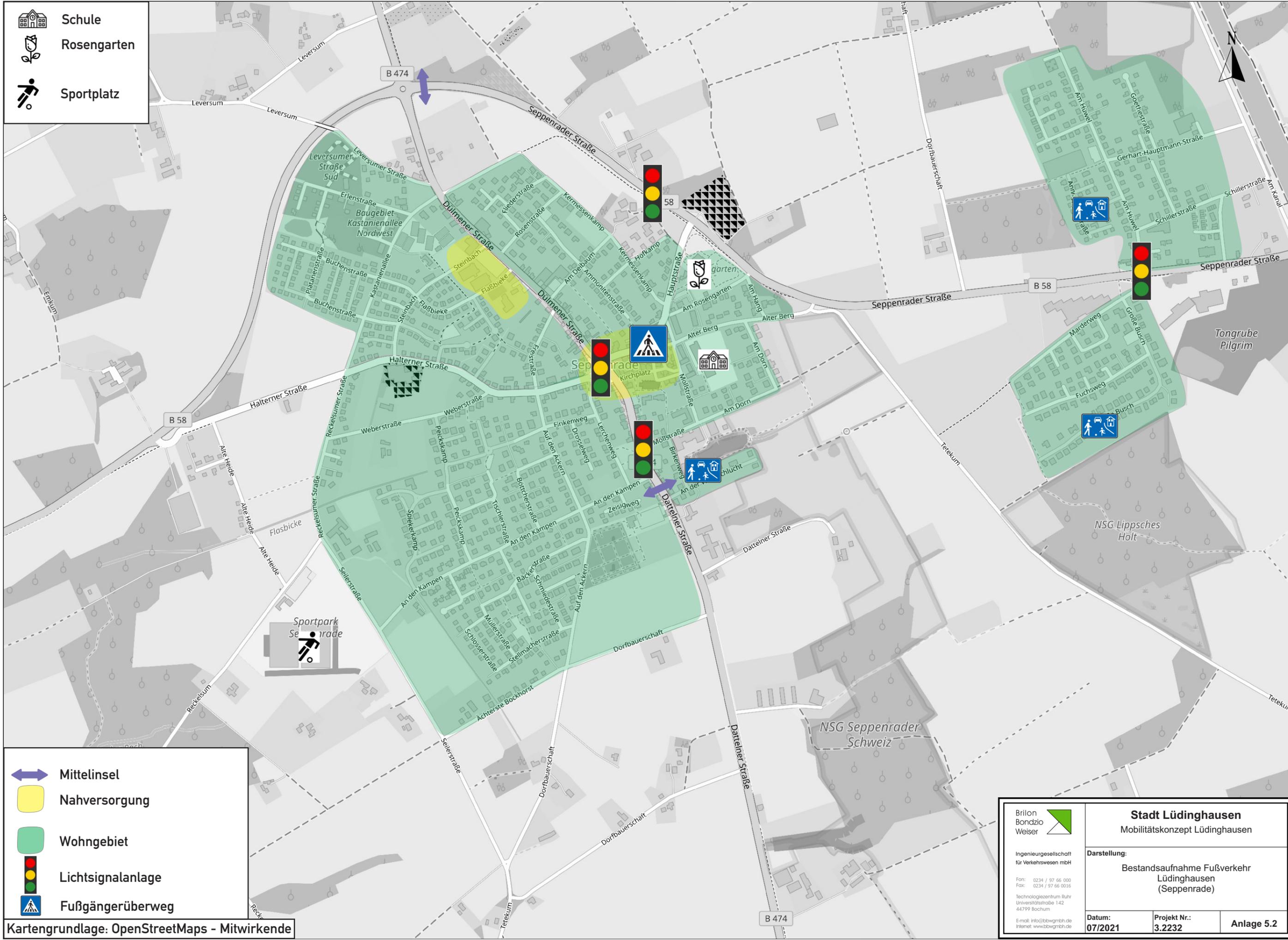
| | |
|--|---|
| Brilon Bondzio Weiser | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen |
| Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgnb.de Internet: www.bbwgnb.de | Darstellung: Bestandsaufnahme Fußverkehr Lüdinghausen (östlich) |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 |
| Anlage 5.1 | |

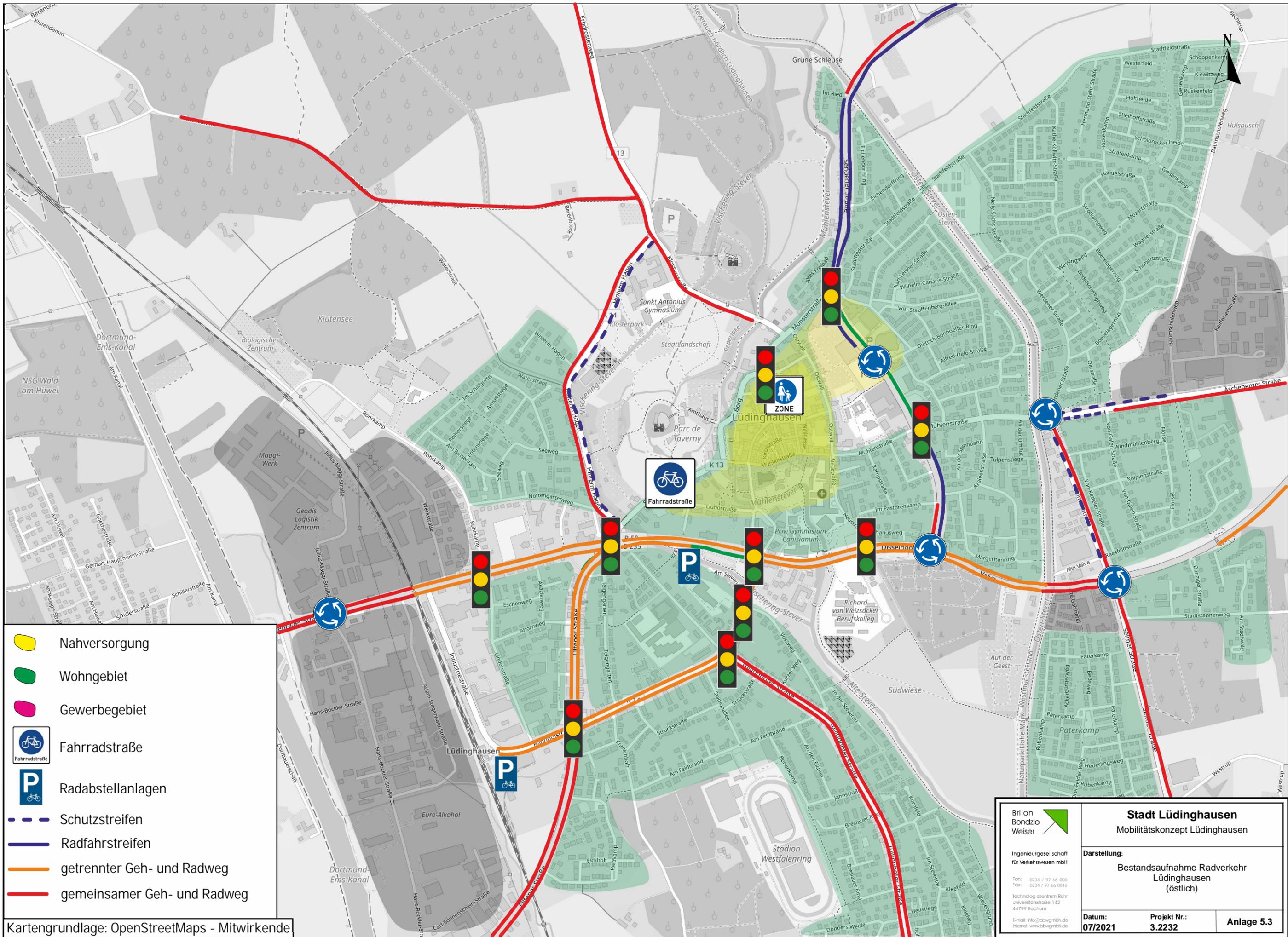
-  Schule
-  Rosengarten
-  Sportplatz

-  Mittelinsel
-  Nahversorgung
-  Wohngebiet
-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängerüberweg

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | |
|--|---|-------------------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgrmbh.de Internet: www.bbwgrmbh.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | | |
| | <p>Darstellung: Bestandsaufnahme Fußverkehr Lüdinghausen (Seppenrade)</p> | | |
| <p>Datum: 07/2021</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 5.2</p> | |

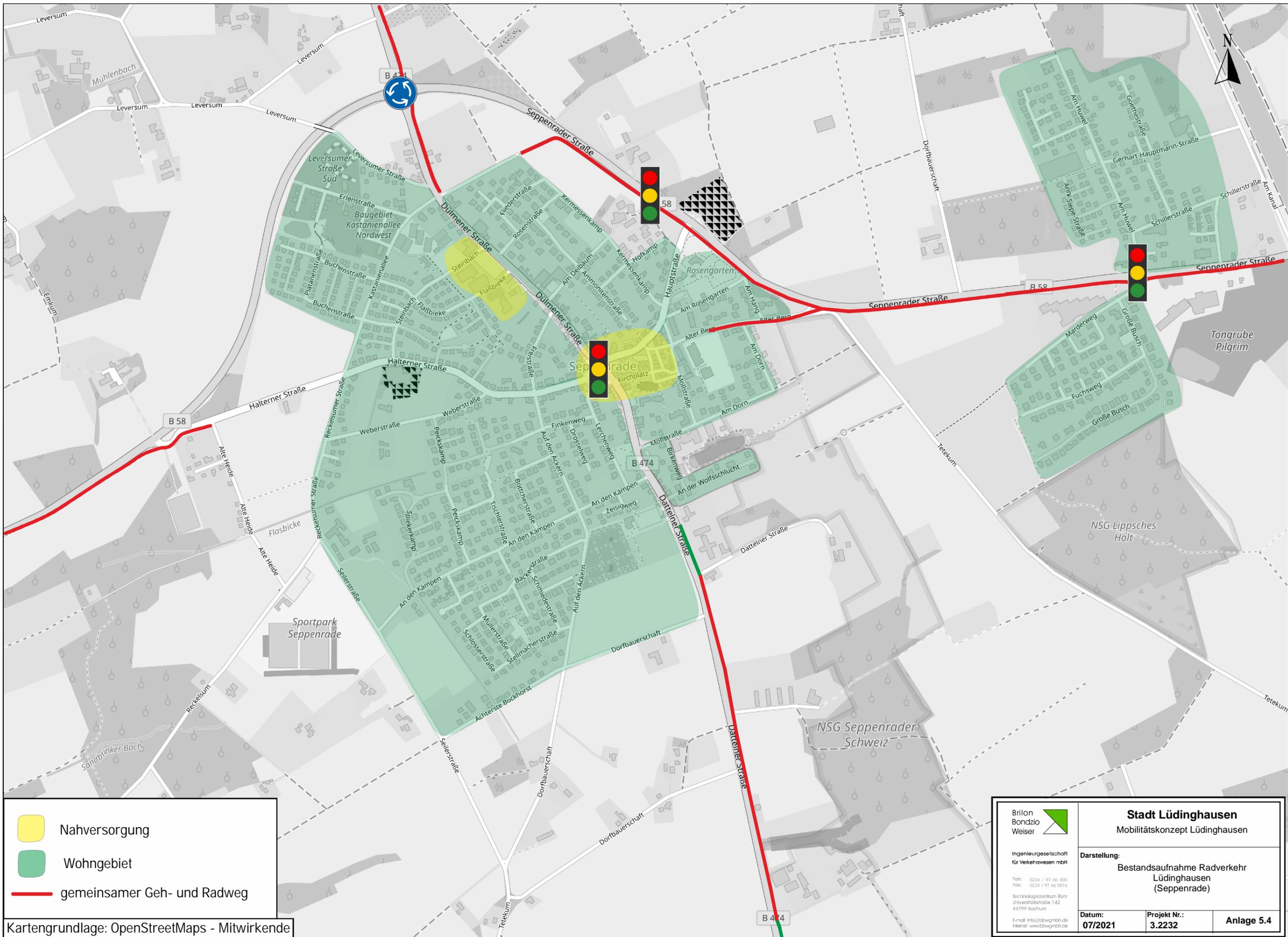




-  Nahversorgung
-  Wohngebiet
-  Gewerbegebiet
-  Fahrradstraße
-  Radabstellanlagen
-  Schutzstreifen
-  Radfahrstreifen
-  getrennter Geh- und Radweg
-  gemeinsamer Geh- und Radweg

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

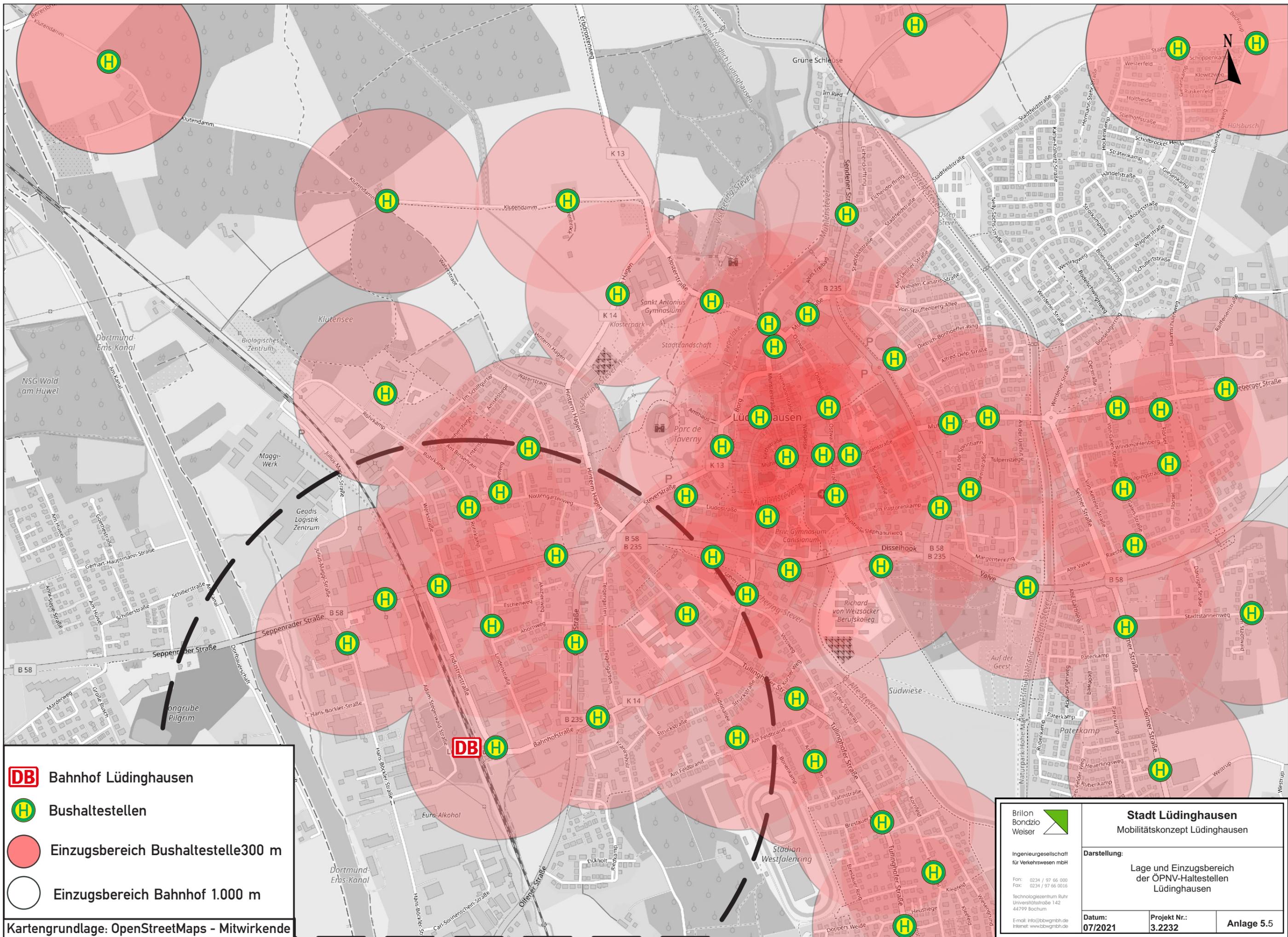
| | | |
|---|---|--------------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestr. Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@obwgmh.de Internet: www.obwgmh.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung: Bestandsaufnahme Radverkehr Lüdinghausen (östlich)</p> | |
| <p>Datum: 07/2021</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 5.3</p> |



| | |
|---|-----------------------------|
|  | Nahversorgung |
|  | Wohngebiet |
|  | gemeinsamer Geh- und Radweg |

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|---|---|-------------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Bestandsaufnahme Radverkehr Lüdinghausen (Seppenrade) | |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.4 |



DB Bahnhof Lüdinghausen

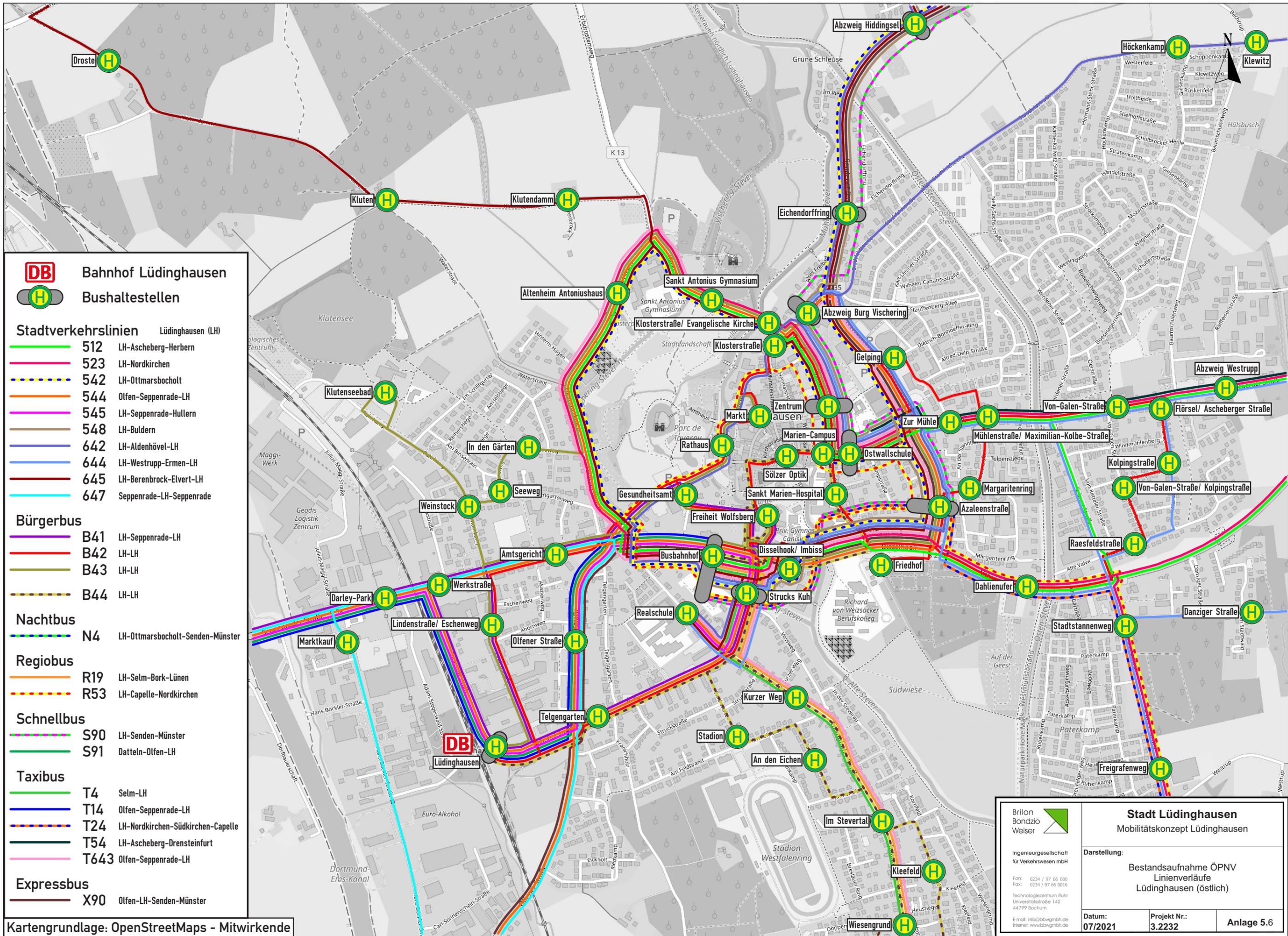
H Bushaltestellen

Red Circle Einzugsbereich Bushaltestelle 300 m

White Circle Einzugsbereich Bahnhof 1.000 m

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

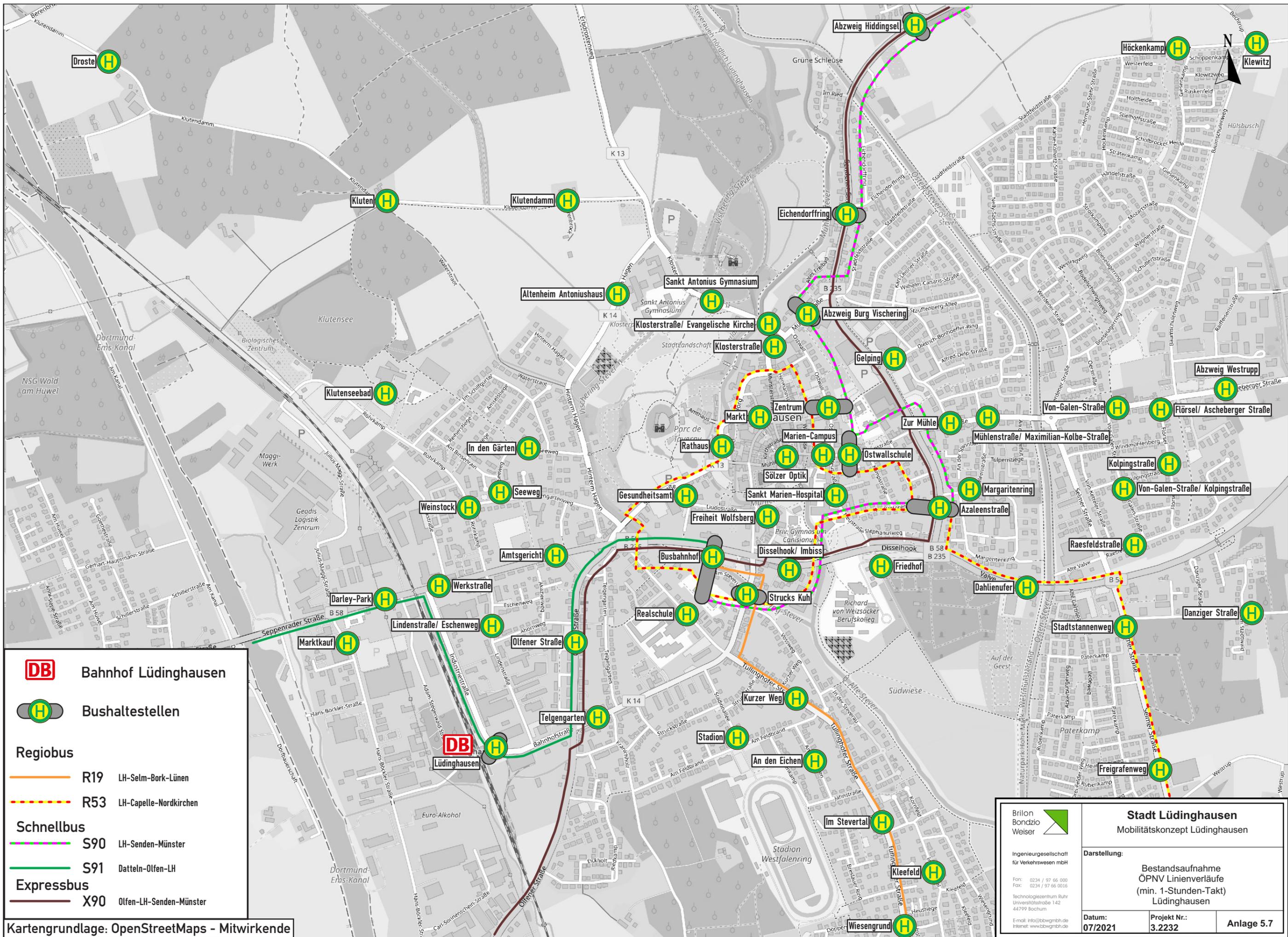
| | | |
|--|--|------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgnb.de Internet: www.bbwgnb.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Lage und Einzugsbereich der ÖPNV-Haltestellen Lüdinghausen | |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.5 |



- DB** Bahnhof Lüdinghausen
- H** Bushaltestellen
- Stadtverkehrslinien** Lüdinghausen (LH)
- 512 LH-Ascheberg-Herbern
 - 523 LH-Nordkirchen
 - 542 LH-Ottmarsbocholt
 - 544 Olfen-Seppenrade-LH
 - 545 LH-Seppenrade-Hullern
 - 548 LH-Buldern
 - 642 LH-Aldenhövel-LH
 - 644 LH-Westrupp-Ermen-LH
 - 645 LH-Berenbrock-Elvert-LH
 - 647 Seppenrade-LH-Seppenrade
- Bürgerbus**
- B41 LH-Seppenrade-LH
 - B42 LH-LH
 - B43 LH-LH
 - B44 LH-LH
- Nachtbus**
- N4 LH-Ottmarsbocholt-Senden-Münster
- Regiobus**
- R19 LH-Selm-Bork-Lünen
 - R53 LH-Capelle-Nordkirchen
- Schnellbus**
- S90 LH-Senden-Münster
 - S91 Datteln-Olfen-LH
- Taxibus**
- T4 Selm-LH
 - T14 Olfen-Seppenrade-LH
 - T24 LH-Nordkirchen-Südkirchen-Capelle
 - T54 LH-Ascheberg-Drensteinfurt
 - T643 Olfen-Seppenrade-LH
- Expressbus**
- X90 Olfen-LH-Senden-Münster

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|--|---|-------------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgrmbh.de Internet: www.bbwgrmbh.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Bestandsaufnahme ÖPNV Linienverläufe Lüdinghausen (östlich) | Datum: 07/2021 |
| | | Anlage 5.6 |



Droste

Kluten

Klutendamm

Abzweig Hiddingsel

Höckenkamp

Klewitz

Sankt Antonius Gymnasium

Altenheim Antoniushaus

Eichendorffring

Abzweig Burg Vischering

Klosterstraße/ Evangelische Kirche

Gelping

Klutenseebad

In den Gärten

Markt

Zentrum

Marien-Campus

Rathaus

Sölzer Optik

Sankt Marien-Hospital

Freiheit Wolfsberg

Busbahnhof

Disselhook/ Imbiss

Strucks Kuh

Realschule

Stadion

An den Eichen

Im Stevertal

Kurzer Weg

Stadion Westfalenring

Wiesengrund

Kleeefeld

Freigrafenweg

Dahlienufer

Raefeldstraße

Stadtstannenweg

Danziger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße

Mühlenstraße/ Maximilian-Kolbe-Straße

Zur Mühle

Ostwallstraße

Margaritenring

Azaleenstraße

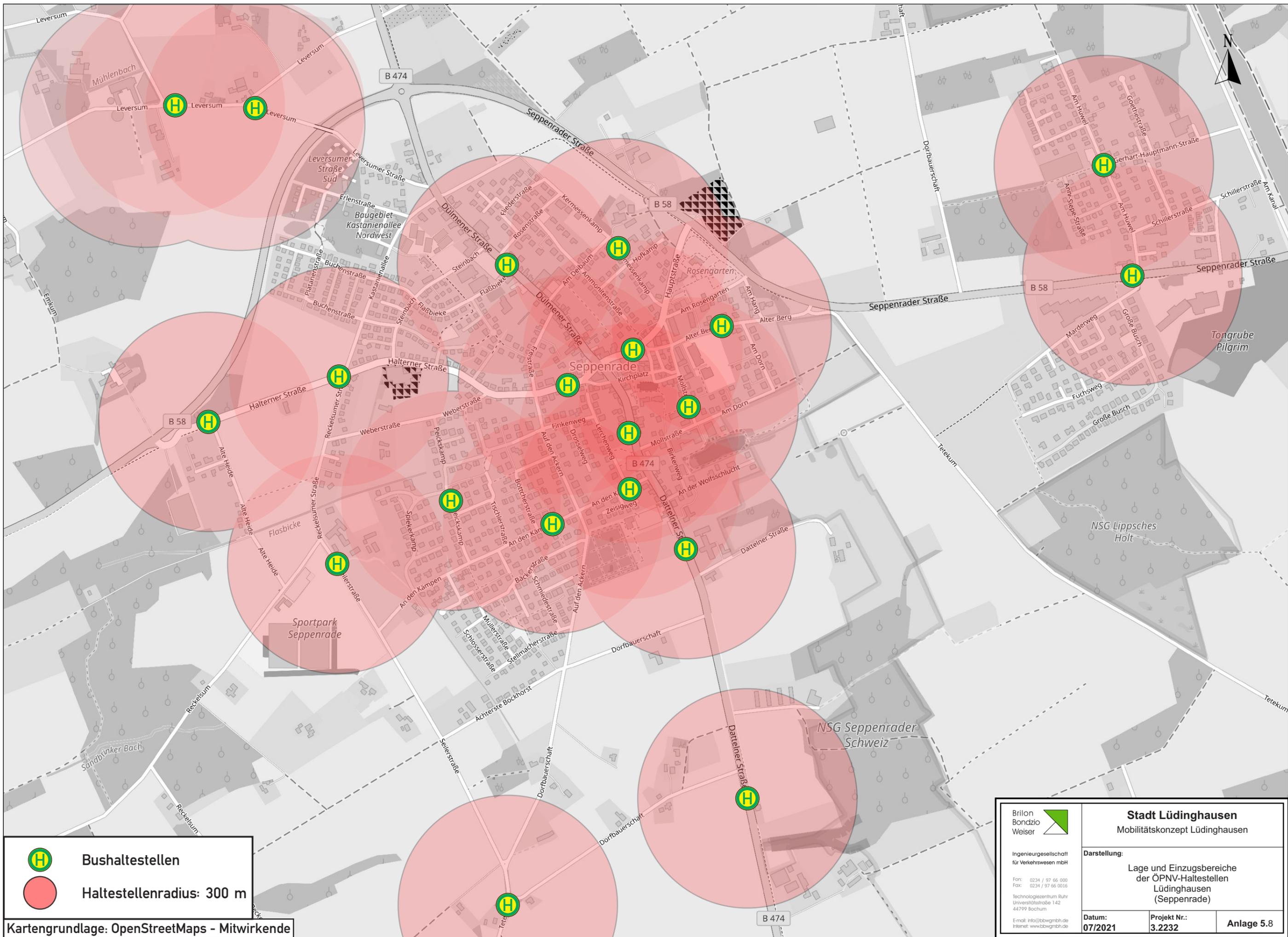
Von-Galen-Straße

Flörsel/ Ascheberger Straße

Abzweig Westrupp

Flörsel/ Ascheberger Straße

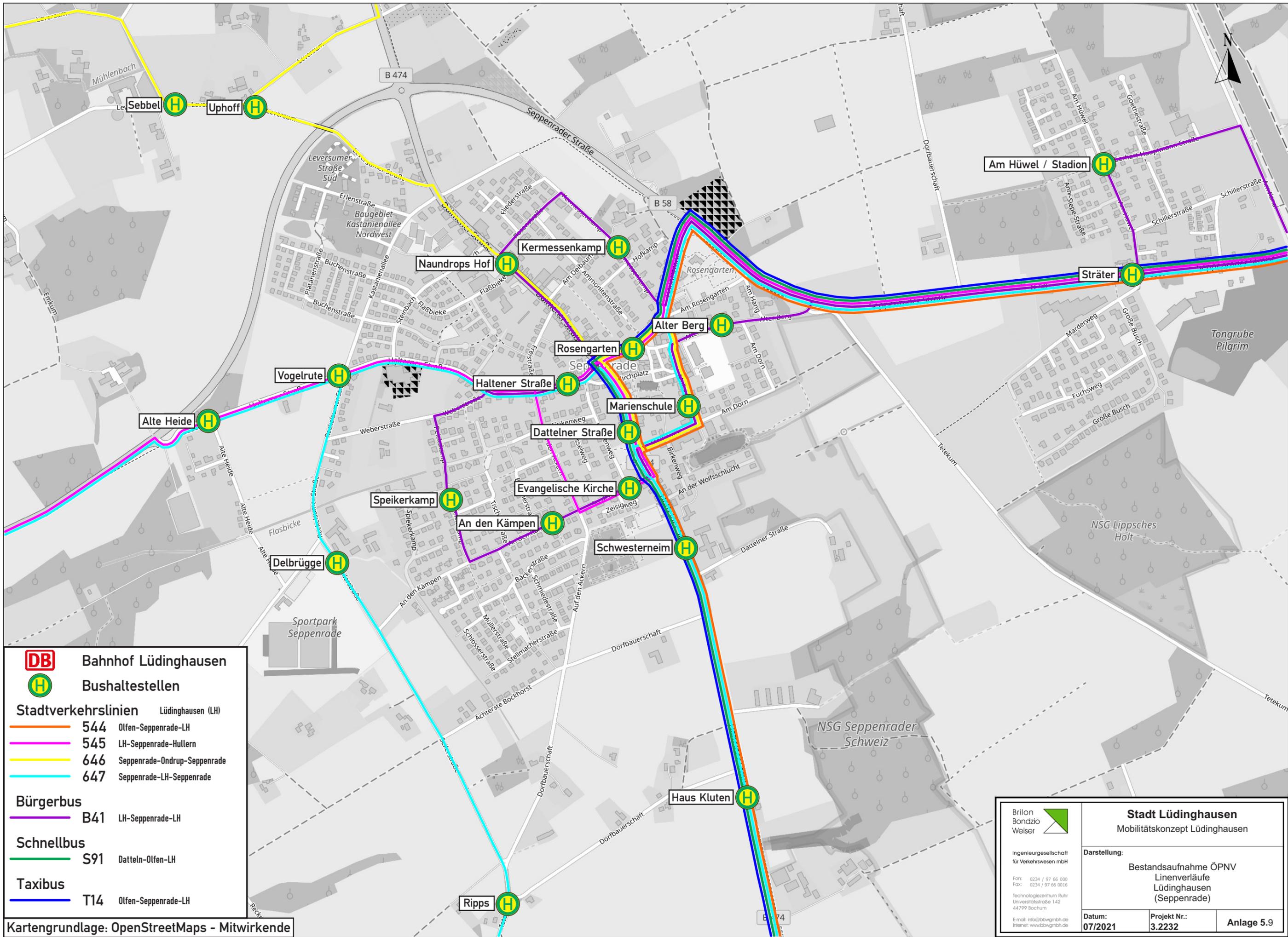
Von-Galen-Straße/ Kolpingstraße



 **Bushaltestellen**
 **Haltestellenradius: 300 m**

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|--|--|-------------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgrmbh.de Internet: www.bbwgrmbh.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Lage und Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen Lüdinghausen (Seppenrade) | |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.8 |



DB Bahnhof Lüdinghausen

H Bushaltestellen

Stadtverkehrslinien Lüdinghausen (LH)

- 544 Olfen-Seppenrade-LH
- 545 LH-Seppenrade-Hullern
- 646 Seppenrade-Ondrup-Seppenrade
- 647 Seppenrade-LH-Seppenrade

Bürgerbus

- B41 LH-Seppenrade-LH

Schnellbus

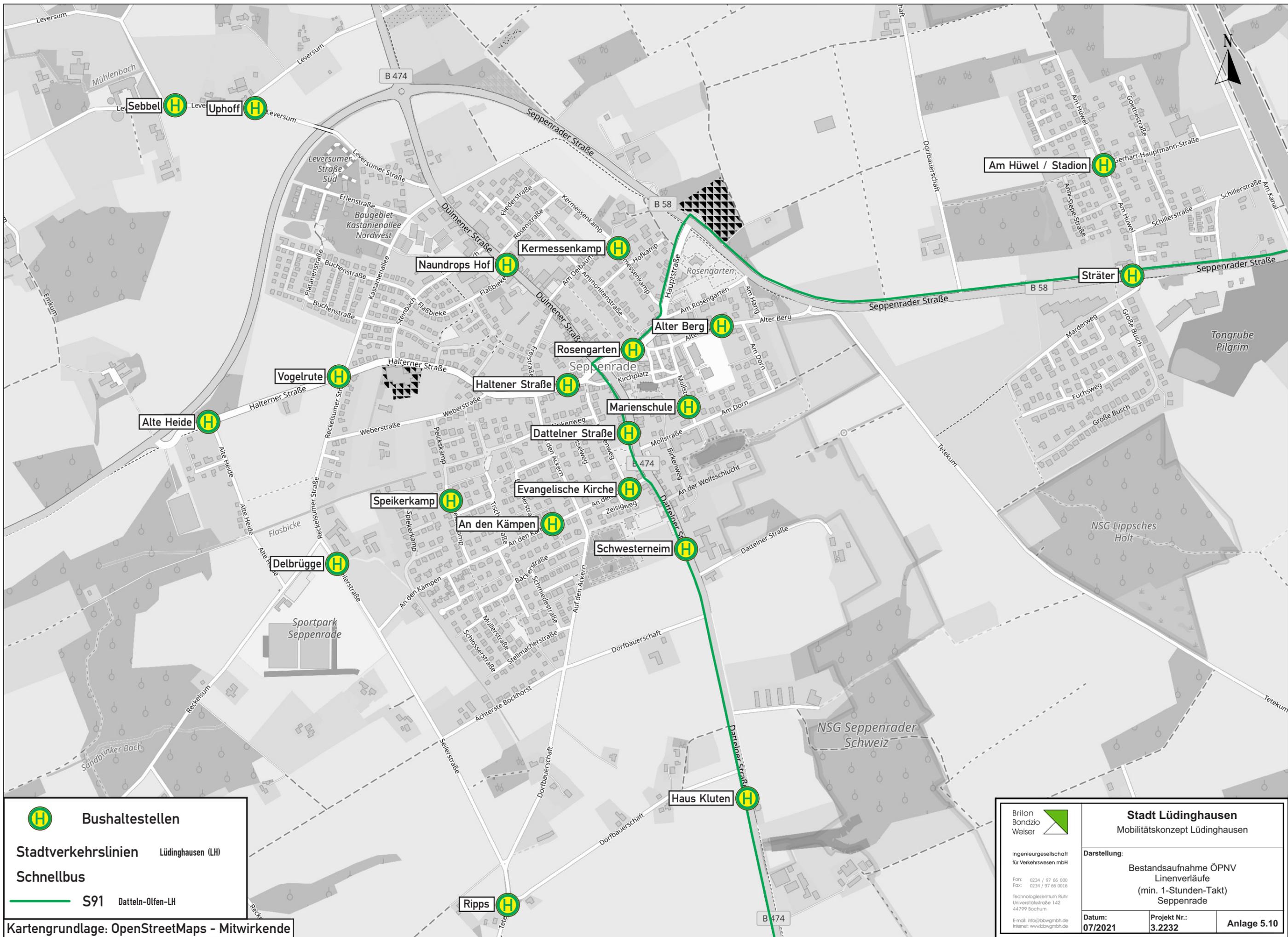
- S91 Datteln-Olfen-LH

Taxibus

- T14 Olfen-Seppenrade-LH

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|---|---|------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgrmbh.de Internet: www.bbwgrmbh.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Bestandsaufnahme ÖPNV Linienverläufe Lüdinghausen (Seppenrade) | |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.9 |



H Bushaltestellen

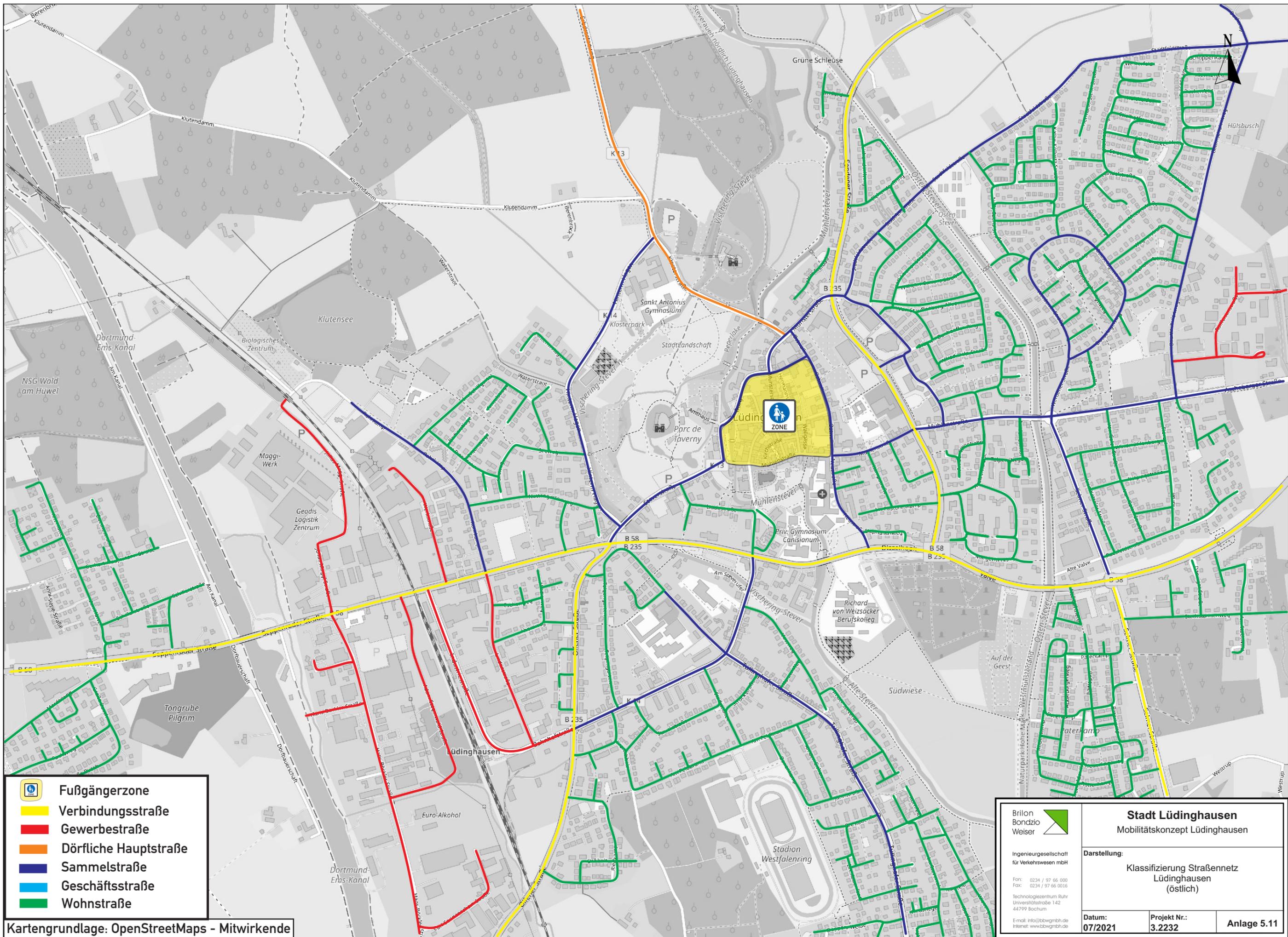
Stadtverkehrslinien Lüdinghausen (LH)

Schnellbus

S91 Datteln-Olfen-LH

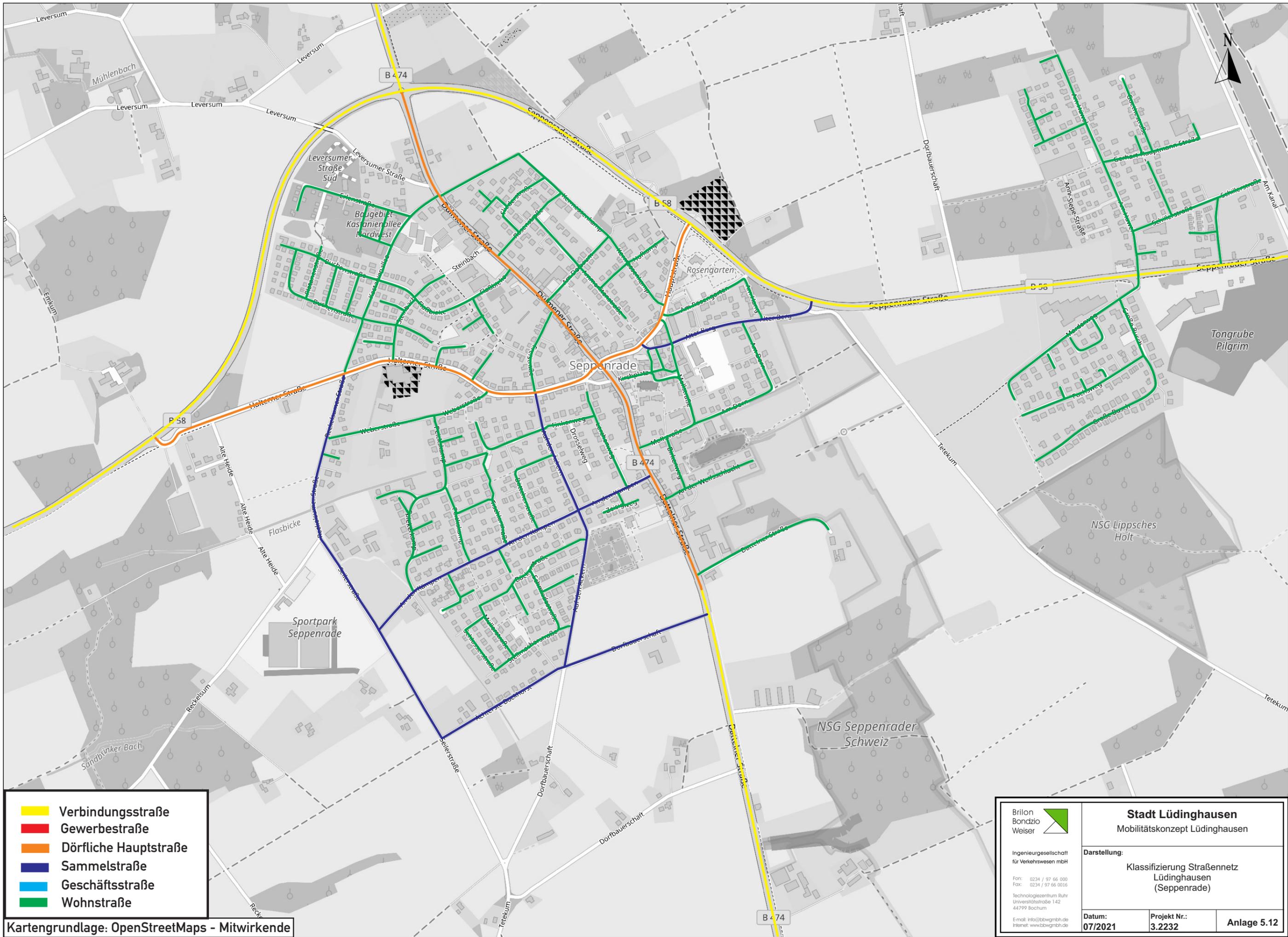
Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|--|--|--------------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgrnhd.de Internet: www.bbwgrnhd.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Bestandsaufnahme ÖPNV Linienverläufe (min. 1-Stunden-Takt) Seppenrade | |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.10 |



Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

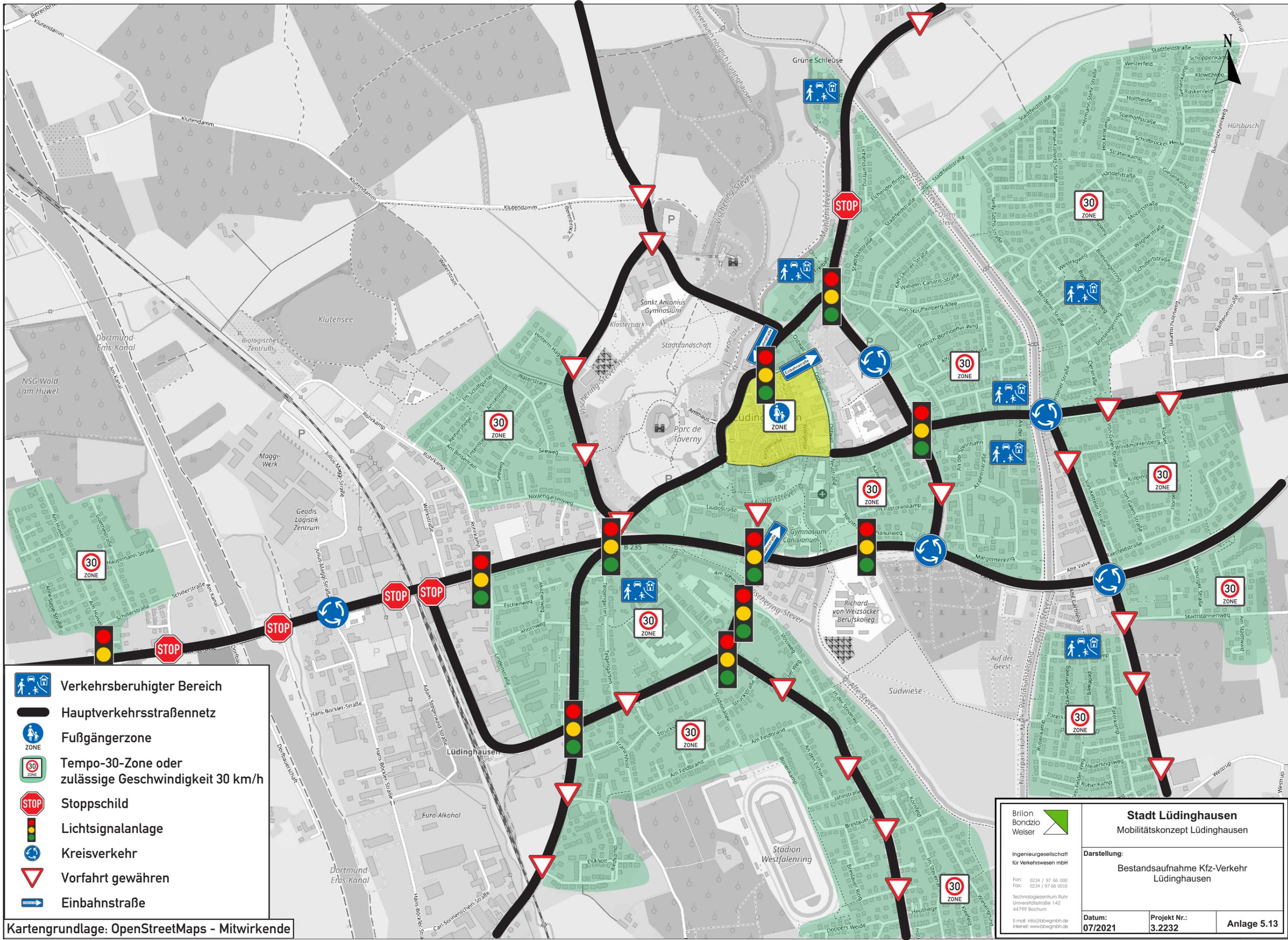
| | | |
|--|---|---------------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgrn.de Internet: www.bbwgrn.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | |
| | <p>Darstellung: Klassifizierung Straßennetz Lüdinghausen (östlich)</p> | |
| <p>Datum: 07/2021</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 5.11</p> |



- Verbindungsstraße
- Gewerbestraße
- Dörfliche Hauptstraße
- Sammelstraße
- Geschäftsstraße
- Wohnstraße

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

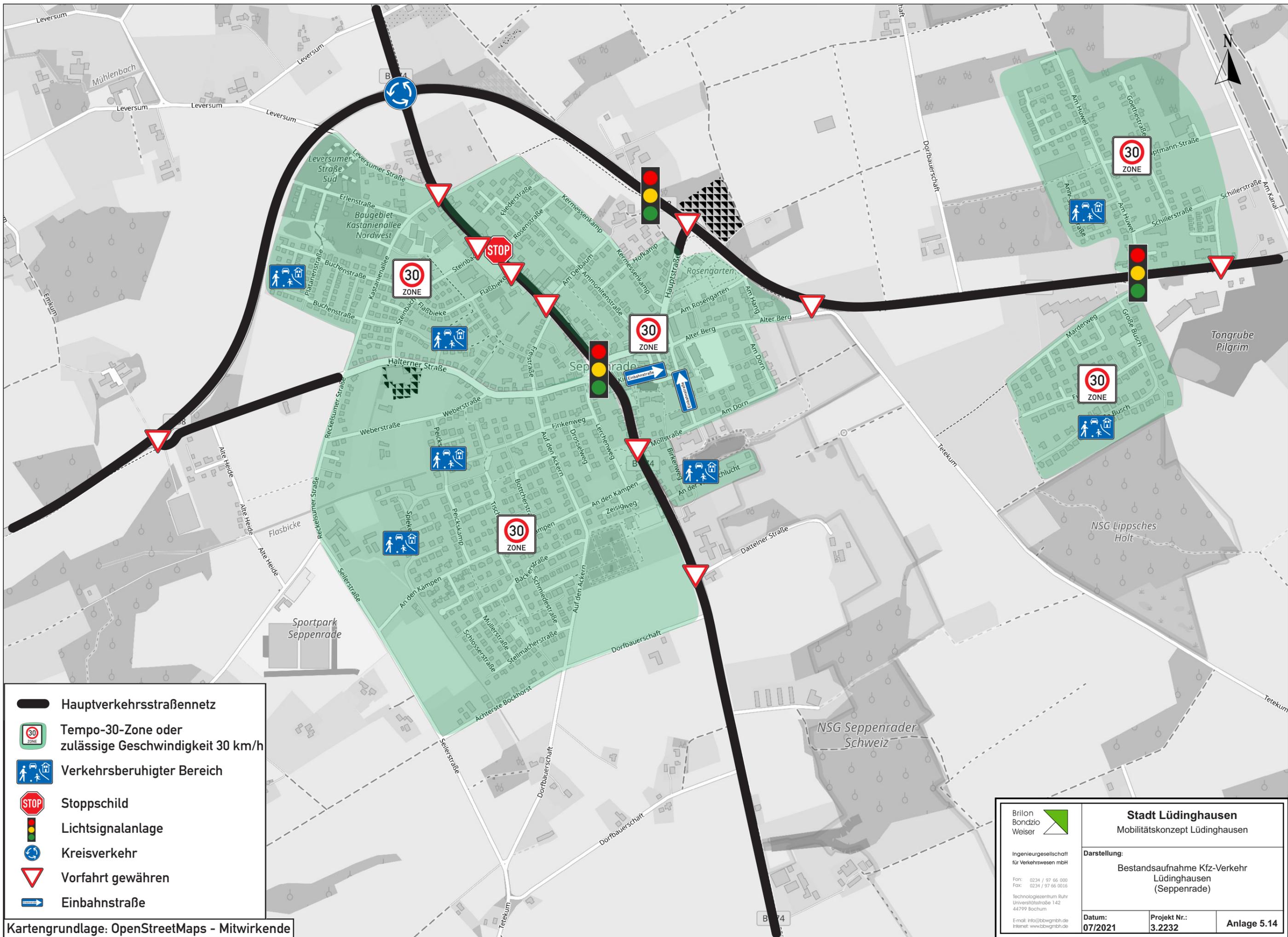
| | | |
|---|--|---------------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgrmbh.de Internet: www.bbwgrmbh.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung: Klassifizierung Straßennetz Lüdinghausen (Seppenrade)</p> | |
| <p>Datum: 07/2021</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 5.12</p> |



-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Fußgängerzone
-  Tempo-30-Zone oder zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
-  Stoppschild
-  Lichtsignalanlage
-  Kreisverkehr
-  Vorfahrt gewähren
-  Einbahnstraße

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | | |
|--|--|--------------------------|-------------------------------|--------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgnb.de Internet: www.bbwgnb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung: Bestandsaufnahme Kfz-Verkehr Lüdinghausen</p> <hr/> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Datum: 07/2021</td> <td style="border: none;">Projekt Nr.: 3.2232</td> <td style="border: none;">Anlage 5.13</td> </tr> </table> | Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.13 |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.13 | | |



-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Tempo-30-Zone oder zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Stoppschild
-  Lichtsignalanlage
-  Kreisverkehr
-  Vorfahrt gewähren
-  Einbahnstraße

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

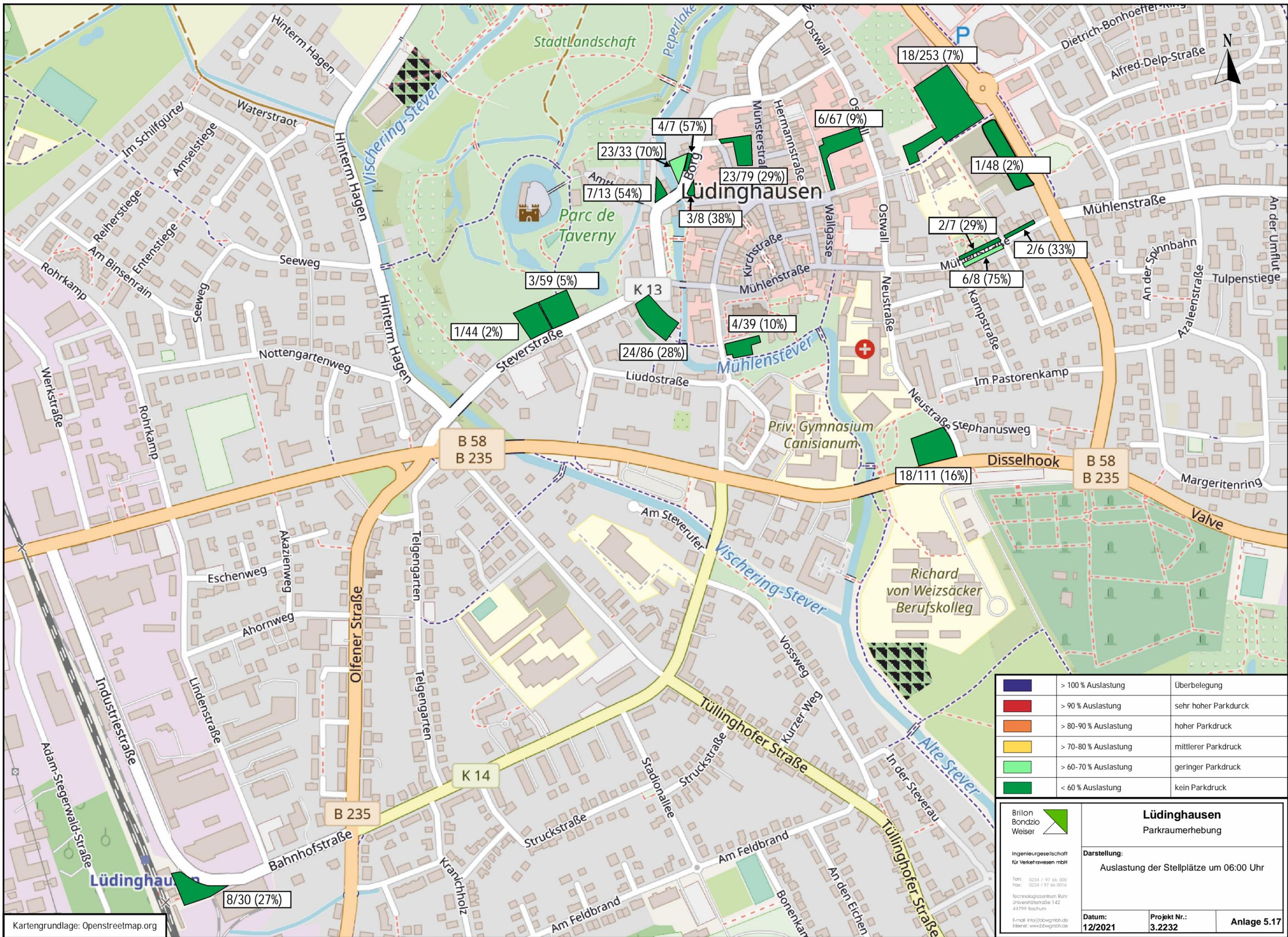
| | | | |
|--|--|-------------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgrmbh.de Internet: www.bbwgrmbh.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | | |
| | <p>Darstellung: Bestandsaufnahme Kfz-Verkehr Lüdinghausen (Seppenrade)</p> | | |
| Datum: 07/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.14 | |

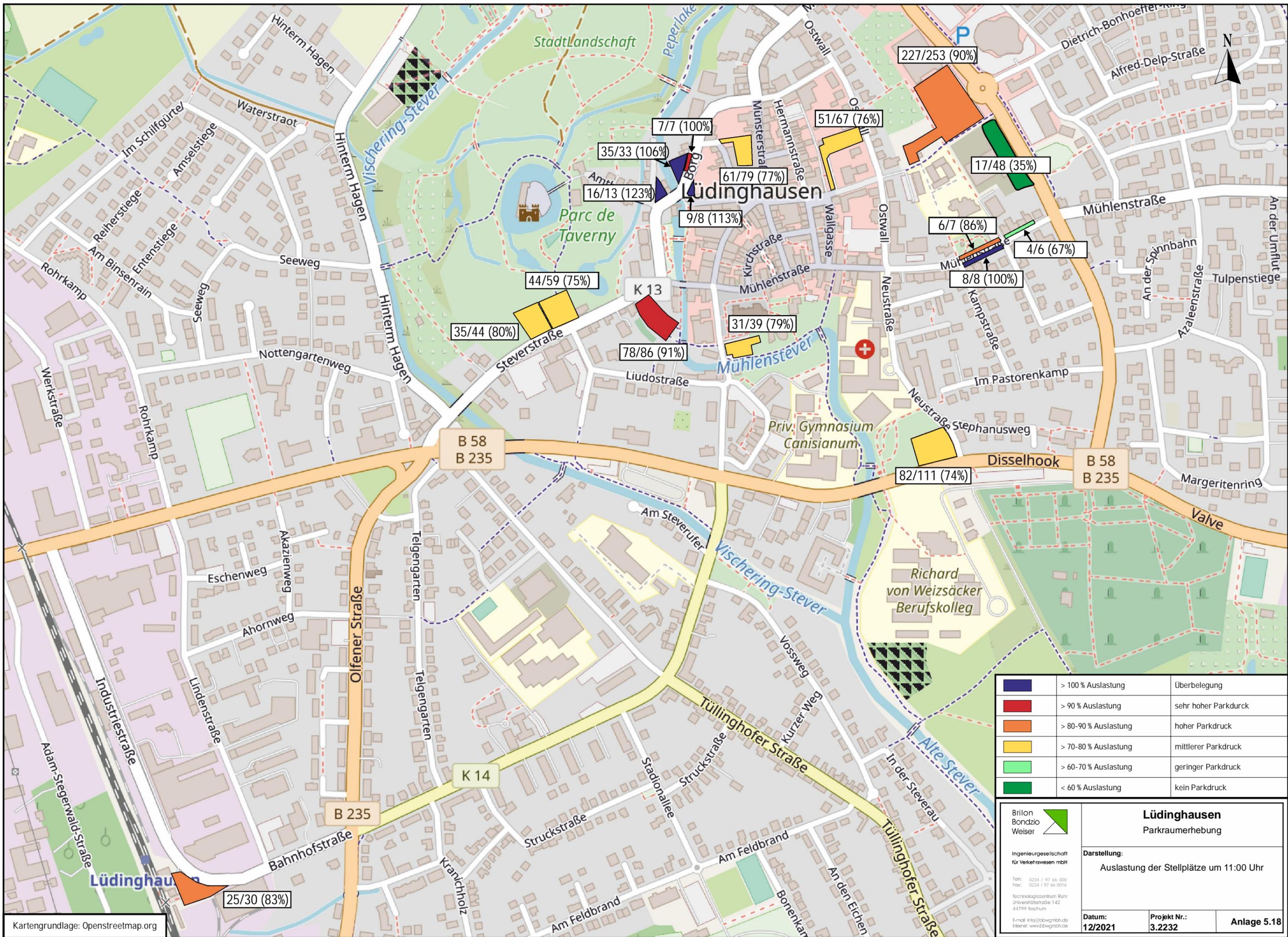


 Parkmöglichkeiten
 Kartengrundlage: Openstreetmap.org

Brilon
Bondzio
Weiser
 Ingenieurgesellschaft
 für Verkehrsweisen mbH
 Fon: 0234 / 97 66 000
 Fax: 0234 / 97 66 0016
 Technologiezentrum Ruhr
 Universitätsstraße 142
 44799 Bochum
 E-mail: info@obwgmh.de
 Internet: www.obwgmh.de

| | | |
|--|---------------------|--------------------|
| Lüdinghausen | | |
| Parkraumerhebung Dienstag, den 07.12.2021 | | |
| Darstellung: | | |
| Bewirtschaftung Parkplätze | | |
| Datum: | Projekt Nr.: | Anlage 5.16 |
| 12/2021 | 3.2232 | |





| | | |
|--|----------------------|----------------------|
| | > 100 % Auslastung | Überbelegung |
| | > 90 % Auslastung | sehr hoher Parkdruck |
| | > 80-90 % Auslastung | hoher Parkdruck |
| | > 70-80 % Auslastung | mittlerer Parkdruck |
| | > 60-70 % Auslastung | geringer Parkdruck |
| | < 60 % Auslastung | kein Parkdruck |

| | | |
|--|---|-------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bwgmbh.de Internet: www.bwgmch.de | Lüdinghausen Parkraumerhebung | |
| | Darstellung: Auslastung der Stellplätze um 11:00 Uhr | |
| Datum: 12/2021 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 5.18 |



I. Allgemeines

Name und Adresse Ihres Geschäfts:

Wie lautet Ihr Geschäftsbereich?

Wie viele Mitarbeiter hat Ihr Geschäft? (Bitte Anzahl eintragen)

, davon maximal gleichzeitig vor Ort:

Wie sind Ihre Öffnungszeiten?

II. Lieferverkehr

Wie oft wird Ihr Geschäft beliefert?

Durch welche Fahrzeuge erfolgt die Belieferung?

Pkw Transporter Lkw

Wird die Belieferung zu bestimmten Lieferzeiten durchgeführt?

Ja wenn ja, zu welchen? _____
Nein

Wo parken die Lieferfahrzeuge?

vor dem Geschäft in der Nähe auf einem öffentlichen Parkplatz Sonstiges: _____

Wie wichtig ist die ganztägige Erreichbarkeit durch den Lieferverkehr für Ihr Geschäft?

(Bitte kreuzen Sie das entsprechende Kästchen an)

Sehr unwichtig Eher unwichtig Eher wichtig Sehr wichtig

Wie bewerten Sie ein einheitliches Lieferfenster für die Innenstadt?

Sehr schlecht Eher schlecht Eher gut Sehr gut



Wie sollten die Anlieferzeiten für den Lieferverkehr aus Ihrer Sicht gestaltet werden?

Beeinträchtigt der individuelle Zustellverkehr Ihr Geschäft?

Ja wenn ja, inwiefern? _____
Nein _____

III. Mitarbeiterverkehr

Wie kommen Ihre Mitarbeiter zu Ihrem Geschäft?

(Bitte schätzen Sie die Verteilung in %)

| | | |
|---------------|----------------------|---|
| Pkw | <input type="text"/> | % |
| Pkw-Mitfahrer | <input type="text"/> | % |
| Bus | <input type="text"/> | % |
| Rad | <input type="text"/> | % |
| Zu Fuß | <input type="text"/> | % |
| <i>Summe</i> | <i>100</i> | % |

Haben Sie eigene Parkplätze für Ihre Mitarbeiter?

Ja wenn ja, wie viele? _____
Nein wenn ja, sind diese kostenfrei? _____

Wo parken Ihre Mitarbeiter?

(Nur zu beantworten, falls vorherige Frage mit „Nein“ beantwortet wurde)

Sind für Ihre Mitarbeiter ausreichend Stellplätze in erreichbarer Nähe vorhanden?

Ja
Nein



IV. Kundenverkehr

Haben Sie eigene Parkplätze für Ihre Kunden?

- Ja wenn ja, wie viele? _____
- Nein wenn nein, wo parken Ihre Kunden?

Bitte quantifizieren / schätzen Sie, welchem Anteil an Ihren Kunden Einheimische, Besucher aus dem unmittelbaren Einzugsbereich und (Tages-)Touristen ausmachen.

(Bitte schätzen Sie die Verteilung in %)

- Einheimische %
- Besucher %
- (Tages-)Touristen %
- Summe 100 %

V. Parkplätze

Wie bewerten Sie das Stellplatzangebot im Umfeld der Innenstadt?

- Zu wenige Ausreichend Zu viele

Wie bewerten Sie das Stellplatzangebot im Umfeld Ihres Geschäfts?

- Zu wenige Ausreichend Zu viele

Wie bewerten Sie die Bewirtschaftung der Parkplätze im Umfeld?

- Zu wenig kostenfreie Genau richtig Zu viel kostenfreie

- Zu günstig Genau richtig Zu teuer

- Max. Parkdauer zu kurz Genau richtig Max. Parkdauer zu lange

Hinweise zu einzelnen Stellplatzanlagen:

Welche Entfernung eines Stellplatzangebots zu Ihrem Geschäft halten Sie für angemessen?

m



Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht flexibles Parken für einen entspannten Aufenthalt Ihrer Kunden in der Stadt (z.B. minutengenaues Parken durch App)?

Sehr unwichtig Eher unwichtig Eher wichtig Sehr wichtig

Hat eine Schranke aus Ihrer Sicht eine abschreckende Wirkung für die Nutzung eines Parkplatzes?

Ja
Nein

Wie bewerten Sie das Angebot an Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der Innenstadt?

Sehr schlecht Eher schlecht Eher gut Sehr gut

VI. Radverkehr

Wie bewerten Sie das Angebot an Fahrradabstellanlagen?

Sehr schlecht Eher schlecht Eher gut Sehr gut

Wo fehlen Abstellanlagen?

Wünschen Sie sich ein Angebot an Ladestationen für Fahrräder in der Innenstadt?

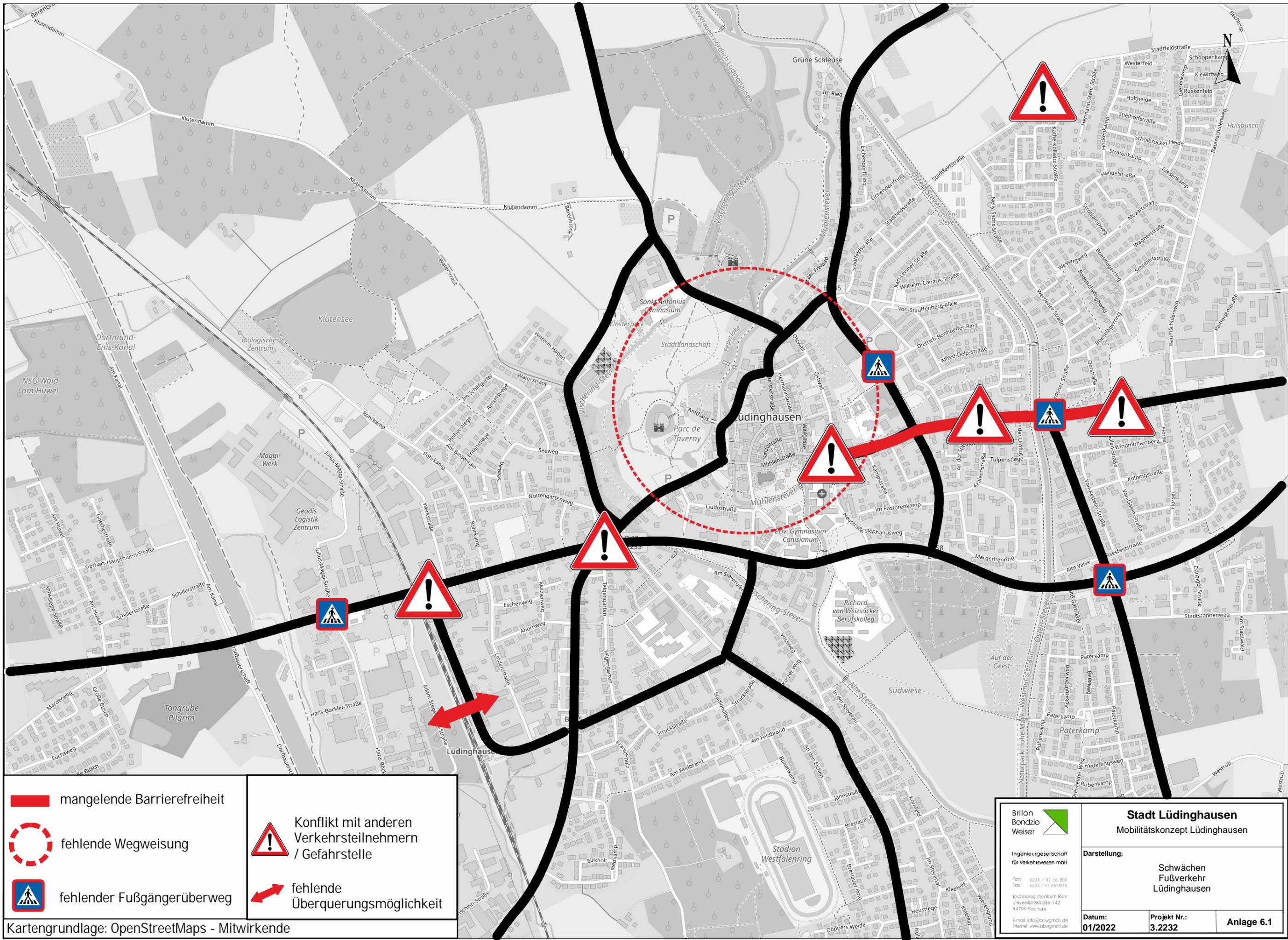
Ja Nein

VII. Erreichbarkeit der Innenstadt

| Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit der Innenstadt... | Sehr schlecht | Eher schlecht | Eher gut | Sehr gut |
|---|---------------|---------------|----------|----------|
| mit dem ÖPNV (Bus)? | | | | |
| mit dem Fahrrad? | | | | |
| zu Fuß? | | | | |
| mit dem Pkw | | | | |

Welches Verbesserungspotenzial sehen Sie:

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

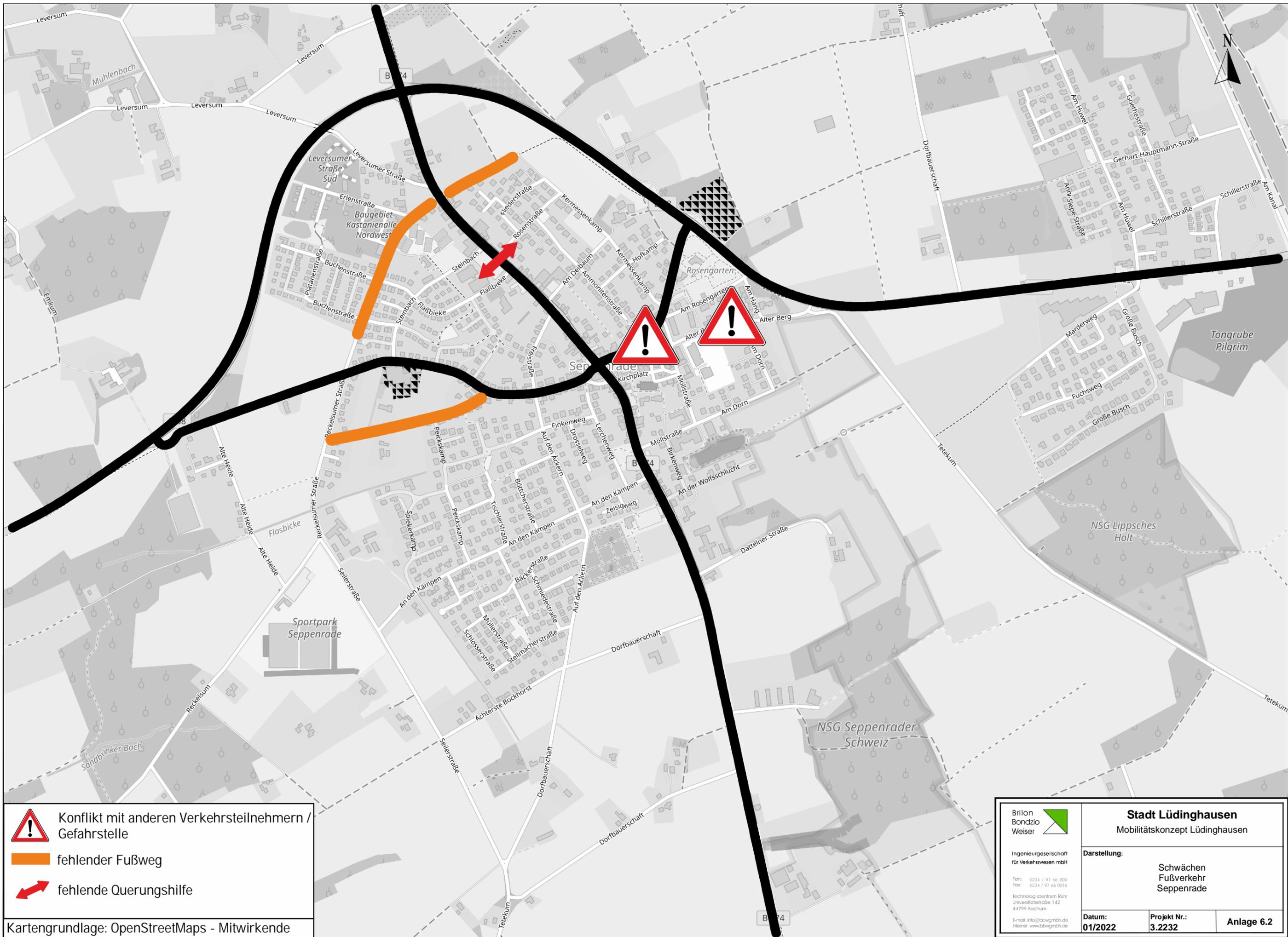


-  mangelnde Barrierefreiheit
-  fehlende Wegweisung
-  fehlender Fußgängerüberweg

-  Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern / Gefahrstelle
-  fehlende Überquerungsmöglichkeit

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | | |
|---|---|--------------------------|-------------------------------|-------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmh.de Internet: www.abwgmh.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <p>Darstellung: Schwächen Fußverkehr Lüdinghausen</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Datum: 01/2022</td> <td style="border: none;">Projekt Nr.: 3.2232</td> <td style="border: none;">Anlage 6.1</td> </tr> </table> | Datum: 01/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 6.1 |
| Datum: 01/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 6.1 | | |

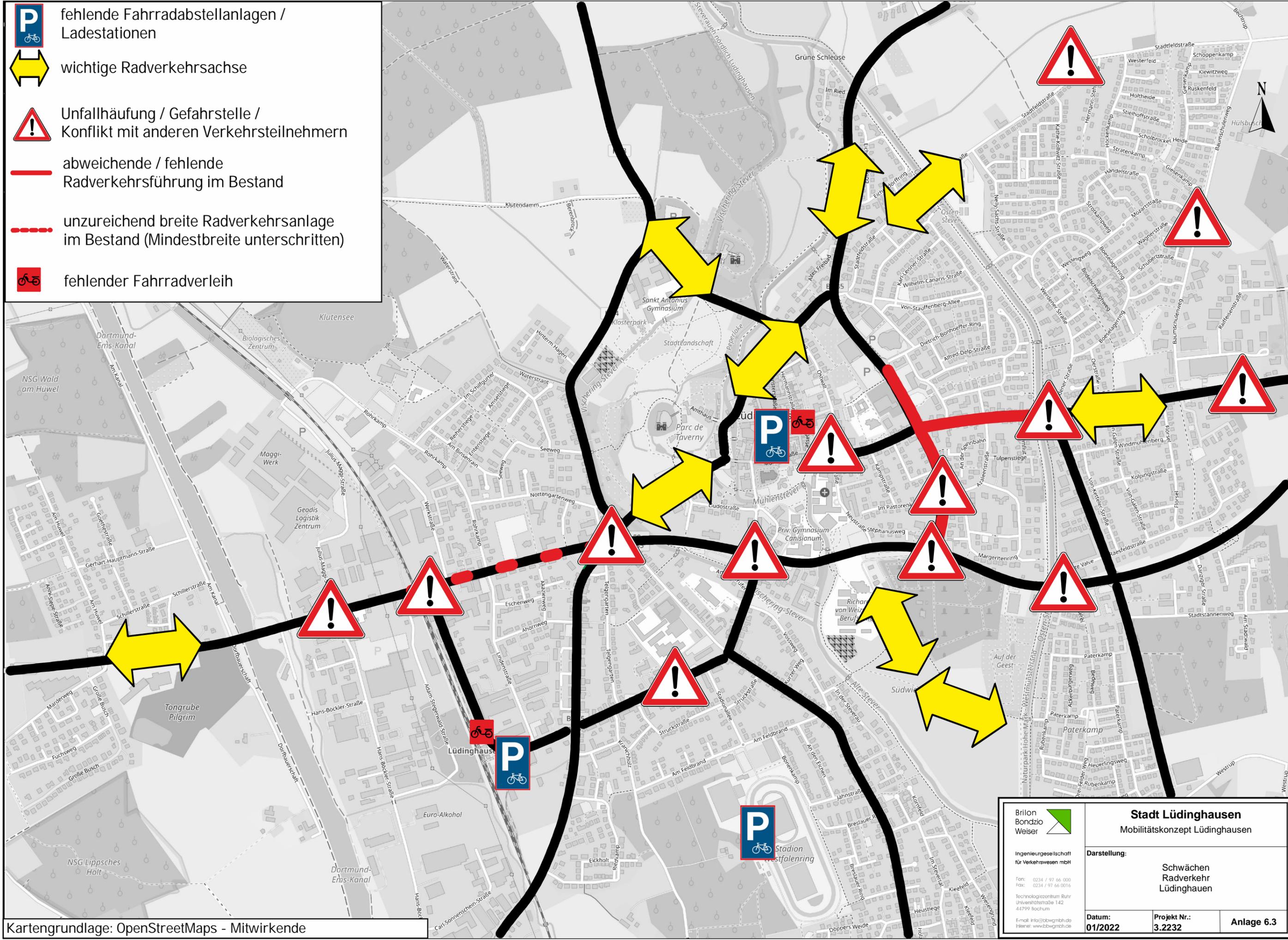


| | |
|--|---|
| | Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern / Gefahrstelle |
| | fehlender Fußweg |
| | fehlende Querungshilfe |

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

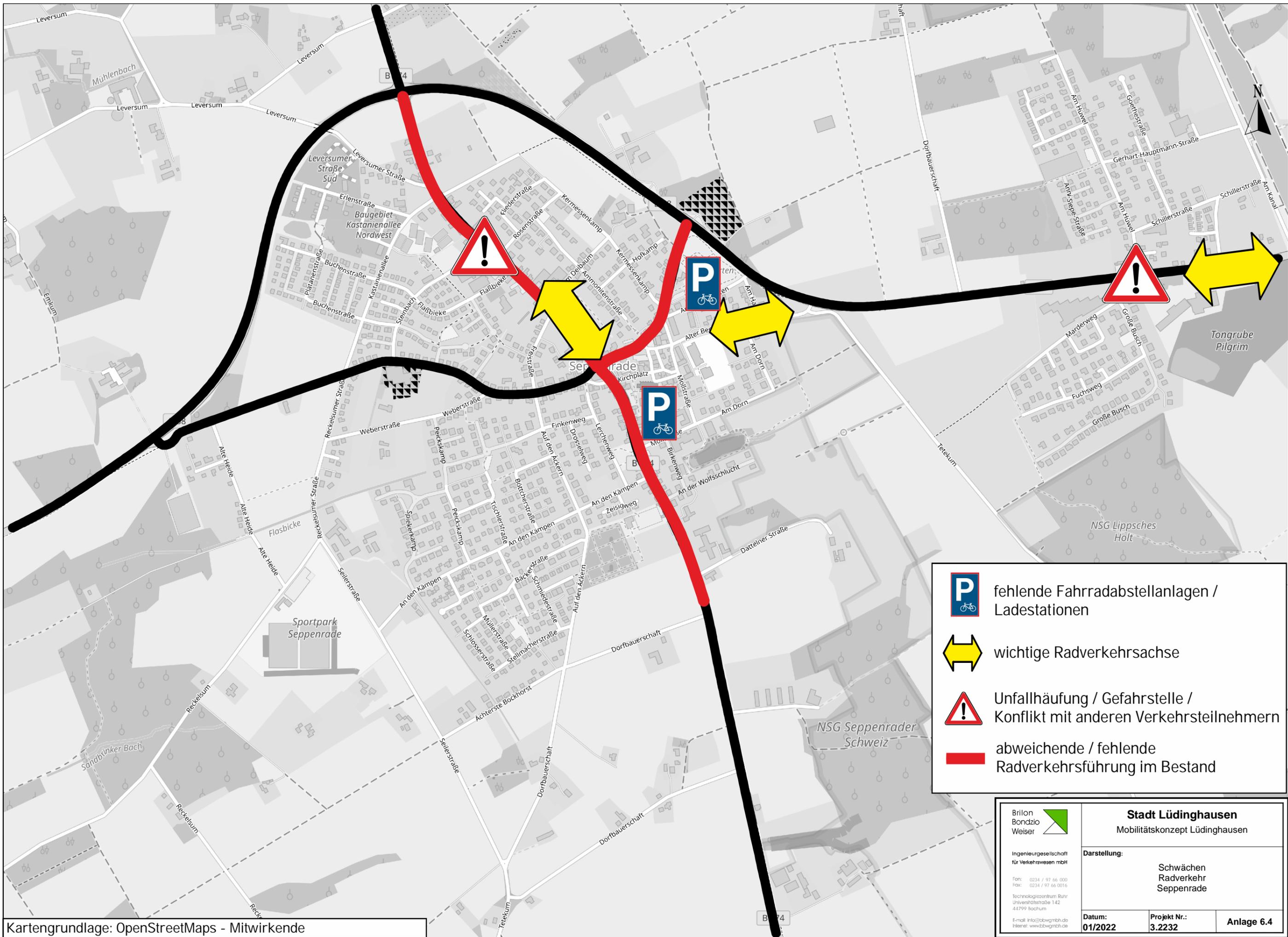
| | | |
|---|---|-------------------|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | |
| | Darstellung: Schwächen Fußverkehr Seppenrade | |
| Datum: 01/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 6.2 |

-  fehlende Fahrradabstellanlagen / Ladestationen
-  wichtige Radverkehrsachse
-  Unfallhäufung / Gefahrstelle / Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern
-  abweichende / fehlende Radverkehrsführung im Bestand
-  unzureichend breite Radverkehrsanlage im Bestand (Mindestbreite unterschritten)
-  fehlender Fahrradverleih



Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

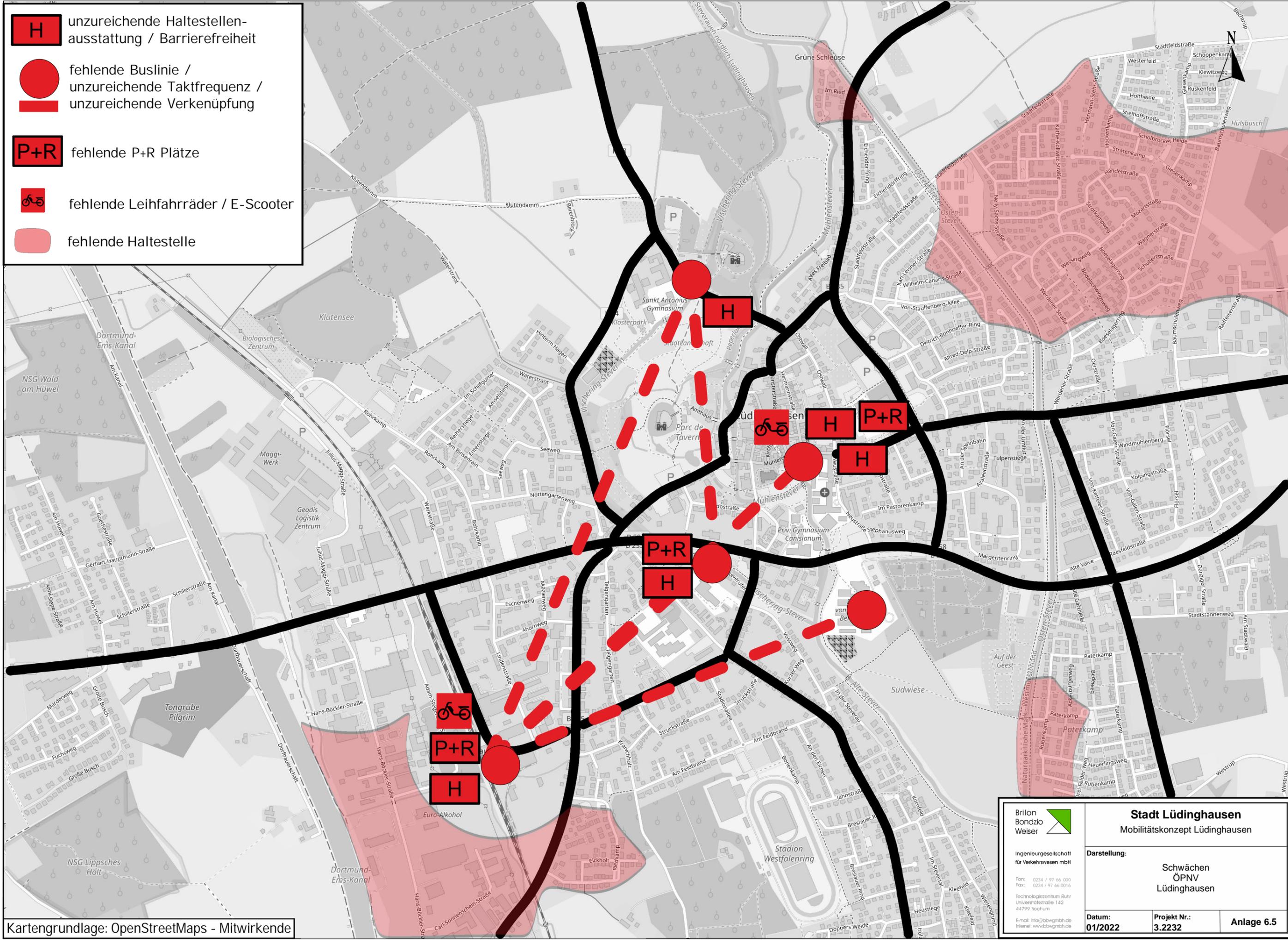
| | | | | | | | |
|--|---|-------------------|---------------------|-------------------|---------|--------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung mbH</p> <p> <small> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmh.de Internet: www.abwgmh.de </small> </p> | <p style="text-align: center;">Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Schwächen Radverkehr Lüdinghausen</p> <hr/> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Datum:</td> <td style="border: none;">Projekt Nr.:</td> <td style="border: none;">Anlage 6.3</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">01/2022</td> <td style="border: none;">3.2232</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table> | Datum: | Projekt Nr.: | Anlage 6.3 | 01/2022 | 3.2232 | |
| Datum: | Projekt Nr.: | Anlage 6.3 | | | | | |
| 01/2022 | 3.2232 | | | | | | |



-  fehlende Fahrradabstellanlagen / Ladestationen
-  wichtige Radverkehrsachse
-  Unfallhäufung / Gefahrstelle / Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern
-  abweichende / fehlende Radverkehrsführung im Bestand

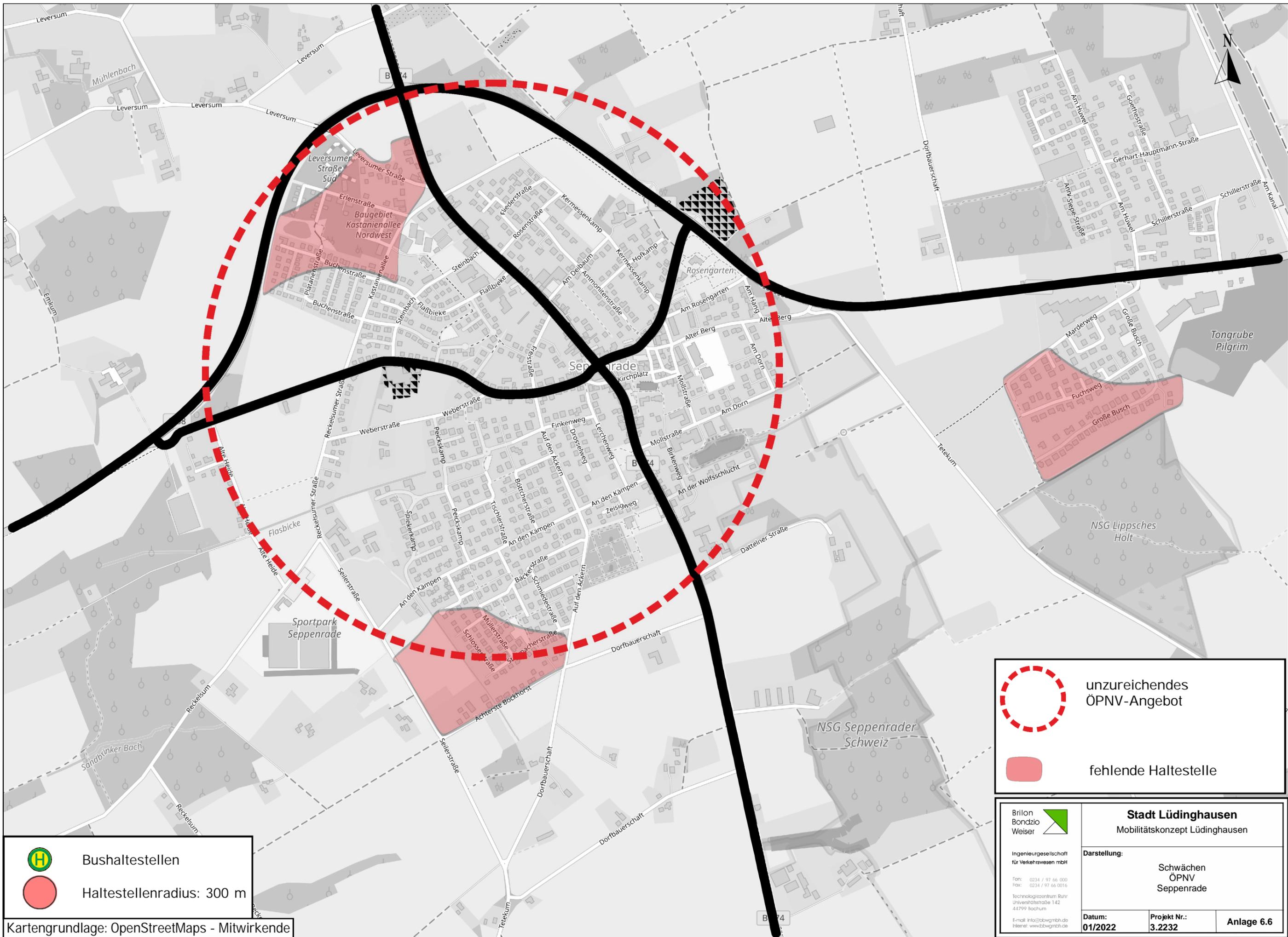
| | | | |
|---|--|--------------------------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | | |
| | <p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Schwächen Radverkehr Seppenrade</p> | | |
| <p>Datum: 01/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 6.4</p> | |

-  unzureichende Haltestellen-
ausstattung / Barrierefreiheit
-  fehlende Buslinie /
unzureichende Taktfrequenz /
 unzureichende Verknüpfung
-  fehlende P+R Plätze
-  fehlende Leihfahrräder / E-Scooter
-  fehlende Haltestelle



Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | |
|--|---|--------------------------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmh.de Internet: www.abwgmh.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | | |
| | <p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Schwächen ÖPNV Lüdinghausen</p> | | |
| <p>Datum: 01/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 6.5</p> | |



-  Bushaltestellen
-  Haltestellenradius: 300 m

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

-  unzureichendes ÖPNV-Angebot
-  fehlende Haltestelle

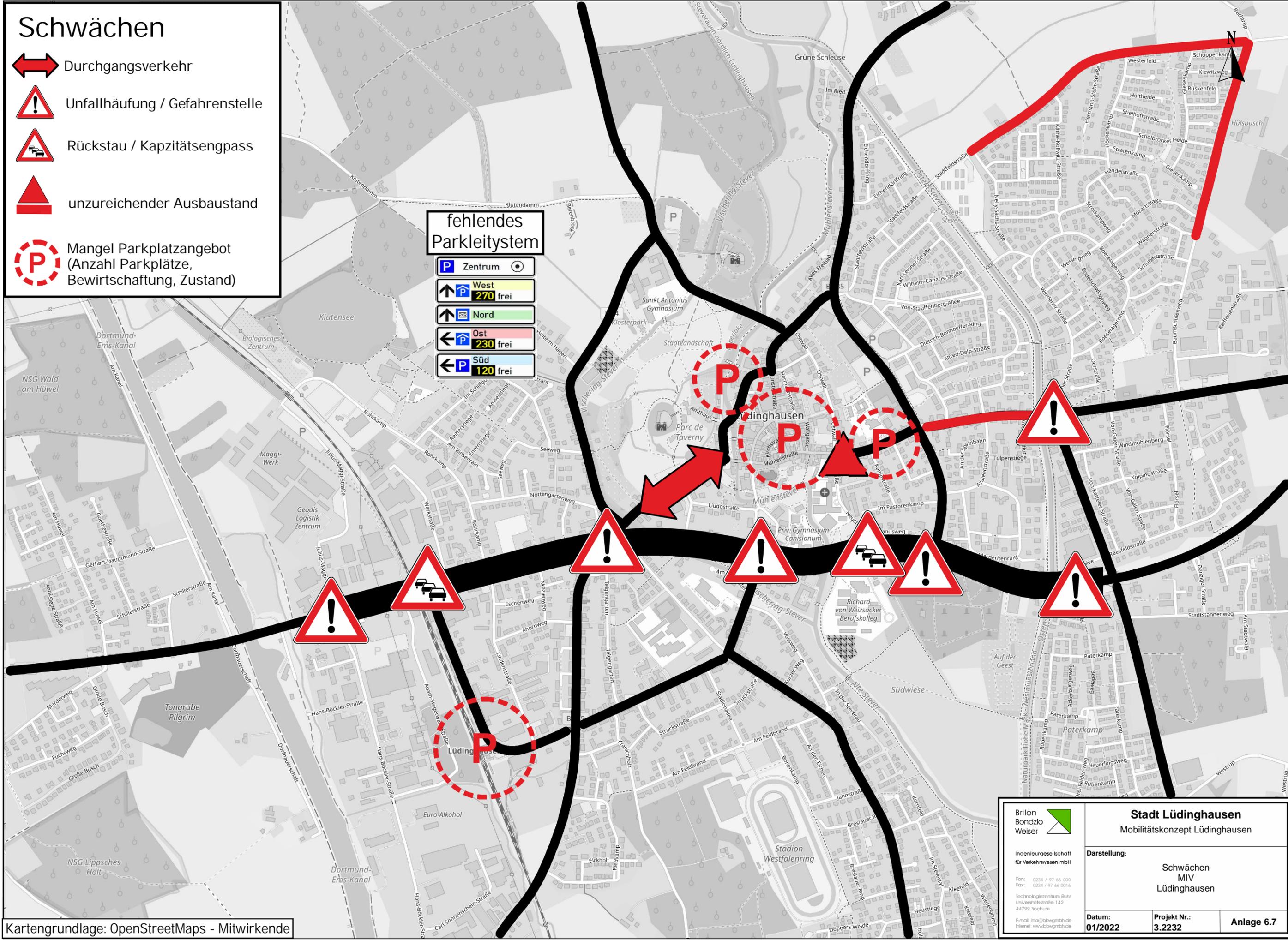
| | | |
|--|---|--------------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | |
| | <p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Schwächen ÖPNV Seppenrade</p> | |
| <p>Datum: 01/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 6.6</p> |

Schwächen

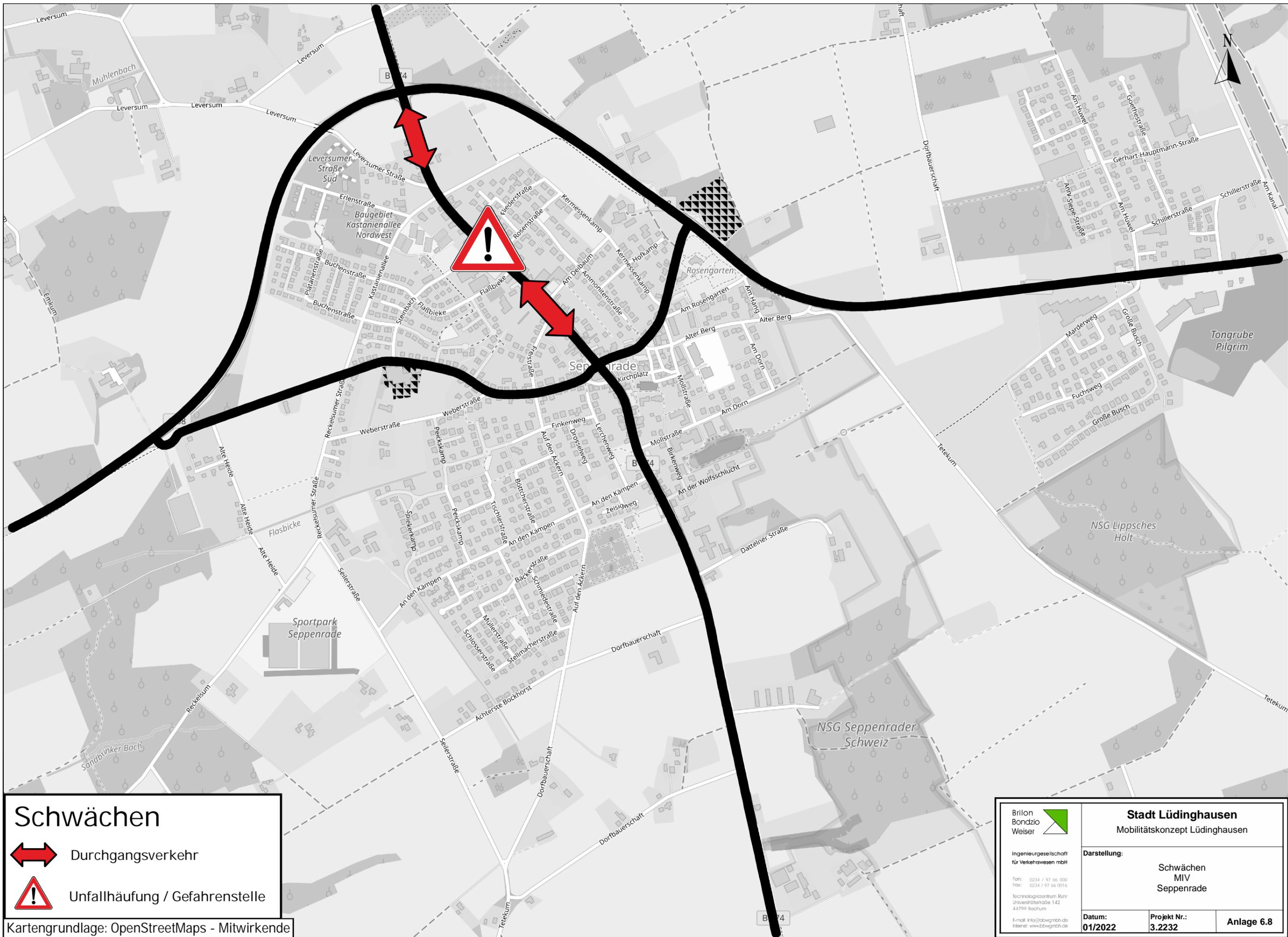
-  Durchgangsverkehr
-  Unfallhäufung / Gefahrenstelle
-  Rückstau / Kapazitätsengpass
-  unzureichender Ausbaustand
-  Mangel Parkplatzangebot (Anzahl Parkplätze, Bewirtschaftung, Zustand)

fehlendes Parkleitsystem

-  Zentrum 
-  West  270 frei
-  Nord 
-  Ost  230 frei
-  Süd  120 frei



| | | | | | | | |
|--|--|-------------------|---------------------|-------------------|---------|--------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung mbH</p> <p> <small> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmh.de Internet: www.abwgmh.de </small> </p> | <p style="text-align: center;">Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Schwächen MIV Lüdinghausen</p> <hr/> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Datum:</td> <td style="border: none;">Projekt Nr.:</td> <td style="border: none;">Anlage 6.7</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">01/2022</td> <td style="border: none;">3.2232</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table> | Datum: | Projekt Nr.: | Anlage 6.7 | 01/2022 | 3.2232 | |
| Datum: | Projekt Nr.: | Anlage 6.7 | | | | | |
| 01/2022 | 3.2232 | | | | | | |



Schwächen

Durchgangsverkehr

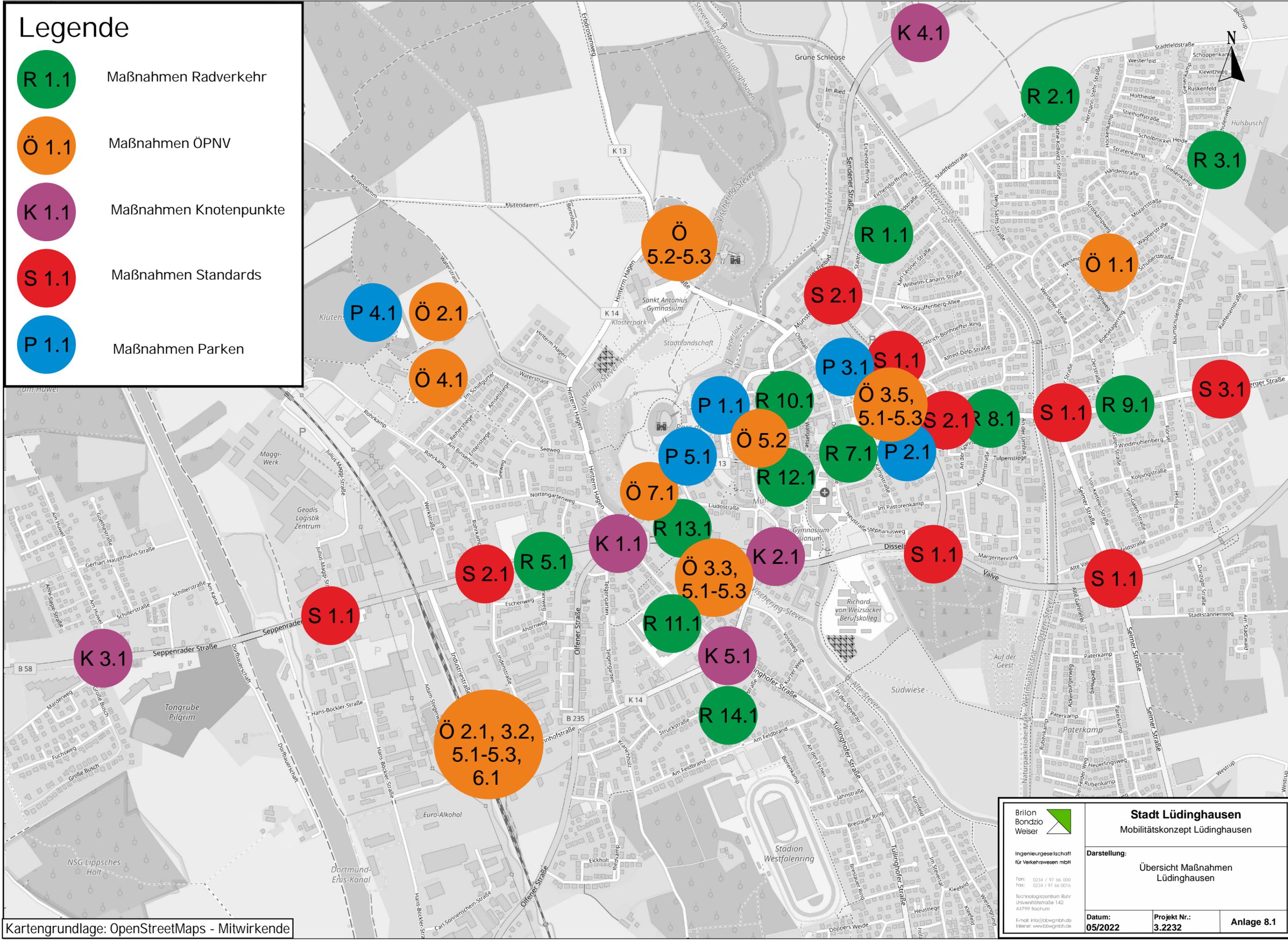
Unfallhäufung / Gefahrenstelle

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | |
|---|---|-------------------|--|
| Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen | | |
| | Darstellung: <div style="text-align: center;"> Schwächen MIV Seppenrade </div> | | |
| Datum: 01/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 6.8 | |

Legende

- R 1.1** Maßnahmen Radverkehr
- Ö 1.1** Maßnahmen ÖPNV
- K 1.1** Maßnahmen Knotenpunkte
- S 1.1** Maßnahmen Standards
- P 1.1** Maßnahmen Parken

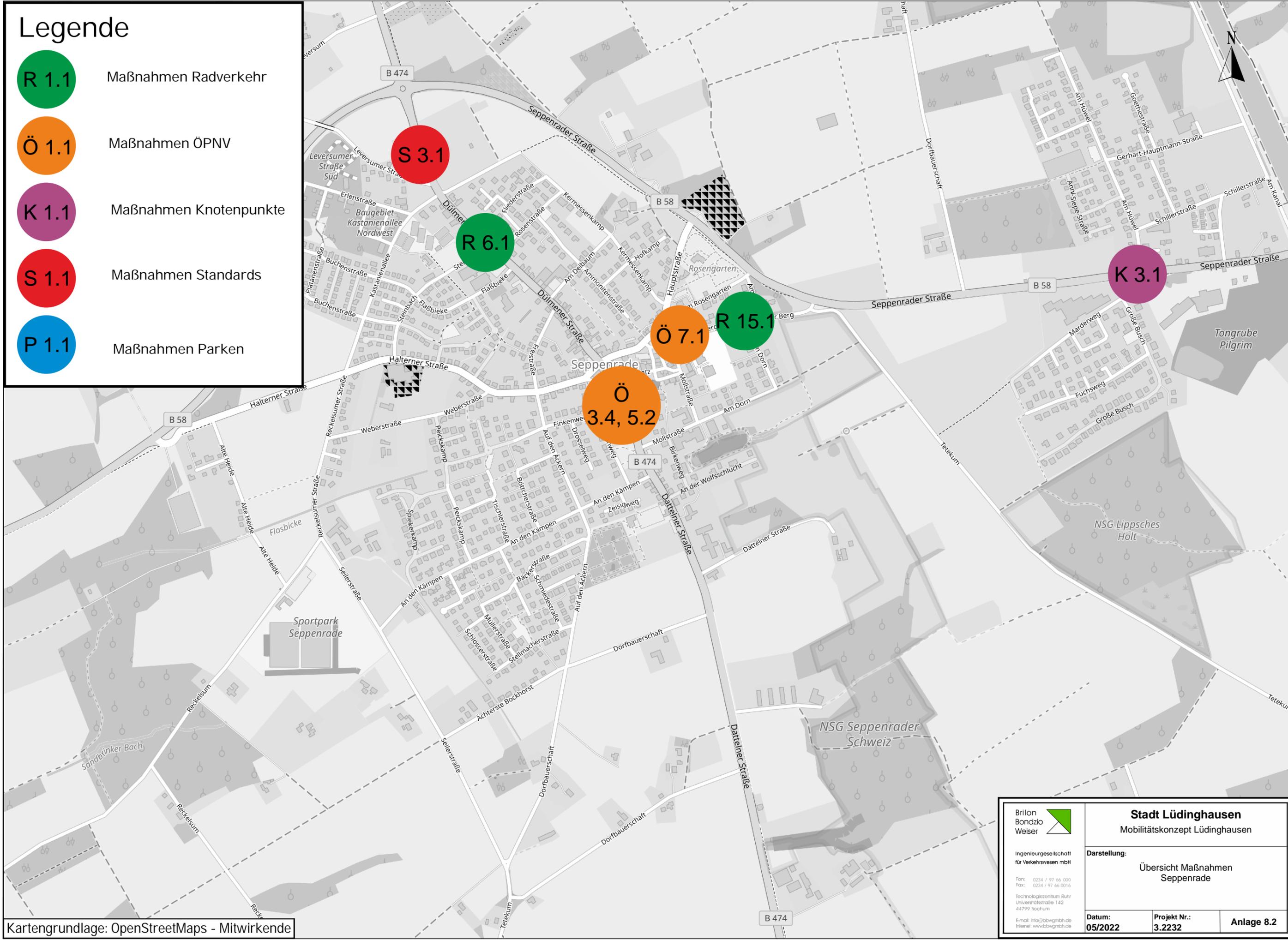


Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | | |
|--|---|--------------------------|-------------------------------|-------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p> <small> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmh.de Internet: www.abwgmh.de </small> </p> | <p align="center">Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung: Übersicht Maßnahmen Lüdinghausen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 33%;">Datum: 05/2022</td> <td style="width: 33%;">Projekt Nr.: 3.2232</td> <td style="width: 33%;">Anlage 8.1</td> </tr> </table> | Datum: 05/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 8.1 |
| Datum: 05/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 8.1 | | |

Legende

- R 1.1 Maßnahmen Radverkehr
- Ö 1.1 Maßnahmen ÖPNV
- K 1.1 Maßnahmen Knotenpunkte
- S 1.1 Maßnahmen Standards
- P 1.1 Maßnahmen Parken



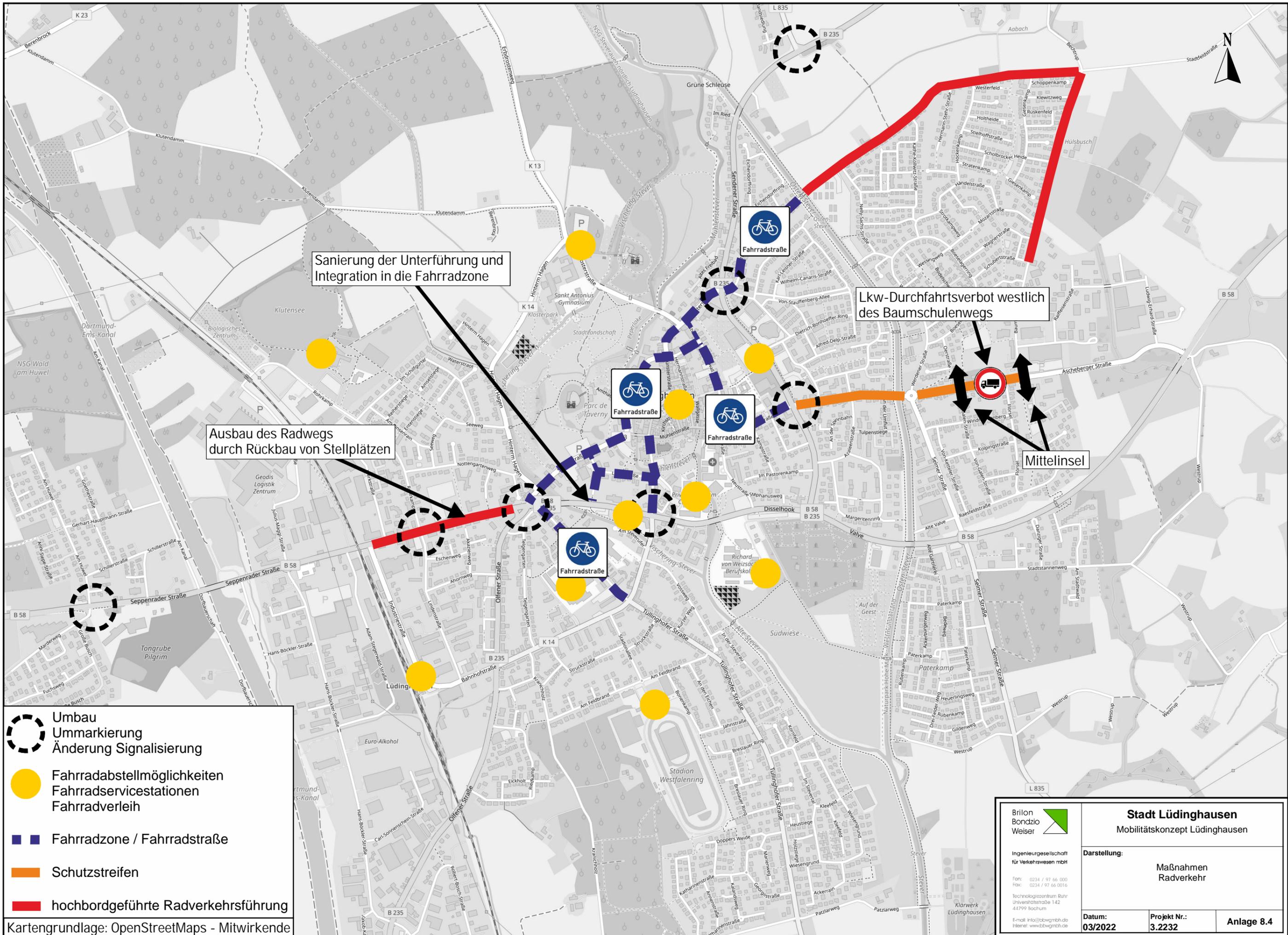
Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | |
|---|---|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiesternum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de</p> | <p style="text-align: center;">Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> <hr/> <p>Darstellung: Übersicht Maßnahmen Seppenrade</p> |
| <p>Datum: 05/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> |
| <p>Anlage 8.2</p> | |

| Maßnahmensteckbriefe Lüdinghausen | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|------------|---|---|---------------|---|---|--------|---|---|--------------------------------|----------------------------------|--|-------------------------------------|
| Nummerierung | Maßnahme | Zeitraumen | | | Priorisierung | | | Kosten | | | Kosten | Zuständigkeit | Fördermöglichkeiten | weiteres Vorgehen |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| R 1.1 | Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt | x | | | x | x | x | x | x | | 120.000 € | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Beschilderungs- und Markierungsplan |
| R 2.1 | Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt - Radwege | x | x | x | x | | | x | x | x | 2,5 Mio. € | Stadt Lüdinghausen | Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau, Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 3.1 | Baumschulenweg | x | x | x | x | | | x | x | x | 1,2 Mio. € | Stadt Lüdinghausen | Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau, Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Objektplanung |
| R 5.1 | Radverkehrsführung B 58 – Abschnitt zwischen Industriestraße und Steverstraße | x | x | x | x | | | x | x | x | 400.000 € - 1,1 Mio. € | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau, Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Objektplanung |
| R 6.1 | Radverkehrsführung B 474 in Seppenrade | x | | | x | x | x | x | | | Deckensanierung erforderlich? | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | | Beschilderungs- und Markierungsplan |
| R 7.1 | Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt - Fahrradstraße | x | | | x | x | x | x | | | 100.000 € | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 8.1 | Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt - Schutzstreifen | x | | | x | x | x | x | x | | 160.000 € | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 9.1 | Ascheberger Straße | x | | | x | x | | x | | | 100.000 € | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 10.1 | Fahrradstraßen / Fahrradzone | x | x | | x | x | x | x | x | | 800.000 € | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 11.1 | Tüllinghofer Straße | x | | | x | x | | x | x | | 120.000 € | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Beschilderungs- und Markierungsplan |
| R 12.1 | Fahrradabstellmöglichkeiten | x | x | | x | x | | x | | | 300 € - 1.000 € pro Stellplatz | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 13.1 | Aufwertung Graf-Wedel-Straße | x | | | x | | | x | | | | Stadt Lüdinghausen | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| R 14.1 | Stadionallee | x | x | | x | | | x | x | | | Stadt Lüdinghausen | | Machbarkeitsstudie |
| R 15.1 | Alter Berg | x | | | x | | | x | | | < 10.000 € | Stadt Lüdinghausen | | Beschilderungs- und Markierungsplan |
| K 1.1 | Knotenpunkt B 58 / Steverstraße | x | x | x | x | x | x | x | x | x | ~ 800.000 € | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| K 2.1 | Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße | x | x | | x | x | x | x | | | Deckensanierung erforderlich? | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Sonderprogramm Stadt und Land | Objektplanung |
| K 3.1 | Knotenpunkt B 58 / Am Hüwel | x | x | x | x | x | x | x | x | x | 540.000 € | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Sonderprogramm Stadt und Land | Objektplanung |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--|---|---|---|--|---|---|---|--|---|---|---|------------------------------------|---|---|--------------------|
| K 4.1 | Knotenpunkt B 235 / Hiddingseler Straße | x | x | | | x | x | | | x | x | | 150.000 € | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Sonderprogramm Stadt und Land | Objektplanung |
| K 5.1 | Knotenpunkt Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße | x | x | | | x | x | | | x | x | | < 10.000 € | Stadt Lüdinghausen | | Objektplanung |
| S 1.1 | Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren | x | x | | | x | x | x | | x | x | | | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | | |
| S 2.1 | Einheitliche Standards signalisierte Knotenpunkte | x | x | x | | x | x | x | | x | x | | | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | | |
| S 3.1 | Querungsmöglichkeiten Fuß- und Radverkehr an Außerortsstraßen bzw. Ortseingang | x | x | x | | x | x | | | x | | | | Stadt Lüdinghausen / Straßen.NRW | | |
| S 4.1 | Fahrradstraßen | x | x | | | x | x | x | | x | | | | Stadt Lüdinghausen | | |
| S 5.1 | Mobilitätskonzepte - Neubauvorhaben | x | | | | x | | | | x | | | | Stadt Lüdinghausen | | |
| P 1.1 | Parkraumkonzept Innenstadt - Stellplatzanlage Borg | x | x | x | | x | x | | | x | x | x | | Stadt Lüdinghausen | | |
| P 2.1 | Parkraumkonzept Innenstadt - Stellplatzneuordnung Mühlenstraße | x | x | | | x | x | | | x | | | | Stadt Lüdinghausen | | Objektplanung |
| P 3.1 | Parkraumkonzept Innenstadt - Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße | x | x | x | | x | x | | | x | x | x | 12.000 € - 15.000 € pro Stellplatz | Stadt Lüdinghausen | | Objektplanung |
| P 4.1 | Parkraumkonzept Innenstadt - Stellplatzanlage Steuerstraße | x | x | | | x | x | | | x | x | | 5.000 € - 10.000 € pro Stellplatz | Stadt Lüdinghausen | | Objektplanung |
| P 5.1 | Parkraumkonzept Innenstadt - Parkleitsystem | x | x | | | x | x | | | x | x | | | Stadt Lüdinghausen | | |
| Ö 1.1 | Optimierung ÖPNV-Angebot - neue Bushaltestelle | x | | | | x | x | x | | x | | | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | | Machbarkeitsstudie |
| Ö 2.1 | Optimierung ÖPNV-Angebot - Optimierung Busfahrpläne / Liniennetz | x | x | | | x | x | | | x | x | | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | | Machbarkeitsstudie |
| Ö 3.2 | Mobilitätsstation - Bahnhof | x | x | | | x | x | x | | x | | | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land, ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG) | |
| Ö 3.3 | Mobilitätsstation - Busbahnhof | x | x | | | x | x | x | | x | | | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land, ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG) | |
| Ö 3.4 | Mobilitätsstation - Seppenrade | x | | | | x | x | | | x | | | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land, ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG) | |
| Ö 3.5 | Mobilitätsstation - B 235 | x | x | | | x | x | x | | x | | | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land, ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG) | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---|---|---|---|--|---|---|---|--|--|---|---|---|---|---|--|--------------------|
| Ö 4.1 | Optimierung ÖPNV-Angebot - On-Demand-Verkehr | x | | | | x | x | x | | | x | x | x | | Stadt Lüdinghausen / Nahverkehrsbetrieb | | Machbarkeitsstudie |
| Ö 5.1 | Alternative Mobilitätsangebote - Carsharing | x | x | | | x | | | | | x | x | | | Stadt Lüdinghausen | | Machbarkeitsstudie |
| Ö 5.2 | Alternative Mobilitätsangebote - Fahrradverleihsystem | x | | | | x | | | | | x | x | | 3.000 € - 5.000 € pro Fahrrad | Stadt Lüdinghausen | | Machbarkeitsstudie |
| Ö 5.3 | Alternative Mobilitätsangebote - E-Scooter-Verleih | x | | | | x | | | | | x | | | | Stadt Lüdinghausen | | Machbarkeitsstudie |
| Ö 6.1 | Anbindung Bahnhof | x | x | x | | x | x | | | | x | x | x | Fuß- und Radverkehrsbrücke 1.500.000 € - 3.000.000 € | Stadt Lüdinghausen / Deutsche Bahn | Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah), Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie), Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv), Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm Stadt und Land | Machbarkeitsstudie |
| Ö 7.1 | Mitfahrerbank | x | | | | x | | | | | x | | | 1.000 € pro Bank | Stadt Lüdinghausen | | Machbarkeitsstudie |



Sanierung der Unterführung und Integration in die Fahrradzone

Ausbau des Radwegs durch Rückbau von Stellplätzen

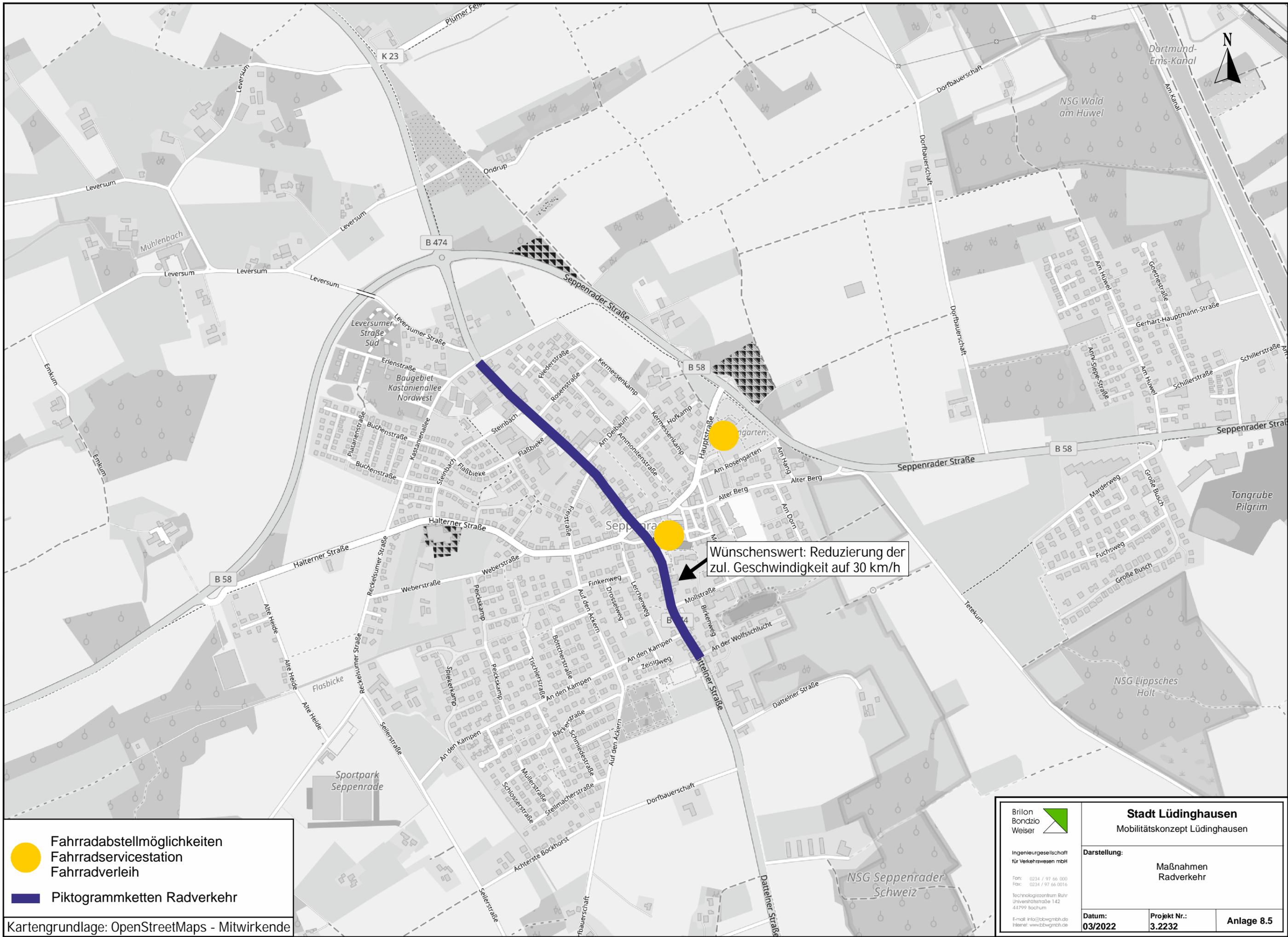
Lkw-Durchfahrtsverbot westlich des Baumschulenwegs

Mittelinsel

-  Umbau
Ummarkierung
Änderung Signalisierung
-  Fahrradabstellmöglichkeiten
Fahrradservicestationen
Fahrradverleih
-  Fahrradzone / Fahrradstraße
-  Schutzstreifen
-  hochbordgeführte Radverkehrsführung

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

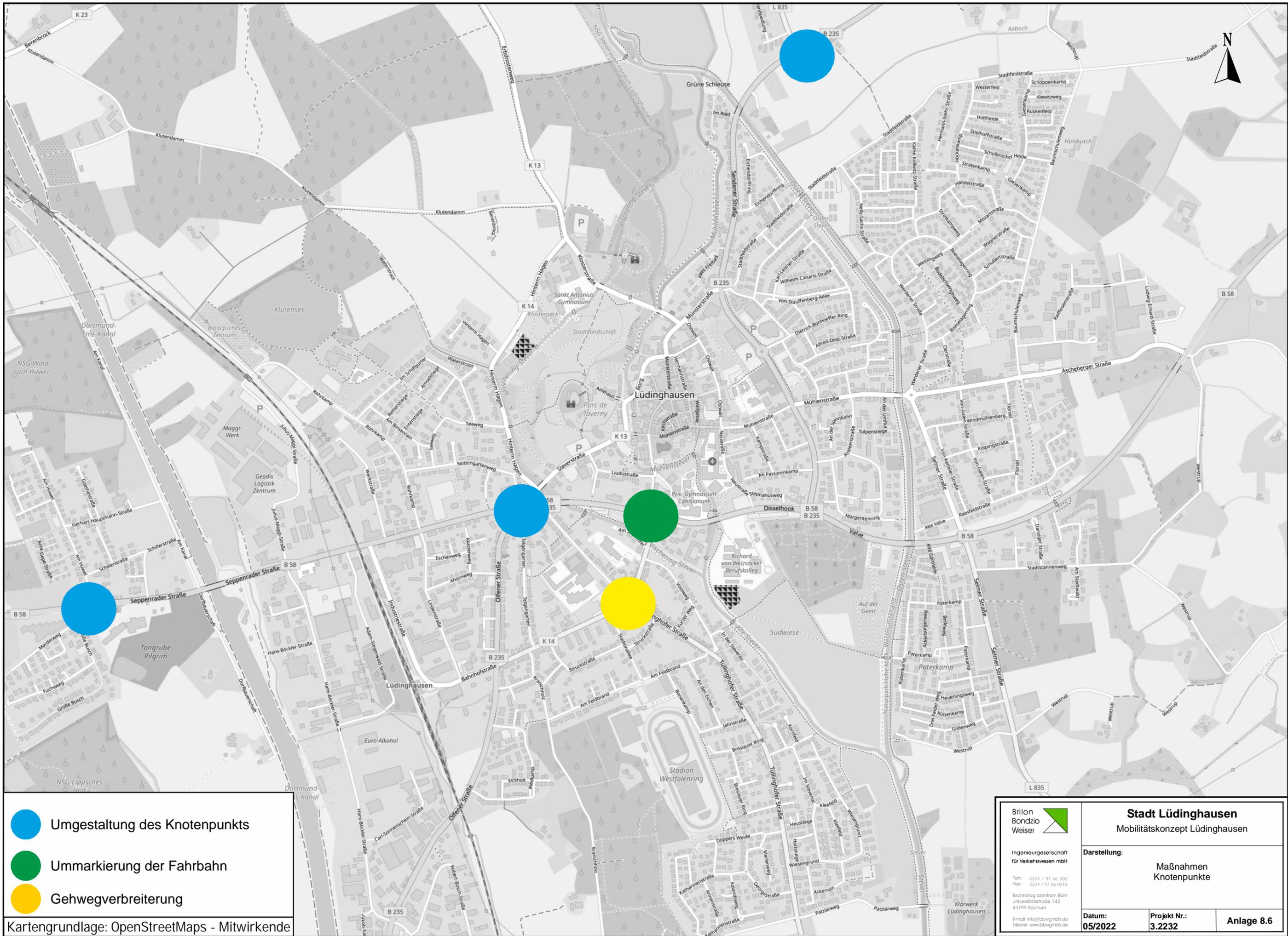
| | | | |
|--|---|--------------------------|--|
|  <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@abwgmhb.de Internet: www.abwgmhb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | | |
| | <p>Darstellung:</p> <p>Maßnahmen Radverkehr</p> | | |
| <p>Datum: 03/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 8.4</p> | |



-  Fahrradabstellmöglichkeiten
-  Fahrradservicestation
-  Fahrradverleih
-  Piktogrammketten Radverkehr

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

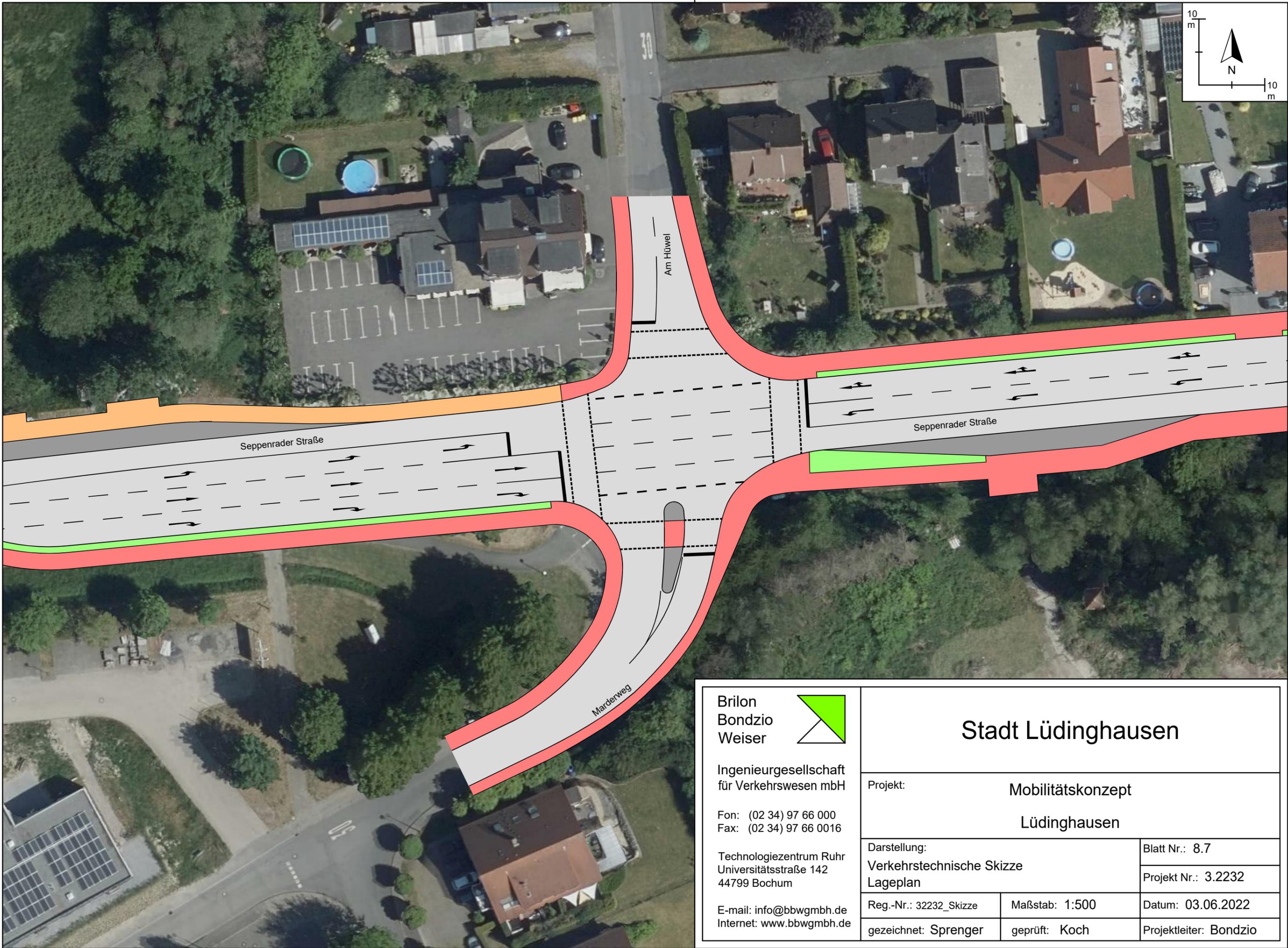
| | |
|---|---|
| Brilon Bondzio Weiser  | Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen |
| Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@ibwgmhb.de Internet: www.ibwgmhb.de | Darstellung: <div style="text-align: center; padding: 10px 0;"> Maßnahmen Radverkehr </div> |
| Datum: 03/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 |
| Anlage 8.5 | |



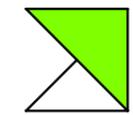
 Umgestaltung des Knotenpunkts
 Ummarkierung der Fahrbahn
 Gehwegverbreiterung

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|--|--|--------------------------|
| <p>  Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH </p> <p> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestadium Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bwgmbh.de Internet: www.bwgmbh.de </p> | <p>Stadt Lüdinghausen</p> <p>Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | |
| | <p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Maßnahmen Knotenpunkte</p> | |
| <p>Datum: 05/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 8.6</p> |



Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

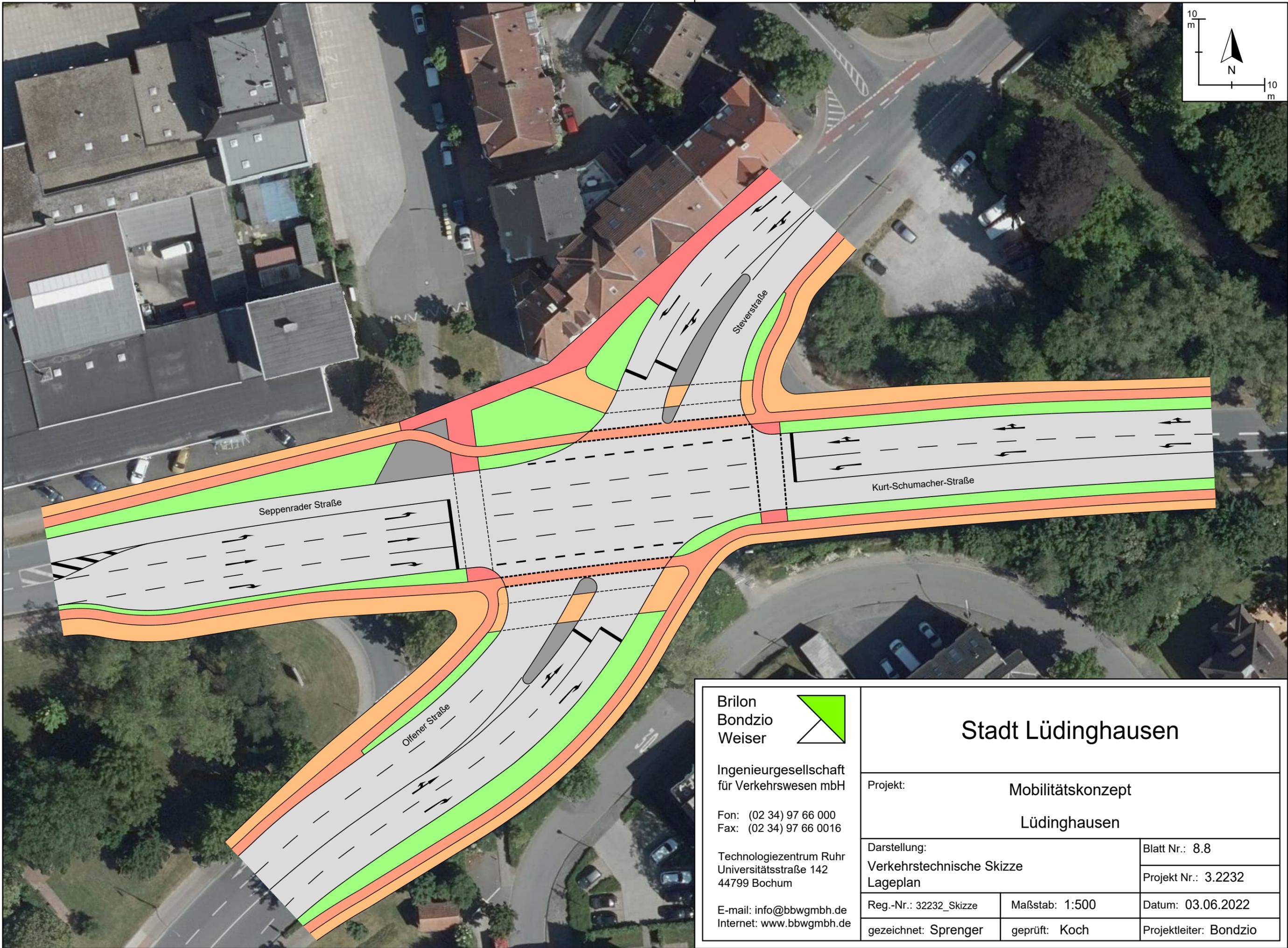
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

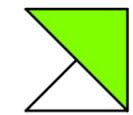
Stadt Lüdinghausen

Projekt: **Mobilitätskonzept
Lüdinghausen**

| | |
|---|------------------------|
| Darstellung: Verkehrstechnische Skizze Lageplan | Blatt Nr.: 8.7 |
| Reg.-Nr.: 32232_Skizze | Projekt Nr.: 3.2232 |
| gezeichnet: Sprenger | Datum: 03.06.2022 |
| geprüft: Koch | Projektleiter: Bondzio |



Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

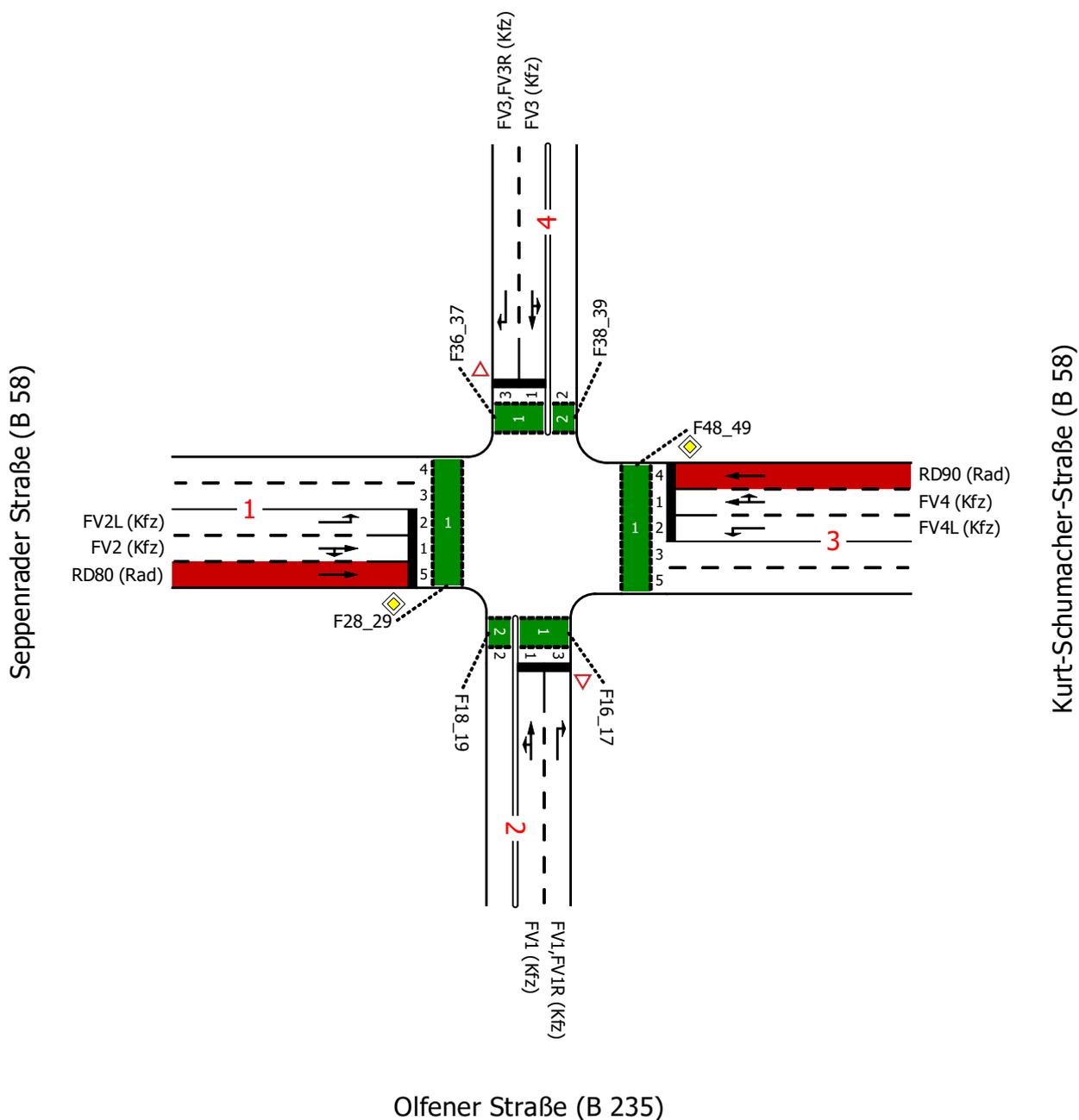
Stadt Lüdinghausen

Projekt: **Mobilitätskonzept
Lüdinghausen**

| | | |
|---|----------------|------------------------|
| Darstellung: Verkehrstechnische Skizze Lageplan | | Blatt Nr.: 8.8 |
| Reg.-Nr.: 32232_Skizze | Maßstab: 1:500 | Projekt Nr.: 3.2232 |
| gezeichnet: Sprenger | geprüft: Koch | Datum: 03.06.2022 |
| | | Projektleiter: Bondzio |

Knotendaten

KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steuerstraße



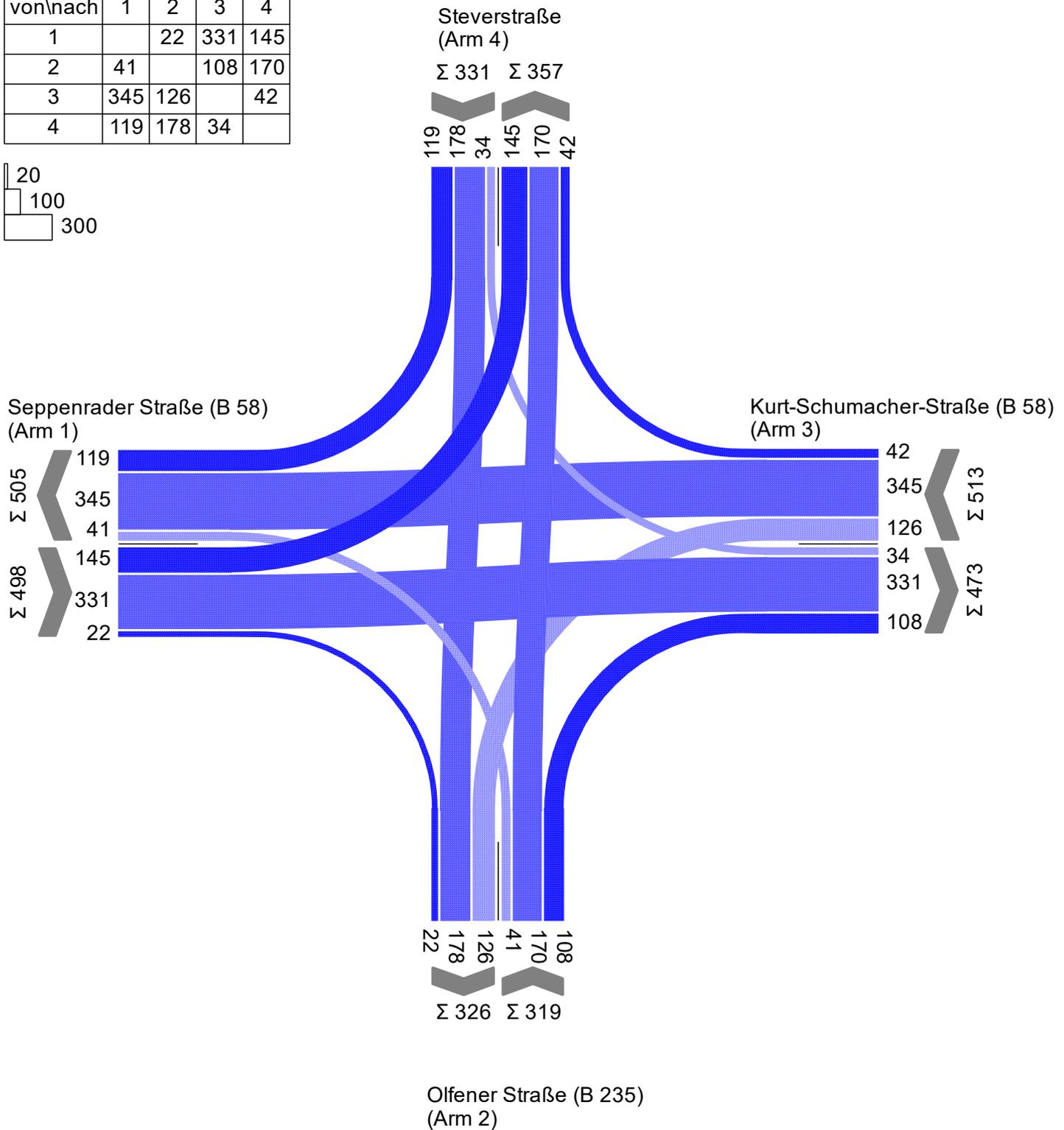
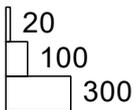
| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steuerstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Strombelastungsdiagramm

LISA

Analyse MS

| von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 1 | | 22 | 331 | 145 |
| 2 | 41 | | 108 | 170 |
| 3 | 345 | 126 | | 42 |
| 4 | 119 | 178 | 34 | |

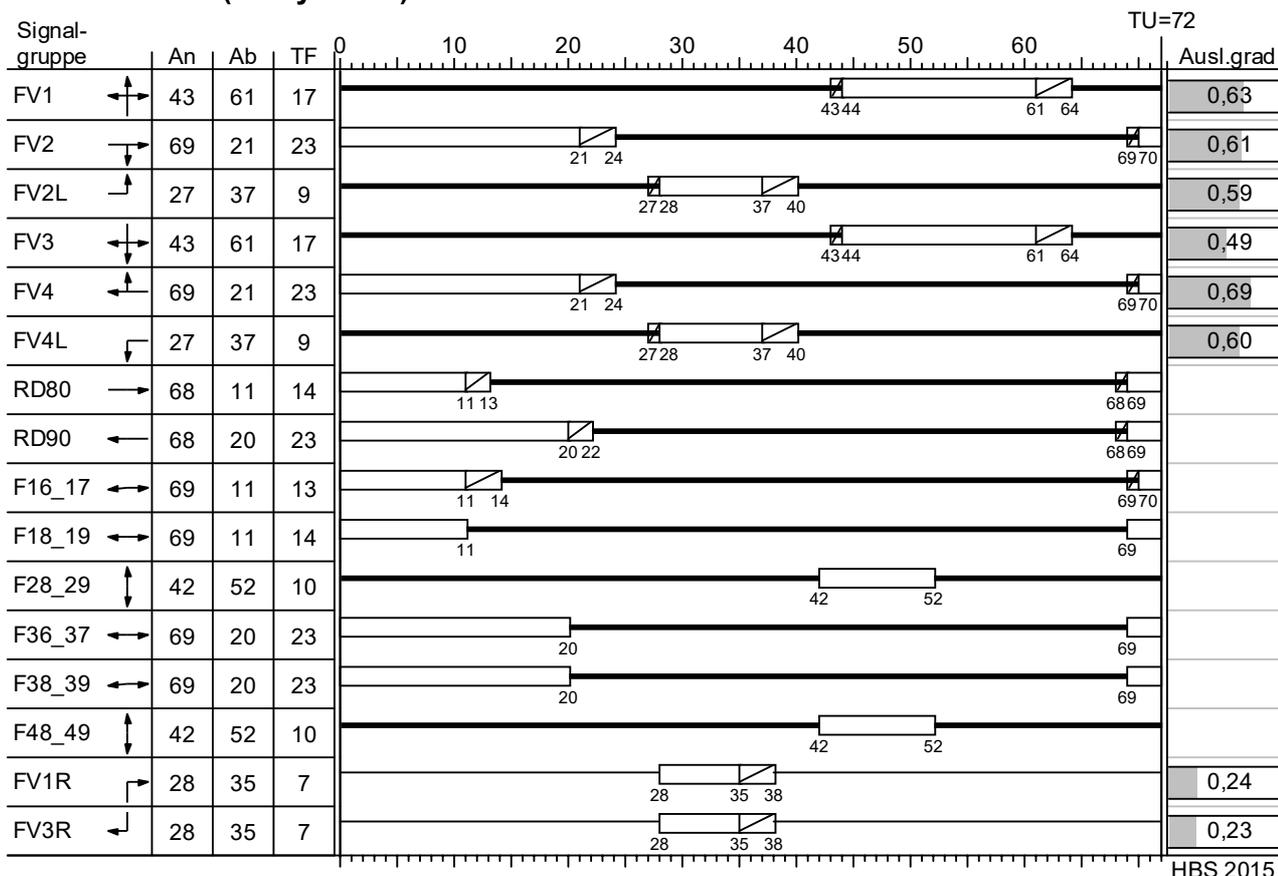


| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steuerstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Signalzeitenplan

LISA

P01 (Anlayse MS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Nachweis der Verkehrsqualität

LISA

MIV - P01 (Analyse MS) (TU=72) - Analyse MS

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _f [s] | f _A [-] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | LK [m] | N _{MS,95>nk} [-] | x | t _w [s] | QSV [-] | Bemerkung | |
|---|----------|--------|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|---------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|--|
| 1 | 2 | | FV2L | 63 | 9 | 0,139 | 145 | 2,900 | 2,055 | 1752 | 5 | 244 | 0,909 | 3,631 | 6,854 | 43,674 | | - | 0,594 | 42,500 | C | | |
| | 1 | | FV2 | 49 | 23 | 0,333 | 353 | 7,060 | 2,042 | 1763 | 12 | 579 | 1,002 | 6,933 | 11,386 | 76,036 | | - | 0,610 | 26,553 | B | | |
| 2 | 1 | | FV1 | 55 | 17 | 0,250 | 211 | 4,220 | 1,935 | 1861 | 7 | 334 | 1,099 | 5,006 | 8,790 | 54,111 | | - | 0,632 | 39,207 | C | | |
| | 3 | | FV1, FV1R | 48 | 24 | 0,347 | 108 | 2,160 | 2,552 | 1411 | 9 | 458 | 0,175 | 1,754 | 3,994 | 31,609 | | - | 0,236 | 19,141 | A | | |
| 3 | 1 | | FV4 | 49 | 23 | 0,333 | 387 | 7,740 | 2,102 | 1713 | 11 | 562 | 1,508 | 8,228 | 13,079 | 88,676 | | - | 0,689 | 30,664 | B | | |
| | 2 | | FV4L | 63 | 9 | 0,139 | 126 | 2,520 | 2,372 | 1518 | 4 | 211 | 0,916 | 3,282 | 6,346 | 46,681 | | - | 0,597 | 44,731 | C | | |
| 4 | 3 | | FV3, FV3R | 48 | 24 | 0,347 | 119 | 2,380 | 2,154 | 1671 | 10 | 521 | 0,167 | 1,930 | 4,280 | 28,582 | | - | 0,228 | 19,499 | A | | |
| | 1 | | FV3 | 55 | 17 | 0,250 | 212 | 4,240 | 1,922 | 1873 | 9 | 436 | 0,569 | 4,236 | 7,717 | 48,247 | | - | 0,486 | 28,581 | B | | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 1661 | | | | | 3345 | | | | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,561 | 31,161 | | |
| TU = 72 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|--------------------------|---|---------|
| Zuf | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppe | [-] |
| t _s | Sperrzeit | [s] |
| t _f | Freigabezeit | [s] |
| f _A | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| t _b | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| q _s | Sättigungsverkehrsstärke | [Kfz/h] |
| n _c | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahstreifens | [Kfz/h] |
| N _{GE} | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| N _{MS} | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau | [Kfz] |
| N _{MS,95} | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| L _x | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| LK | Länge des kurzen Aufstellstreifens | [m] |
| N _{MS,95>nk} | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| t _w | Mittlere Wartezeit | [s] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

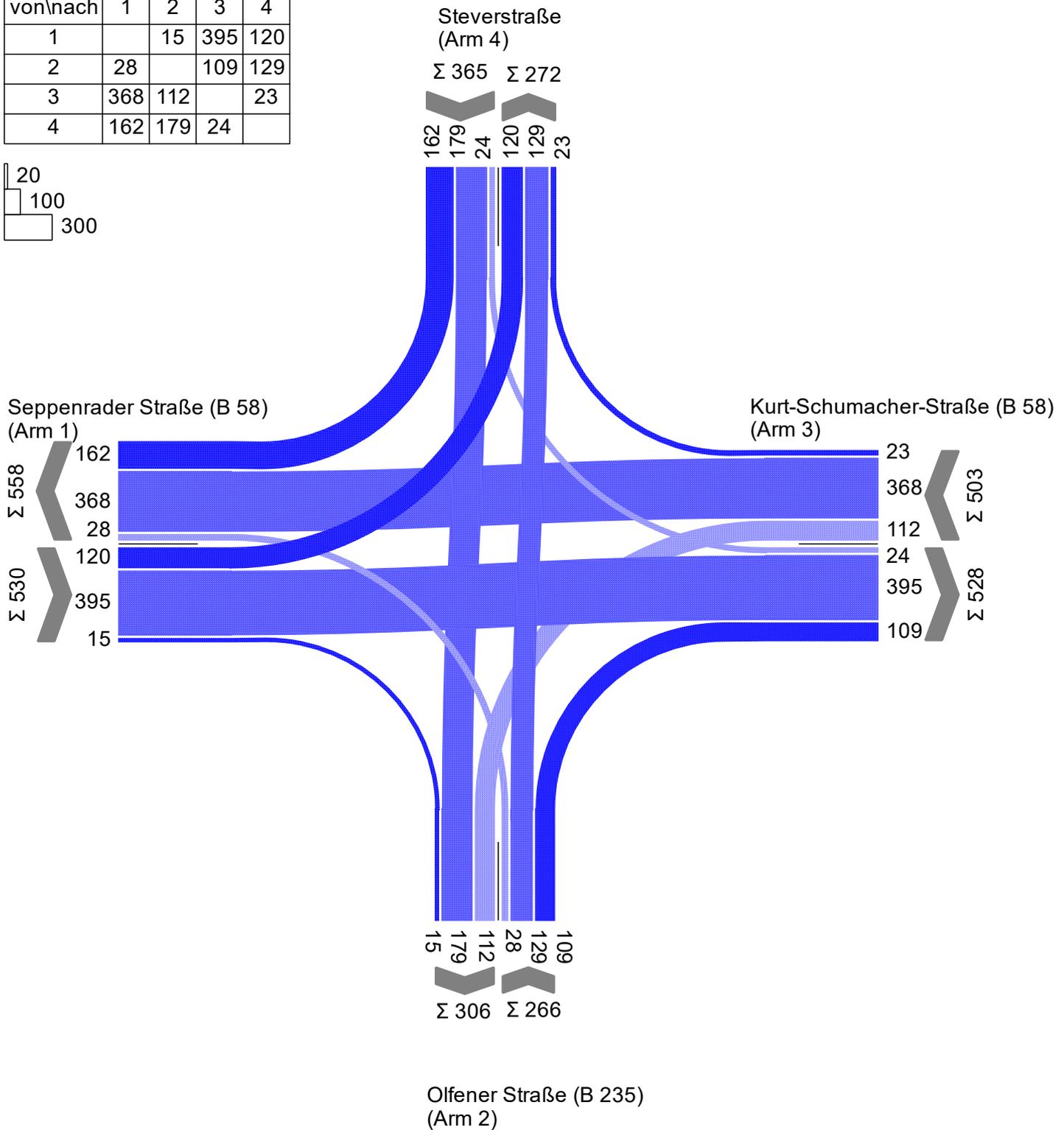
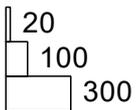
| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Strombelastungsdiagramm

LISA

Analyse NMS

| von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 1 | | 15 | 395 | 120 |
| 2 | 28 | | 109 | 129 |
| 3 | 368 | 112 | | 23 |
| 4 | 162 | 179 | 24 | |

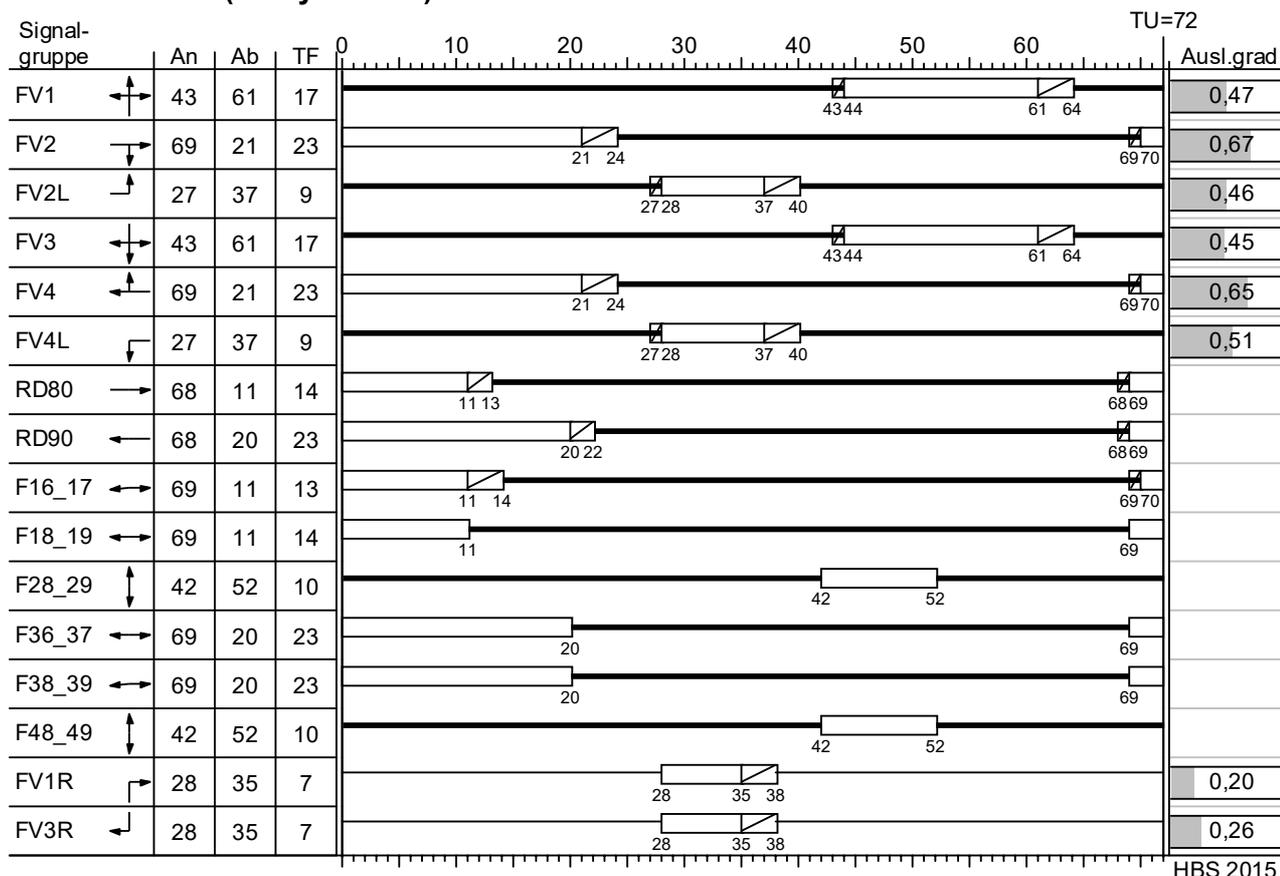


| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steuerstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Signalzeitenplan

LISA

P01 (Anlayse NMS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Nachweis der Verkehrsqualität

LISA

MIV - P01 (Analyse NMS) (TU=72) - Analyse NMS

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _f [s] | f _A [-] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | LK [m] | N _{MS,95>nk} [-] | x | t _w [s] | QSV [-] | Bemerkung | |
|---|----------|--------|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|---------------------------------|-------|-----------------------|------------|-----------|--|
| 1 | 2 | | FV2L | 63 | 9 | 0,139 | 120 | 2,400 | 1,935 | 1860 | 5 | 259 | 0,512 | 2,721 | 5,511 | 33,066 | | - | 0,463 | 35,640 | C | | |
| | 1 | | FV2 | 49 | 23 | 0,333 | 410 | 8,200 | 1,963 | 1834 | 12 | 609 | 1,384 | 8,438 | 13,351 | 86,835 | | - | 0,673 | 28,867 | B | | |
| 2 | 1 | | FV1 | 55 | 17 | 0,250 | 157 | 3,140 | 1,906 | 1889 | 7 | 333 | 0,531 | 3,352 | 6,448 | 39,152 | | - | 0,471 | 32,394 | B | | |
| | 3 | | FV1, FV1R | 48 | 24 | 0,347 | 109 | 2,180 | 2,202 | 1635 | 11 | 558 | 0,136 | 1,675 | 3,864 | 26,383 | | - | 0,195 | 17,625 | A | | |
| 3 | 1 | | FV4 | 49 | 23 | 0,333 | 391 | 7,820 | 1,989 | 1810 | 12 | 601 | 1,231 | 7,895 | 12,647 | 83,622 | | - | 0,651 | 27,867 | B | | |
| | 2 | | FV4L | 63 | 9 | 0,139 | 112 | 2,240 | 2,299 | 1566 | 4 | 218 | 0,636 | 2,713 | 5,499 | 39,197 | | - | 0,514 | 39,244 | C | | |
| 4 | 3 | | FV3, FV3R | 48 | 24 | 0,347 | 162 | 3,240 | 1,935 | 1860 | 12 | 623 | 0,200 | 2,560 | 5,266 | 31,596 | | - | 0,260 | 18,595 | A | | |
| | 1 | | FV3 | 55 | 17 | 0,250 | 203 | 4,060 | 1,899 | 1896 | 9 | 455 | 0,478 | 3,933 | 7,287 | 45,558 | | - | 0,446 | 27,068 | B | | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 1664 | | | | | 3656 | | | | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,524 | 28,196 | | |
| TU = 72 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|--------------------------|---|---------|
| Zuf | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppe | [-] |
| t _s | Sperrzeit | [s] |
| t _f | Freigabezeit | [s] |
| f _A | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| t _b | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| q _s | Sättigungsverkehrsstärke | [Kfz/h] |
| n _c | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahstreifens | [Kfz/h] |
| N _{GE} | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| N _{MS} | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau | [Kfz] |
| N _{MS,95} | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| L _x | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| LK | Länge des kurzen Aufstellstreifens | [m] |
| N _{MS,95>nk} | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| t _w | Mittlere Wartezeit | [s] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

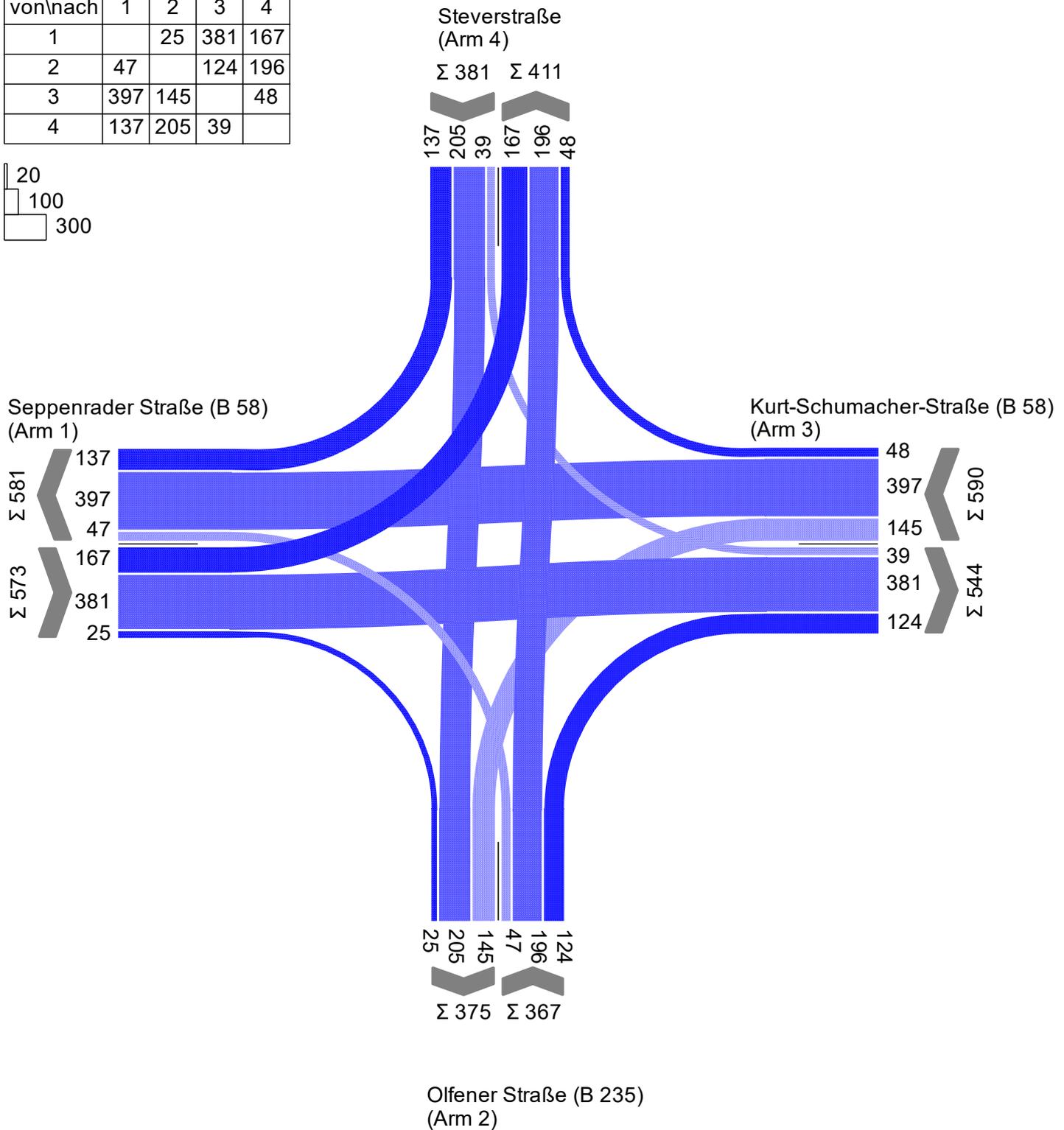
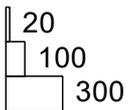
| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Strombelastungsdiagramm

LISA

P0 MS

| von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 1 | | 25 | 381 | 167 |
| 2 | 47 | | 124 | 196 |
| 3 | 397 | 145 | | 48 |
| 4 | 137 | 205 | 39 | |

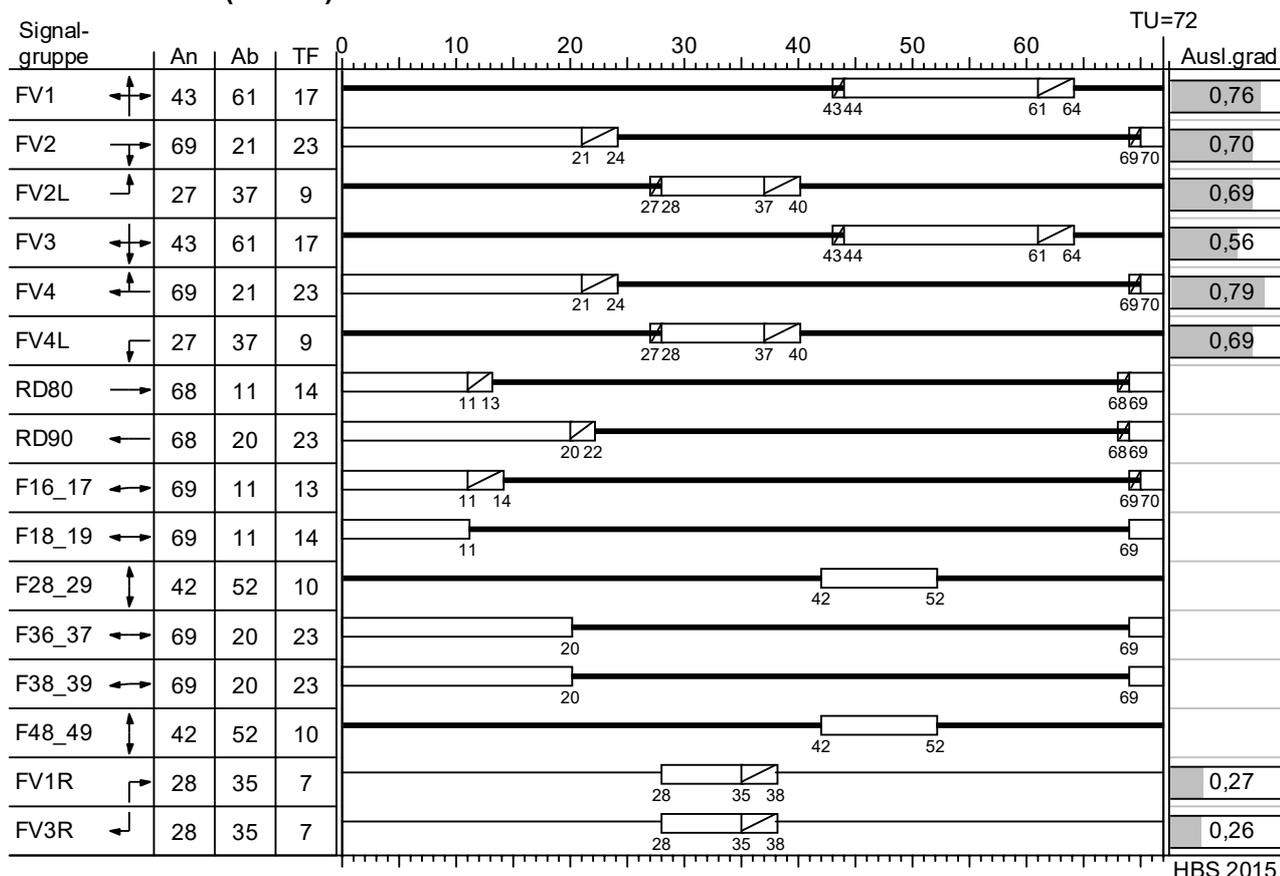


| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steuerstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Signalzeitenplan

LISA

P01 (P0 MS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Nachweis der Verkehrsqualität

LISA

MIV - P01 (P0 MS) (TU=72) - P0 MS

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | tf [s] | fa [-] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | NGE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | LK [m] | NMS,95>nk [-] | x | tw [s] | QSV [-] | Bemerkung | | |
|---|----------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|-----------|-----------|------------------|-------|-----------|------------|-----------|--|--|
| 1 | 2 | ↑ | FV2L | 63 | 9 | 0,139 | 167 | 3,340 | 2,057 | 1750 | 5 | 243 | 1,428 | 4,607 | 8,237 | 52,536 | | - | 0,687 | 50,661 | D | | | |
| | 1 | → | FV2 | 49 | 23 | 0,333 | 406 | 8,120 | 2,040 | 1765 | 12 | 580 | 1,607 | 8,686 | 13,670 | 91,370 | | - | 0,700 | 31,032 | B | | | |
| 2 | 1 | ↔ | FV1 | 55 | 17 | 0,250 | 243 | 4,860 | 1,924 | 1871 | 6 | 318 | 2,280 | 6,916 | 11,364 | 69,752 | | - | 0,764 | 54,313 | D | | | |
| | 3 | ↔ | FV1, FV1R | 48 | 24 | 0,347 | 124 | 2,480 | 2,545 | 1415 | 9 | 460 | 0,211 | 2,046 | 4,465 | 35,229 | | - | 0,270 | 19,631 | A | | | |
| 3 | 1 | ↔ | FV4 | 49 | 23 | 0,333 | 445 | 8,900 | 2,104 | 1711 | 11 | 562 | 2,964 | 11,040 | 16,659 | 113,148 | | - | 0,792 | 40,906 | C | | | |
| | 2 | ↔ | FV4L | 63 | 9 | 0,139 | 145 | 2,900 | 2,376 | 1515 | 4 | 211 | 1,413 | 4,174 | 7,629 | 56,210 | | - | 0,687 | 53,613 | D | | | |
| 4 | 3 | ↔ | FV3, FV3R | 48 | 24 | 0,347 | 137 | 2,740 | 2,127 | 1693 | 11 | 528 | 0,199 | 2,250 | 4,787 | 31,565 | | - | 0,259 | 19,895 | A | | | |
| | 1 | ↔ | FV3 | 55 | 17 | 0,250 | 244 | 4,880 | 1,912 | 1883 | 9 | 432 | 0,807 | 5,129 | 8,959 | 55,743 | | - | 0,565 | 31,305 | B | | | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 1911 | | | | | 3334 | | | | | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,651 | 38,217 | | | |
| TU = 72 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-----------|---|---------|
| Zuf | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahrstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahrstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppe | [-] |
| ts | Sperrzeit | [s] |
| tf | Freigabezeit | [s] |
| fa | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| tb | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| qs | Sättigungsverkehrsstärke | [Kfz/h] |
| nc | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahrstreifens | [Kfz/h] |
| NGE | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| NMS | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau | [Kfz] |
| NMS,95 | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| Lx | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| LK | Länge des kurzen Aufstellstreifens | [m] |
| NMS,95>nk | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| tw | Mittlere Wartezeit | [s] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

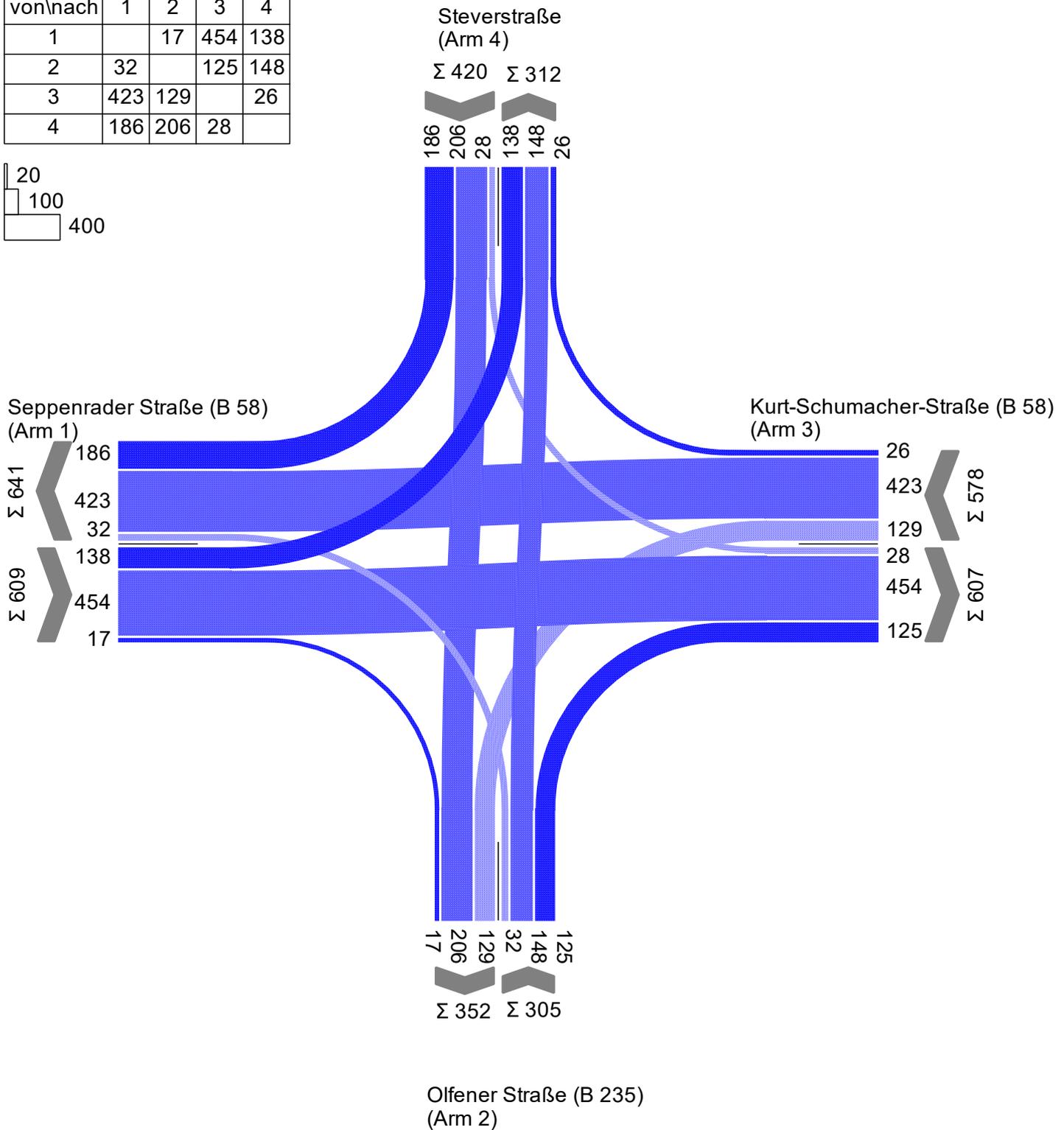
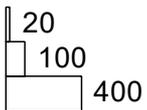
| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Strombelastungsdiagramm

LISA

P0 NMS

| von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|-----|-----|-----|
| 1 | | 17 | 454 | 138 |
| 2 | 32 | | 125 | 148 |
| 3 | 423 | 129 | | 26 |
| 4 | 186 | 206 | 28 | |

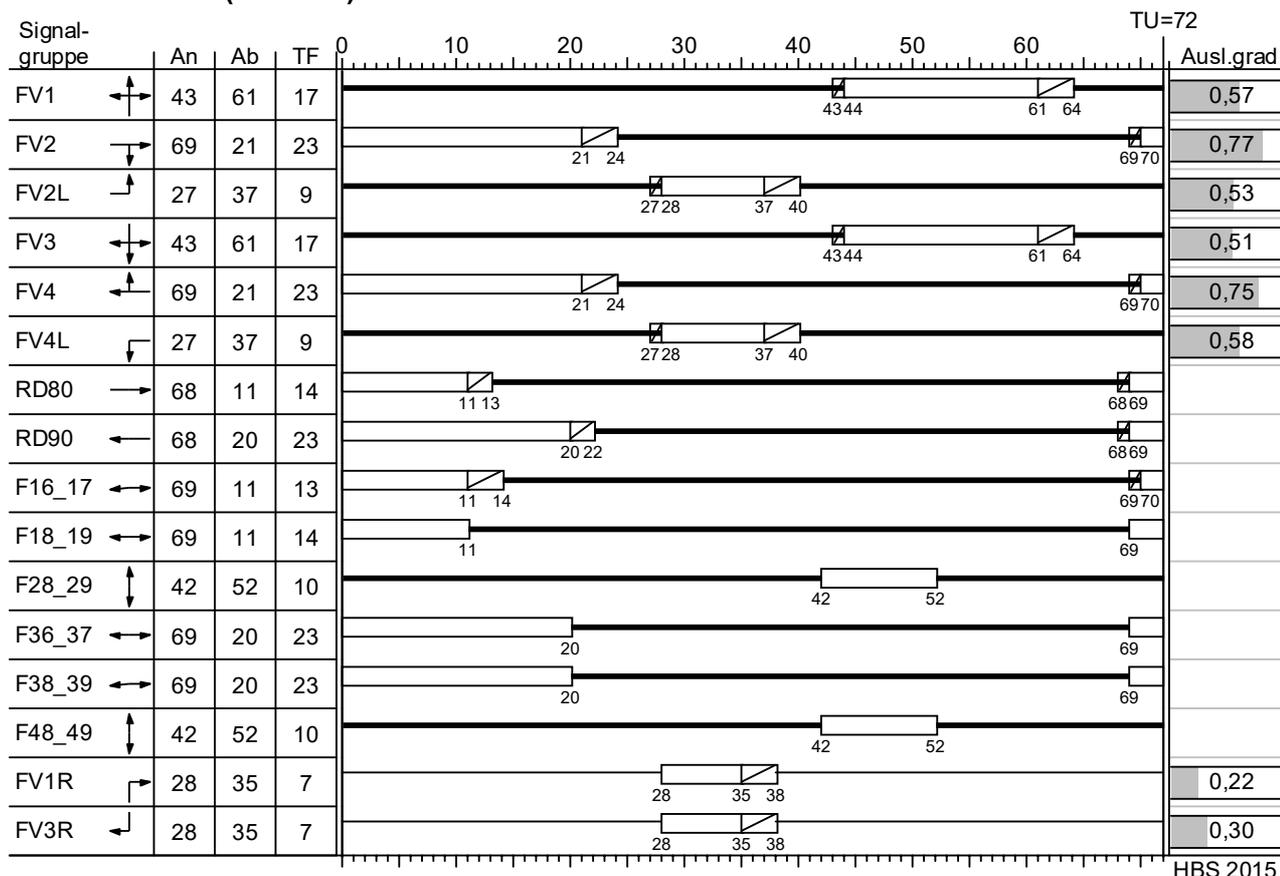


| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steuerstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Signalzeitenplan

LISA

P01 (P0 NMS)



Dieses Festzeitprogramm darf nicht geschaltet werden. Die Zwischenzeiten wurden geschätzt.

| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Nachweis der Verkehrsqualität

LISA

MIV - P01 (P0 NMS) (TU=72) - P0 NMS

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | tf [s] | fa [-] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | NGE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | LK [m] | NMS,95>nk [-] | x | tw [s] | QSV [-] | Bemerkung | |
|---|----------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|-----------|-----------|------------------|-------|-----------|------------|-----------|--|
| 1 | 2 | ↑ | FV2L | 63 | 9 | 0,139 | 138 | 2,760 | 1,935 | 1860 | 5 | 259 | 0,693 | 3,260 | 6,314 | 37,884 | | - | 0,533 | 38,455 | C | | |
| | 1 | → | FV2 | 49 | 23 | 0,333 | 471 | 9,420 | 1,960 | 1837 | 12 | 610 | 2,568 | 11,029 | 16,646 | 108,166 | | - | 0,772 | 36,755 | C | | |
| 2 | 1 | ↕ | FV1 | 55 | 17 | 0,250 | 180 | 3,600 | 1,897 | 1897 | 6 | 314 | 0,832 | 4,150 | 7,595 | 46,026 | | - | 0,573 | 37,211 | C | | |
| | 3 | ↗ | FV1, FV1R | 48 | 24 | 0,347 | 125 | 2,500 | 2,167 | 1661 | 11 | 567 | 0,159 | 1,940 | 4,296 | 28,869 | | - | 0,220 | 17,912 | A | | |
| 3 | 1 | ← | FV4 | 49 | 23 | 0,333 | 449 | 8,980 | 1,990 | 1809 | 12 | 601 | 2,155 | 10,132 | 15,515 | 102,678 | | - | 0,747 | 34,270 | B | | |
| | 2 | ↘ | FV4L | 63 | 9 | 0,139 | 129 | 2,580 | 2,250 | 1600 | 4 | 222 | 0,854 | 3,271 | 6,330 | 44,171 | | - | 0,581 | 42,881 | C | | |
| 4 | 3 | ↙ | FV3, FV3R | 48 | 24 | 0,347 | 186 | 3,720 | 1,935 | 1860 | 12 | 623 | 0,245 | 2,994 | 5,920 | 35,520 | | - | 0,299 | 19,108 | A | | |
| | 1 | ↓ | FV3 | 55 | 17 | 0,250 | 234 | 4,680 | 1,856 | 1940 | 9 | 460 | 0,629 | 4,690 | 8,353 | 50,870 | | - | 0,509 | 28,756 | B | | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 1912 | | | | | 3656 | | | | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,603 | 32,823 | | |
| TU = 72 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

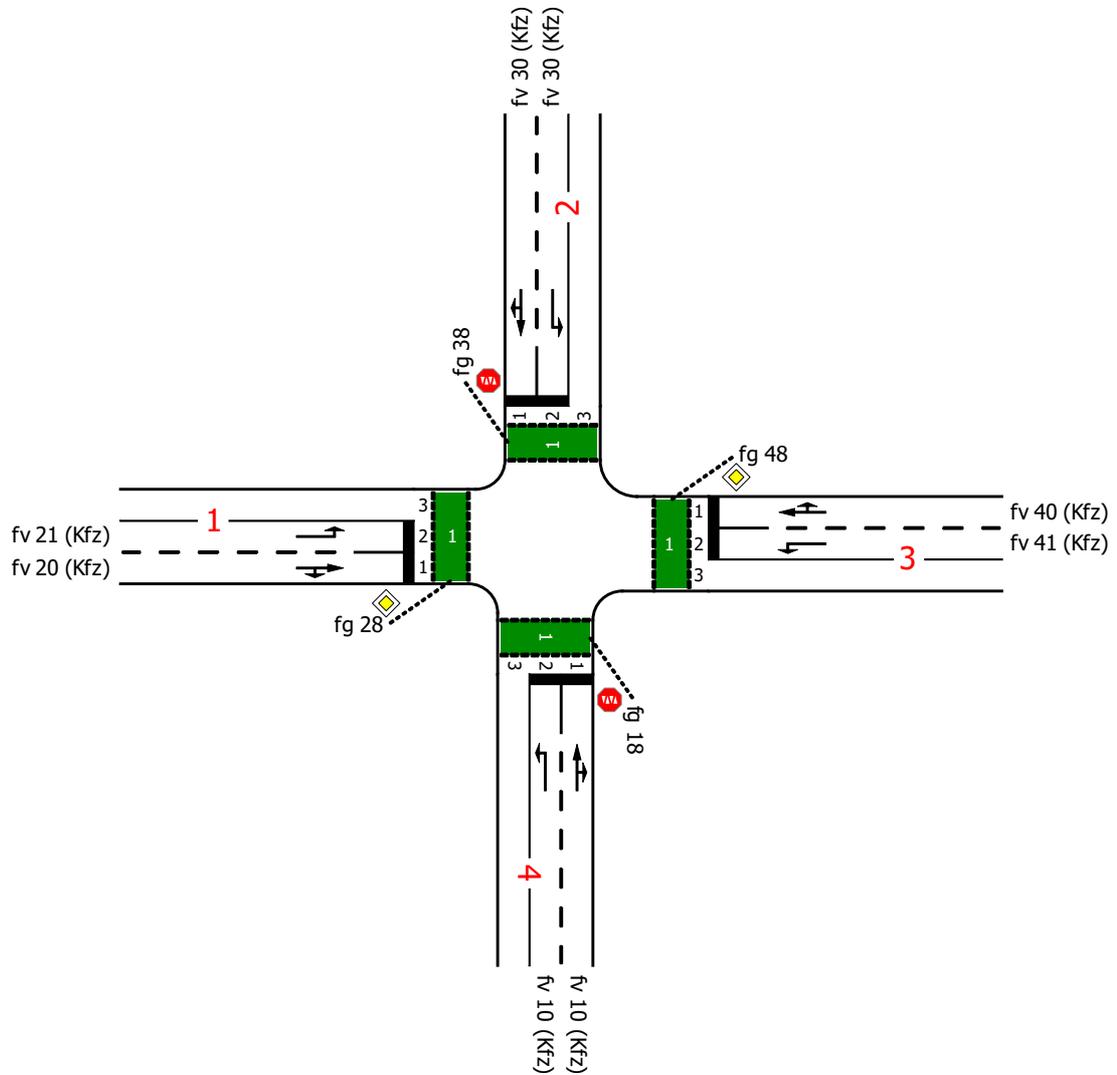
| | | |
|-----------|---|---------|
| Zuf | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahrstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahrstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppe | [-] |
| ts | Sperrzeit | [s] |
| tf | Freigabezeit | [s] |
| fa | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| tb | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| qs | Sättigungsverkehrsstärke | [Kfz/h] |
| nc | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahrstreifens | [Kfz/h] |
| NGE | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| NMS | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau | [Kfz] |
| NMS,95 | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| Lx | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| LK | Länge des kurzen Aufstellstreifens | [m] |
| NMS,95>nk | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| tw | Mittlere Wartezeit | [s] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

| | | | | | |
|-------------|---|-------------|------------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen | | | | |
| Knotenpunkt | KP4 - Seppenrader Straße (B 58) / Olfener Straße (B 235) / Steverstraße | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 02 - FV2L + FV4L | Datum | 05.04.2022 |
| Bearbeiter | Ch. Knof | Abzeichnung | | Blatt | |

Knotendaten

LISA

KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook



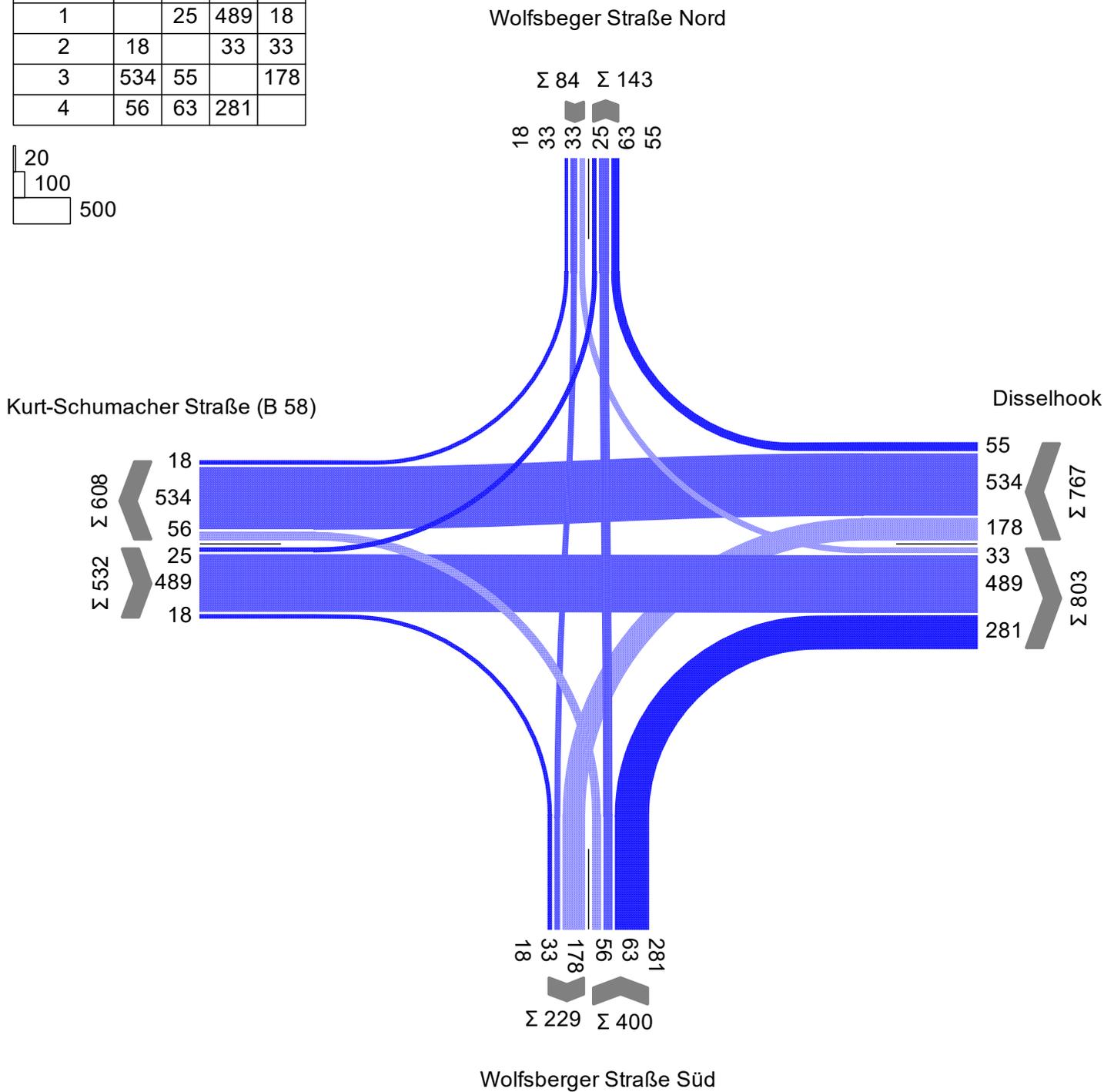
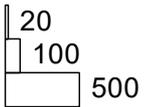
| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |

Strombelastungsdiagramm

LISA

P0 MS

| von\nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|----|-----|-----|
| 1 | | 25 | 489 | 18 |
| 2 | 18 | | 33 | 33 |
| 3 | 534 | 55 | | 178 |
| 4 | 56 | 63 | 281 | |

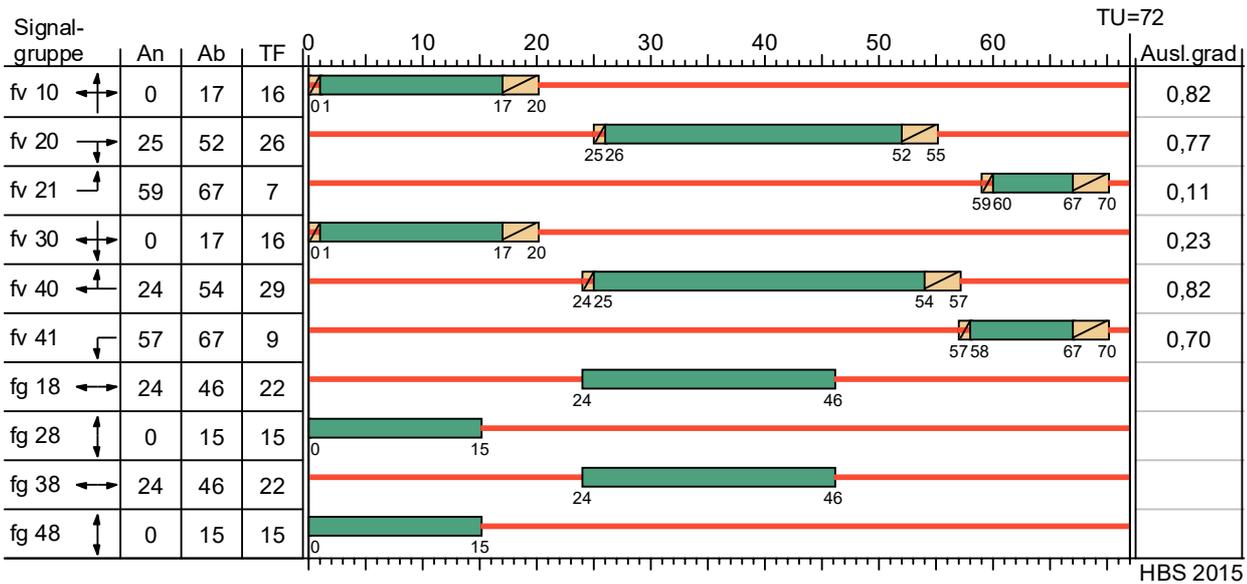


| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |

Signalzeitenplan

LISA

P1.1 P0-Fall



Auf Grundlage des SZP vom Ingenieurbüro nts Münster vom 22.08.2008.

Zwischenzeiten sind teilweise nur geschätzt, der SZP darf so nicht geschaltet werden!

| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |

Nachweis der Verkehrsqualität

LISA

MIV - P1.1 P0-Fall (TU=72) - P0 MS

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _f [s] | f _A [-] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | LK [m] | N _{MS,95>n_K} [-] | x | t _w [s] | QSV [-] | Bemerkung | |
|---|----------|--------|-------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--|-------|-----------------------|------------|-----------|--|
| 1 | 2 | | fv 21 | 65 | 7 | 0,111 | 25 | 0,500 | 1,800 | 2000 | 4 | 222 | 0,071 | 1,742 | 10,452 | | - | 0,113 | 29,964 | B | | |
| | 1 | | fv 20 | 46 | 26 | 0,375 | 507 | 10,140 | 2,040 | 1765 | 13 | 662 | 2,474 | 17,068 | 115,311 | | - | 0,766 | 33,184 | B | | |
| 2 | 1 | | fv 30 | 56 | 16 | 0,236 | 51 | 1,020 | 1,904 | 1890 | 9 | 446 | 0,072 | 2,453 | 14,718 | | - | 0,114 | 22,175 | B | | |
| | 2 | | fv 30 | 56 | 16 | 0,236 | 33 | 0,660 | 1,964 | 1833 | 3 | 144 | 0,167 | 2,285 | 14,958 | | - | 0,229 | 35,274 | C | | |
| 3 | 1 | | fv 40 | 43 | 29 | 0,417 | 589 | 11,780 | 2,088 | 1724 | 14 | 719 | 3,834 | 20,651 | 145,094 | | - | 0,819 | 37,779 | C | | |
| | 2 | | fv 41 | 63 | 9 | 0,139 | 178 | 3,560 | 1,951 | 1845 | 5 | 256 | 1,495 | 8,627 | 56,110 | | - | 0,695 | 50,564 | D | | |
| 4 | 2 | | fv 10 | 56 | 16 | 0,236 | 56 | 1,120 | 1,897 | 1898 | 7 | 356 | 0,104 | 2,767 | 17,499 | | - | 0,157 | 25,510 | B | | |
| | 1 | | fv 10 | 56 | 16 | 0,236 | 344 | 6,880 | 2,030 | 1774 | 8 | 418 | 3,631 | 15,543 | 96,242 | | - | 0,823 | 57,350 | D | | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 1783 | | | | | 3223 | | | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,731 | 40,537 | | |
| TU = 72 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-------------------------------------|---|---------|
| Zuf | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahrstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahrstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppe | [-] |
| t _s | Sperrzeit | [s] |
| t _f | Freigabezeit | [s] |
| f _A | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| t _b | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| q _s | Sättigungsverkehrsstärke | [Kfz/h] |
| n _C | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahrstreifens | [Kfz/h] |
| N _{GE} | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| N _{MS,95} | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| L _x | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| LK | Länge des kurzen Aufstellstreifens | [m] |
| N _{MS,95>n_K} | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| t _w | Mittlere Wartezeit | [s] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

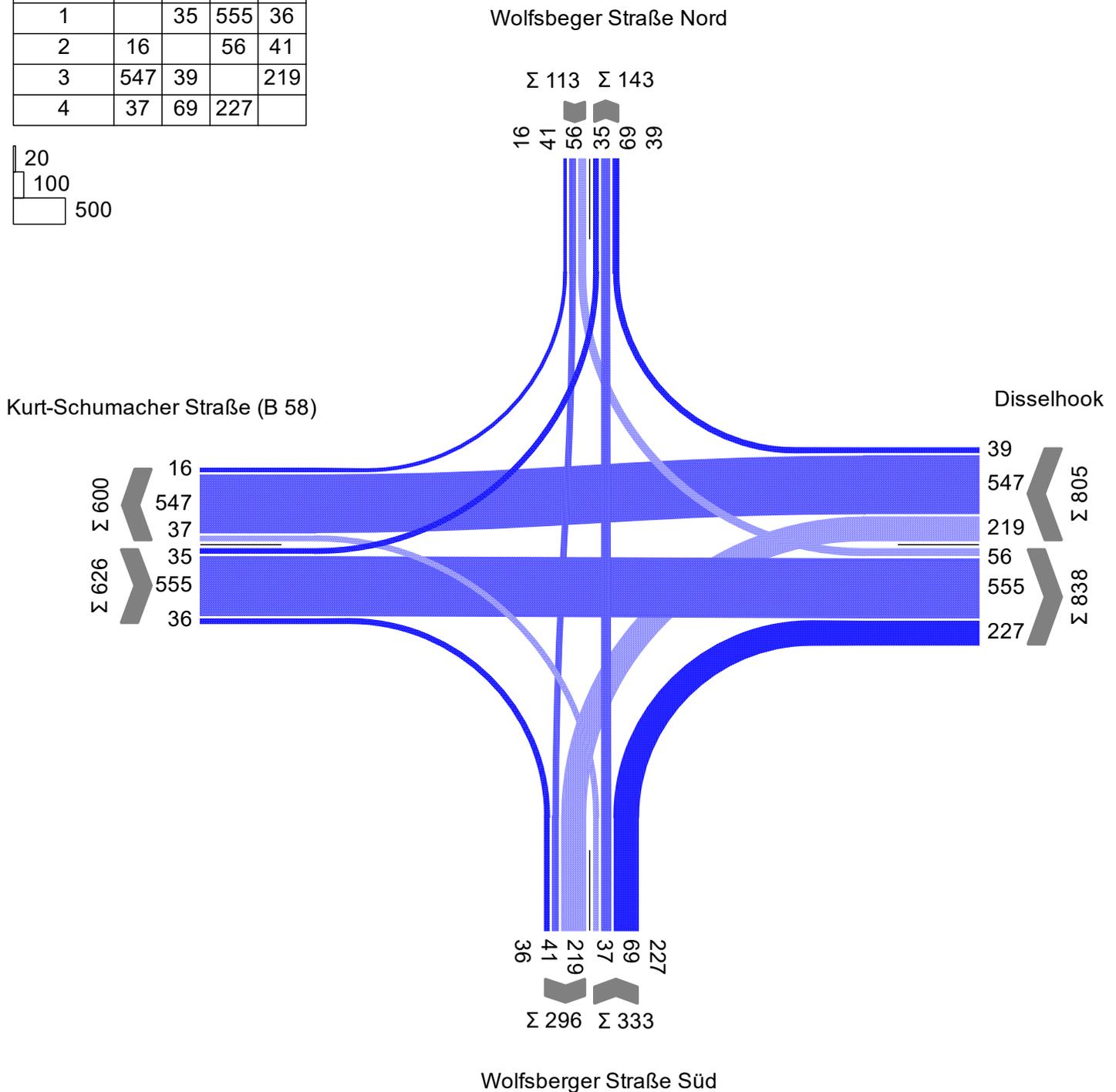
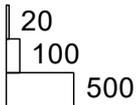
| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |

Strombelastungsdiagramm

LISA

P0 AS

| von\nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|----|-----|-----|
| 1 | | 35 | 555 | 36 |
| 2 | 16 | | 56 | 41 |
| 3 | 547 | 39 | | 219 |
| 4 | 37 | 69 | 227 | |

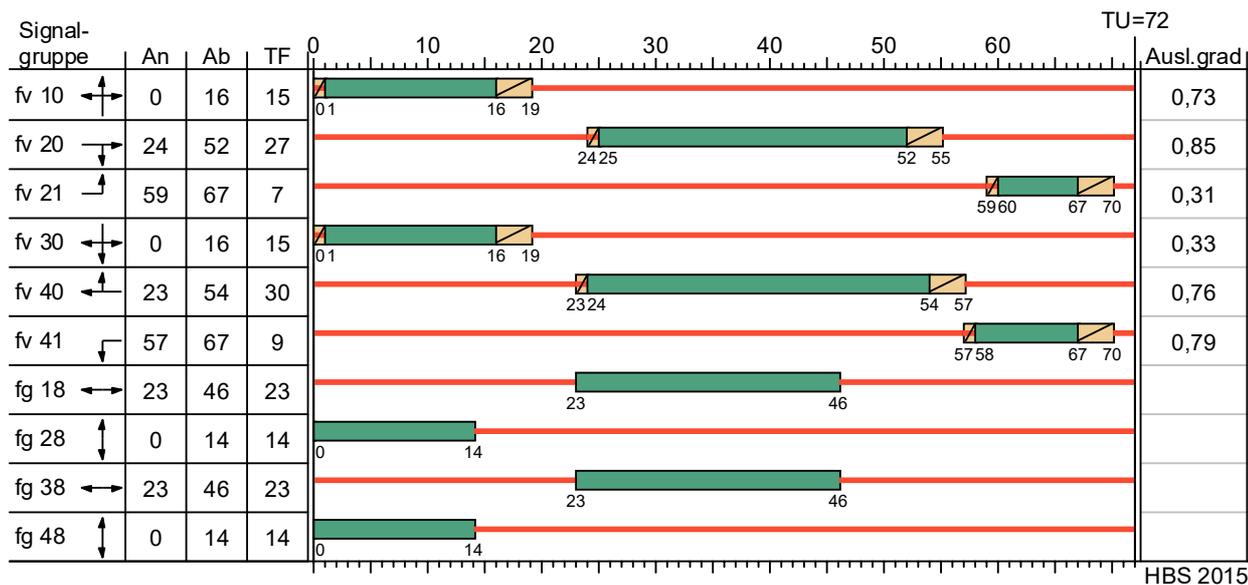


| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |

Signalzeitenplan

LISA

P2.1 P0-Fall



Auf Grundlage des SZP vom Ingenieurbüro nts Münster vom 22.08.2008.

Zwischenzeiten sind teilweise nur geschätzt, der SZP darf so nicht geschaltet werden!

| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |

Nachweis der Verkehrsqualität

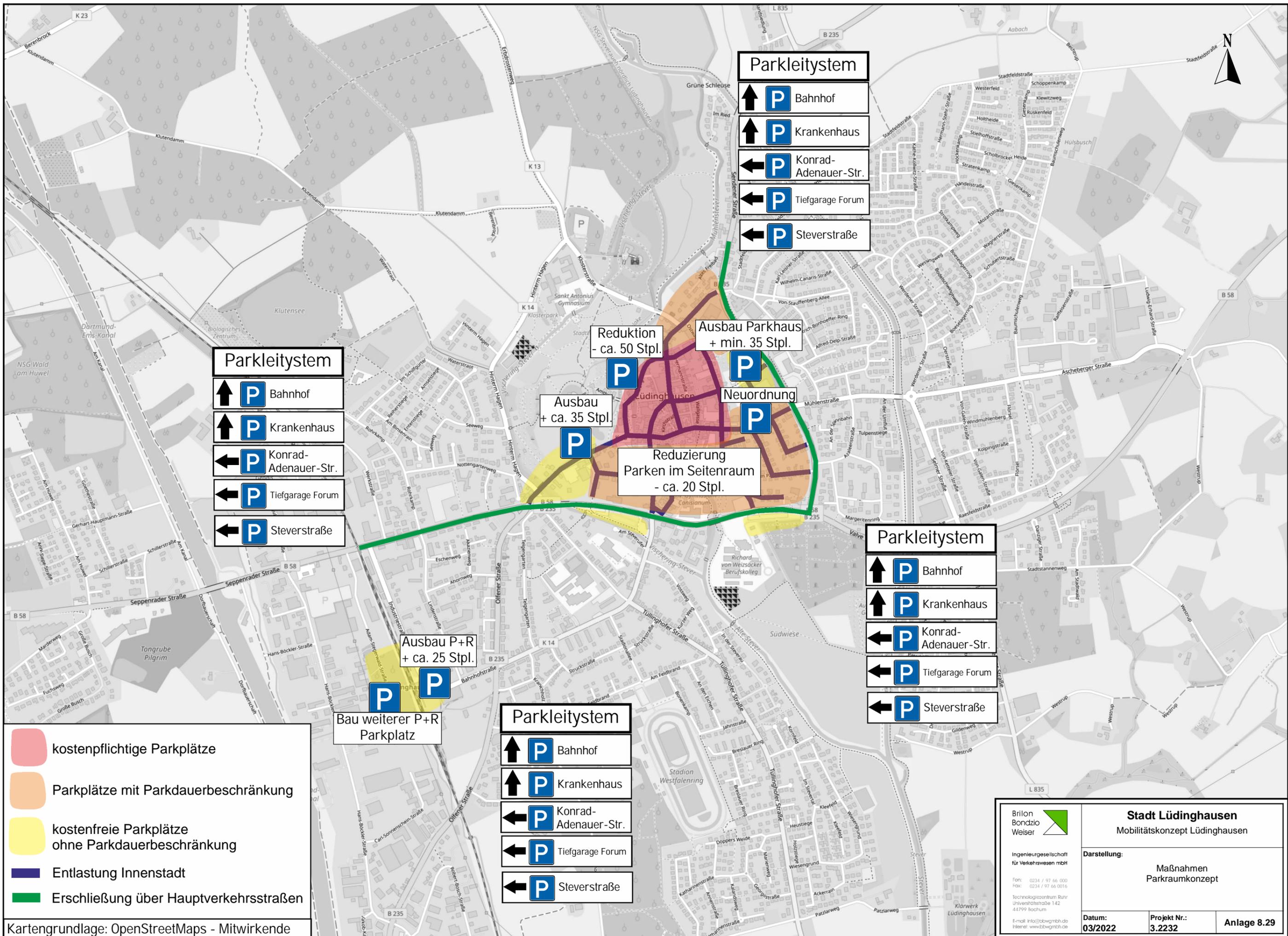
LISA

MIV - P2.1 P0-Fall (TU=72) - P0 AS

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _f [s] | f _A [-] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | LK [m] | N _{MS,95>n_K} [-] | x | t _w [s] | QSV [-] | Bemerkung | |
|---|----------|---|-------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------|--|-------|-----------------------|------------|-----------|--|
| 1 | 2 |  | fv 21 | 65 | 7 | 0,111 | 35 | 0,700 | 3,575 | 1007 | 2 | 112 | 0,259 | 2,512 | 29,933 | | - | 0,313 | 37,801 | C | | |
| | 1 |  | fv 20 | 45 | 27 | 0,389 | 591 | 11,820 | 2,016 | 1786 | 14 | 694 | 5,267 | 22,849 | 153,819 | | - | 0,852 | 47,424 | C | | |
| 2 | 1 |  | fv 30 | 57 | 15 | 0,222 | 57 | 1,140 | 1,937 | 1858 | 8 | 413 | 0,089 | 2,699 | 16,793 | | - | 0,138 | 23,255 | B | | |
| | 2 |  | fv 30 | 57 | 15 | 0,222 | 56 | 1,120 | 1,849 | 1947 | 3 | 171 | 0,278 | 3,280 | 20,211 | | - | 0,327 | 36,683 | C | | |
| 3 | 1 |  | fv 40 | 42 | 30 | 0,431 | 586 | 11,720 | 1,998 | 1802 | 16 | 776 | 2,310 | 18,101 | 121,422 | | - | 0,755 | 27,994 | B | | |
| | 2 |  | fv 41 | 63 | 9 | 0,139 | 219 | 4,380 | 1,813 | 1986 | 6 | 276 | 2,701 | 11,394 | 68,843 | | - | 0,793 | 65,224 | D | | |
| 4 | 2 |  | fv 10 | 57 | 15 | 0,222 | 37 | 0,740 | 1,874 | 1921 | 7 | 337 | 0,069 | 2,097 | 13,098 | | - | 0,110 | 25,720 | B | | |
| | 1 |  | fv 10 | 57 | 15 | 0,222 | 296 | 5,920 | 1,975 | 1823 | 8 | 404 | 1,919 | 12,027 | 72,162 | | - | 0,733 | 43,125 | C | | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 1877 | | | | | 3183 | | | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,734 | 41,095 | | |
| TU = 72 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-------------------------------------|---|---------|
| Zuf | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahrstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahrstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppe | [-] |
| t _s | Sperrzeit | [s] |
| t _f | Freigabezeit | [s] |
| f _A | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| t _b | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| q _s | Sättigungsverkehrsstärke | [Kfz/h] |
| n _C | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahrstreifens | [Kfz/h] |
| N _{GE} | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| N _{MS,95} | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| L _x | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| LK | Länge des kurzen Aufstellstreifens | [m] |
| N _{MS,95>n_K} | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| t _w | Mittlere Wartezeit | [s] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | [-] |

| | | | | | |
|-------------|--|-------------|-----------------|-------|------------|
| Projekt | Lüdinghausen, Mobilitätskonzept | | | | |
| Knotenpunkt | KP5 - Kurt-Schumacher-Straße (B 58) / Wolfberger Straße / Disselhook | | | | |
| Auftragsnr. | 3.2232 | Variante | 04 - Variante 3 | Datum | 04.04.2022 |
| Bearbeiter | Sigrid Westphal | Abzeichnung | | Blatt | |



- kostenpflichtige Parkplätze
- Parkplätze mit Parkdauerbeschränkung
- kostenfreie Parkplätze ohne Parkdauerbeschränkung
- Entlastung Innenstadt
- Erschließung über Hauptverkehrsstraßen

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|--|---|---------------------------|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@obwgmhb.de Internet: www.obwgmhb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | |
| | <p>Darstellung:</p> <p>Maßnahmen Parkraumkonzept</p> | |
| <p>Datum: 03/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 8.29</p> |

Optimierung der Busfahrpläne (Umsteigezeiten Bus - Bahn)
und erhöhte Taktung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen

zeitliche und räumliche Erweiterung des ÖPNV-Angebots:
z. B. AST, Taxibus oder On-Demand-Verkehr

Linie 512
Linie 523 oder
Bürgerbus

Bau einer Fuß- und
Radverkehrsbrücke
über die Gleise

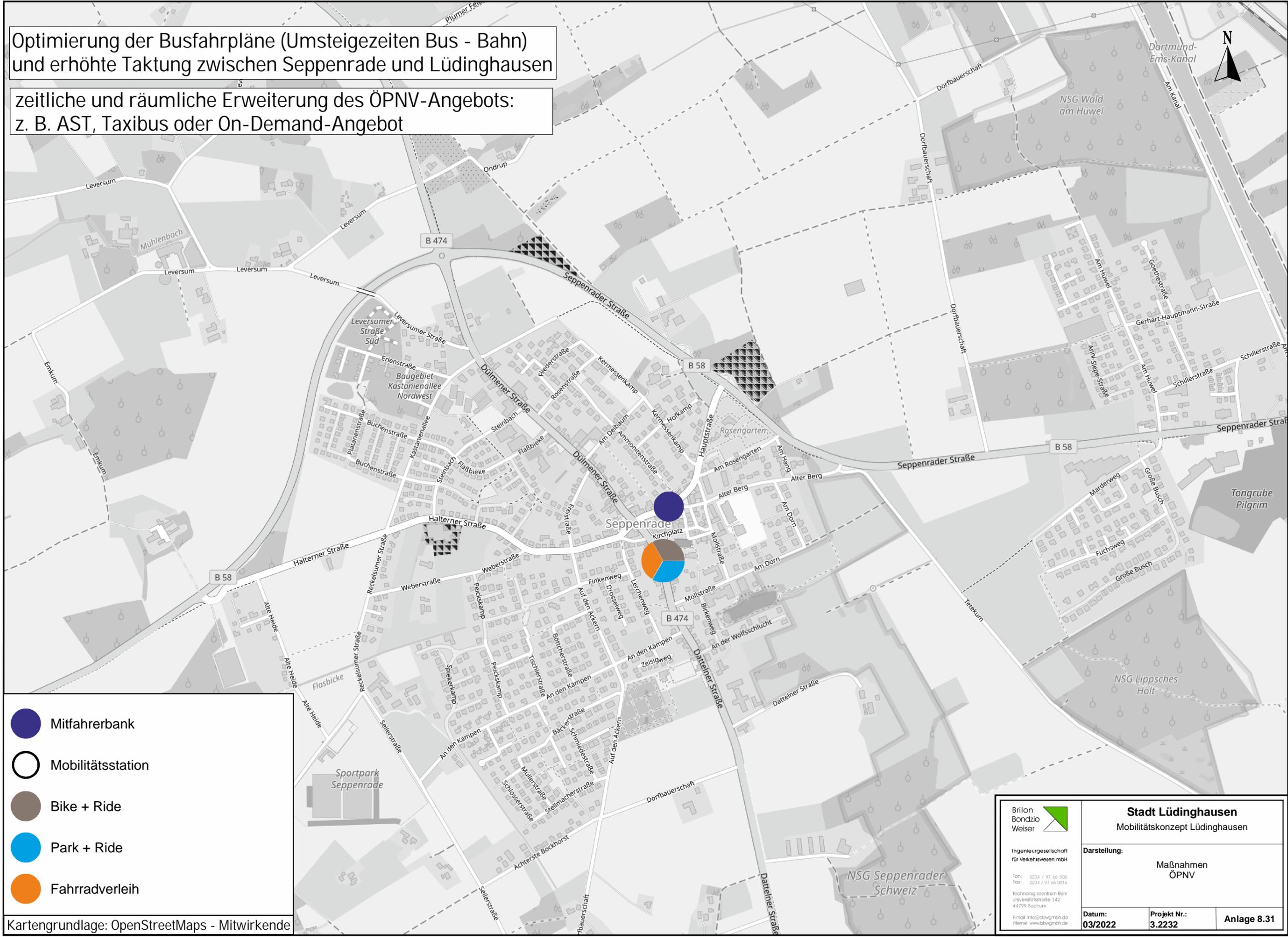
-  Mitfahrerbank
-  neue Bushaltestelle
-  Mobilitätsstation
-  E-Ladestation
-  Bike + Ride
-  Park + Ride
-  Carsharing
-  Fahrradverleih
-  E-Scooter-Verleih

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | |
|--|---|---------------------------|
|  <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologienentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@obwgmhb.de Internet: www.obwgmhb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | |
| | <p>Darstellung: Maßnahmen ÖPNV</p> | |
| <p>Datum: 03/2022</p> | <p>Projekt Nr.: 3.2232</p> | <p>Anlage 8.30</p> |

Optimierung der Busfahrpläne (Umsteigezeiten Bus - Bahn) und erhöhte Taktung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen

zeitliche und räumliche Erweiterung des ÖPNV-Angebots:
z. B. AST, Taxibus oder On-Demand-Angebot



-  Mitfahrerbank
-  Mobilitätsstation
-  Bike + Ride
-  Park + Ride
-  Fahrradverleih

Kartengrundlage: OpenStreetMaps - Mitwirkende

| | | | |
|--|---|--------------------|--|
| <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@ibwgmhb.de Internet: www.ibwgmhb.de</p> | <p>Stadt Lüdinghausen Mobilitätskonzept Lüdinghausen</p> | | |
| | <p>Darstellung: Maßnahmen ÖPNV</p> | | |
| Datum: 03/2022 | Projekt Nr.: 3.2232 | Anlage 8.31 | |

R 1.1 Stadtfeldstraße – westlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

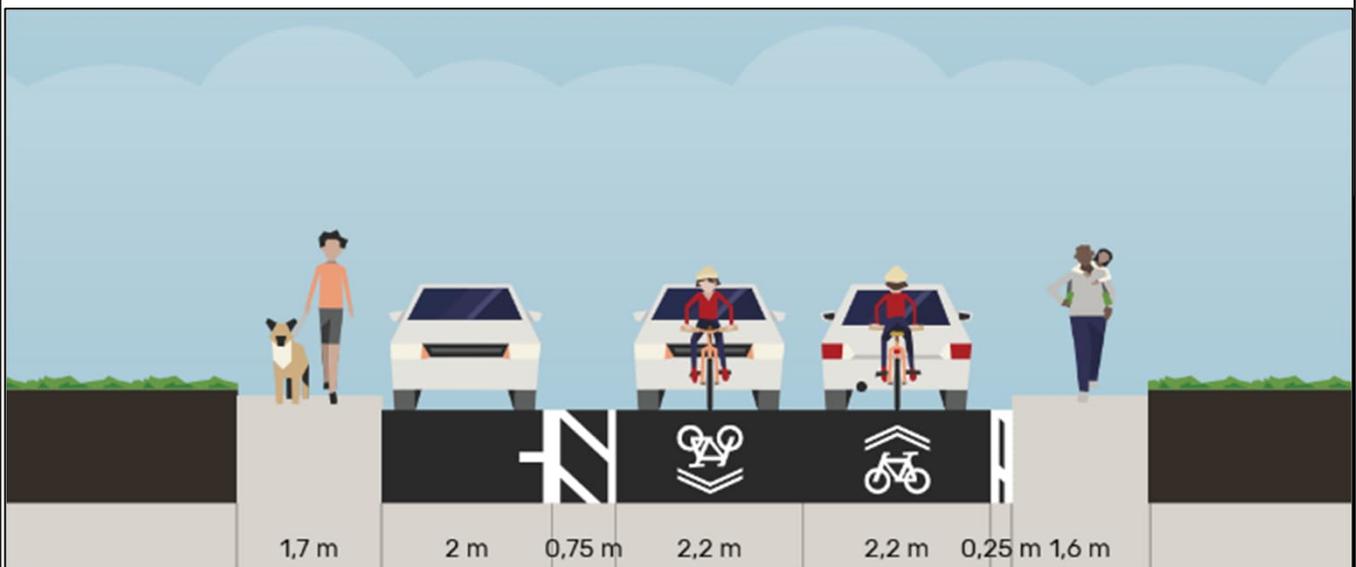
Beschilderungs- und Markierungsplan



Beschreibung:

Im westlichen Straßenabschnitt zwischen der B 235 und der Ostentsteuerbrücke wird die Stadtfeldstraße gemäß der Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen [17] als Fahrradstraße umgestaltet:

Straßenquerschnitt Stadtfeldstraße:



Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Reduktion des Durchgangsverkehrs
- Reduktion Geschwindigkeit Kfz-Verkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Baumschulenweg
- Mühlenstraße
- Ascheberger Straße
- Stadtfeldstraße östlicher Straßenabschnitt

R 2.1 Stadtfeldstraße – östlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

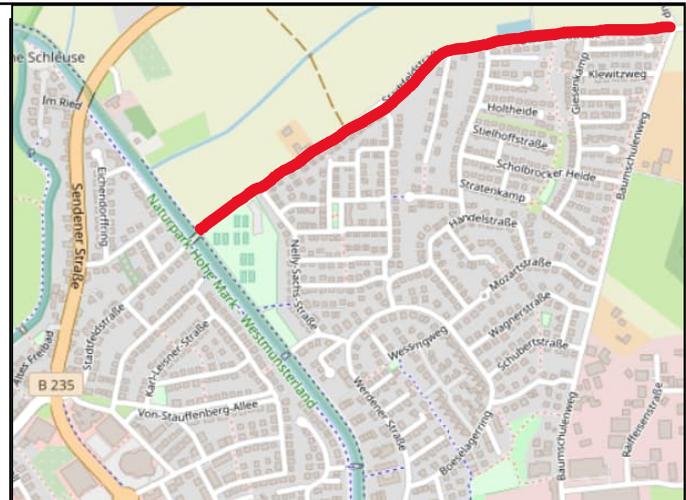
div. Förderprogramme des
Bundes und des Landes
NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Zwischen der Ostensteverbrücke und dem Baumschulenweg wird der Radverkehr derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Darüber hinaus befindet sich auf der südlichen Fahrbahnseite ein Gehweg, der für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen freigegeben ist. Es entstehen häufig Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Nördlich der Stadtfeldstraße soll ein Wohngebiet entstehen. Für die künftige Gestaltung der Stadtfeldstraße werden beidseitige Radverkehrsanlagen mit einer Breite von jeweils 2,0 m sowie Gehwege mit einer Breite von 2,5 m empfohlen. Die Fahrbahnbreite von 5,50 m ermöglicht die Begegnung Lkw / Pkw.

Bei der Planung ist die bestehende Baumreihe auf der nördlichen Straßenseite zu berücksichtigen.

Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Baumschulenweg
- Mühlenstraße
- Ascheberger Straße
- Stadtfeldstraße westlicher Straßenabschnitt

R 3.1 Baumschulenweg – nördlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

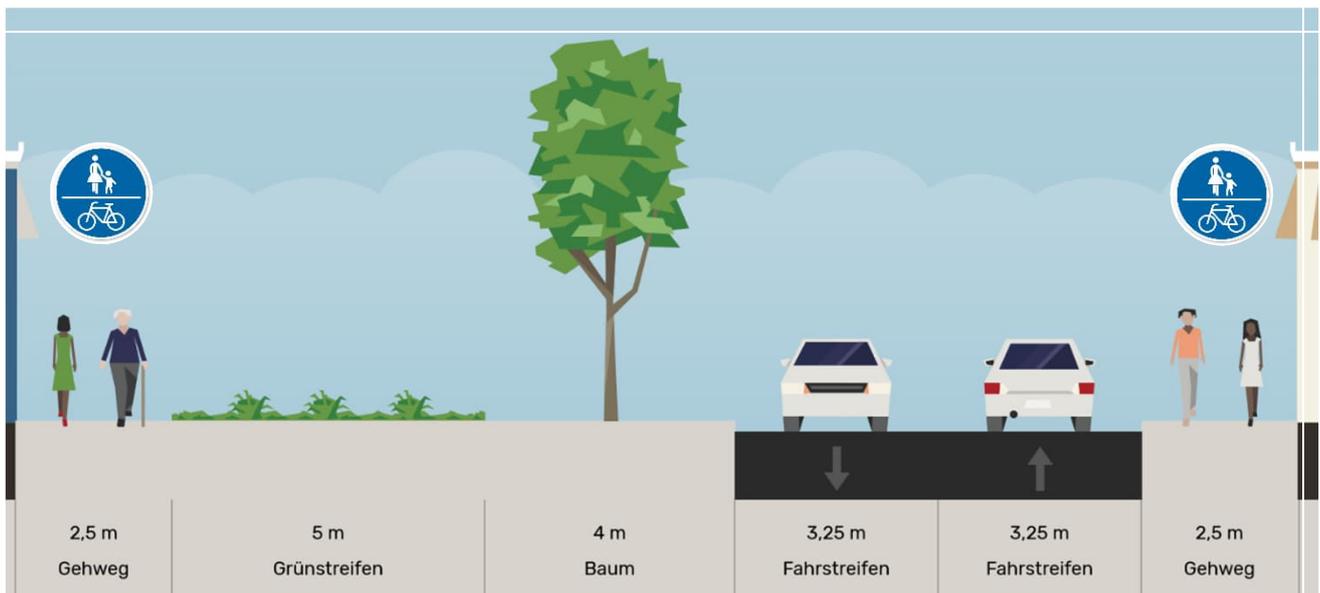
Objektplanung



Beschreibung:

Im Straßenabschnitt nördlich der Schubertstraße ist der Baumschulenweg für die Funktion im Straßennetz als Sammelstraße unzureichend ausgebaut. Die Begegnung Lkw / Pkw ist nicht durchgehend möglich, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Zwischen der Schubertstraße und der Mozartstraße sind keine Fußverkehrsanlagen angelegt.

Es wird empfohlen, den Baumschulenweg entsprechend der Funktion im Straßennetz und durchgängig mit Fuß- und Radverkehrsanlagen auszubauen. Es werden beidseitige gemischte Geh- und Radwege und eine Fahrbahnbreite von 6,50 m empfohlen, um die Begegnung Bus / Bus zu ermöglichen.



Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung
- Begegnung Pkw / Lkw möglich
- Sichere Fuß- und Radverkehrsführung

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stadtfeldstraße
- Mühlenstraße
- Ascheberger Straße

R 5.1 Radverkehrsführung B 58 – Zwischen Industriestraße und Steverstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

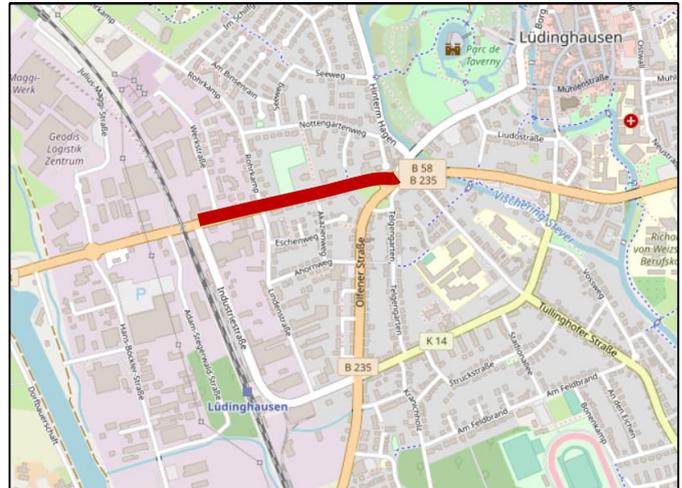
div. Förderprogramme des
Bundes und des Landes
NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

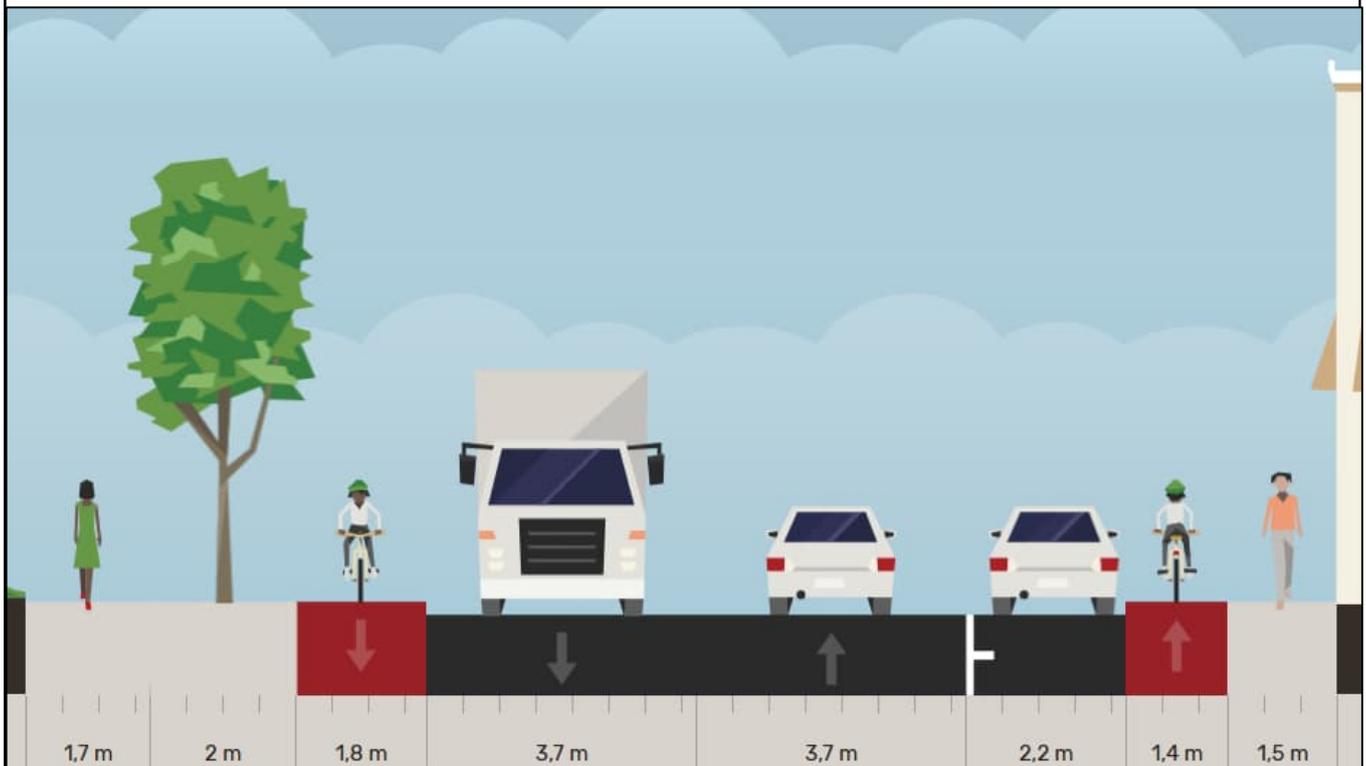
Objektplanung



Beschreibung:

Im Straßenabschnitt zwischen dem Bahnübergang an der Industriestraße und dem Knotenpunkt B 58 / Steverstraße sind derzeit hochbordgeführte getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Die Radwege haben abschnittsweise eine Breite von weniger als 1,50 m.

Die folgende Abbildung zeigt die B 58 im Bestand.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Radfahrer entlang der B 58 (Verbindung Lüdinghausen – Seppenrade)

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt B 58 / Steverstraße

R 5.1 Radverkehrsführung B 58 – Zwischen Industriestraße und Steverstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

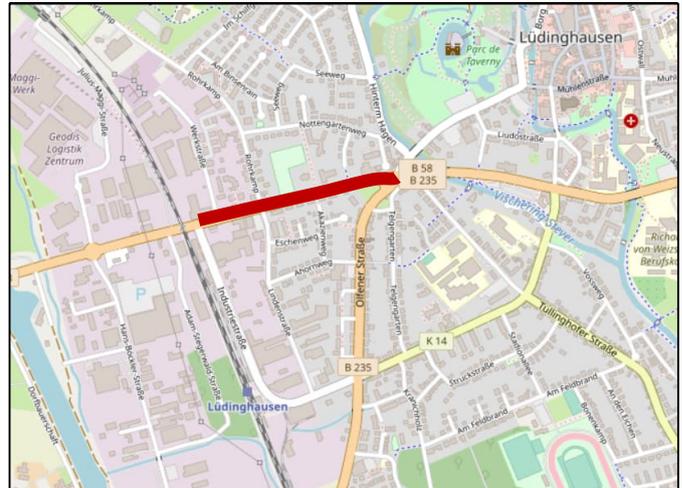
div. Förderprogramme des
Bundes und des Landes
NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung

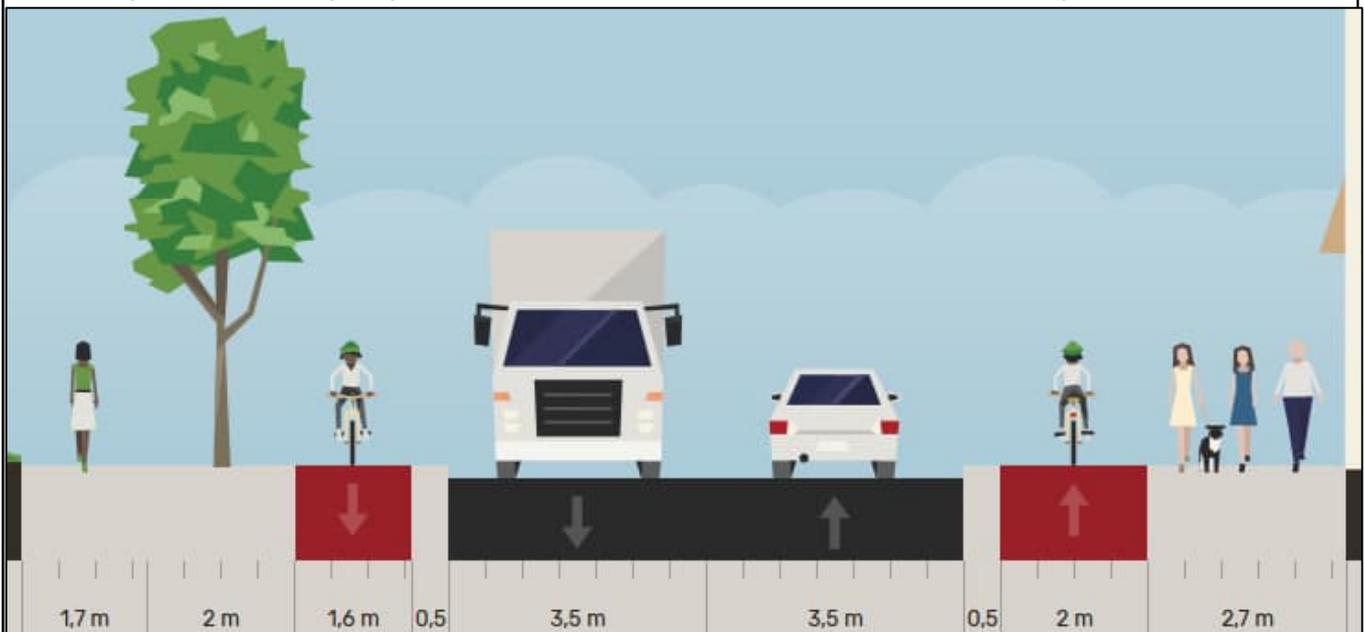


Beschreibung:

Es wird empfohlen, die Radwege im Bereich der Furten rot einzufärben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ausreichend breite Radverkehrsanlagen gemäß ERA sind nur mit einem Abbau von Stellplätzen entlang der B 58 möglich. Die abgebauten Stellplätze können ggf. auf einer bestehenden Grünfläche westlich des Knotenpunkts B 58 / Steverstraße oder am Amtsgericht nördlich der B 58 kompensiert werden.

Gemäß ERA [6] beträgt die Breite von Einrichtungsradwegen 2,00 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen. Von einem Zweirichtungsradweg wird in diesem Abschnitt der B 58 aus Gründen der Verkehrssicherheit abgeraten.

Die folgende Abbildung zeigt die B 58 mit ausreichend breiten Radverkehrsanlagen.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Radfahrer entlang der B 58 (Verbindung Lüdinghausen – Seppenrade)

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt B 58 / Steverstraße

R 5.1 Radverkehrsführung B 58 – Zwischen Industriestraße und Steuerstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

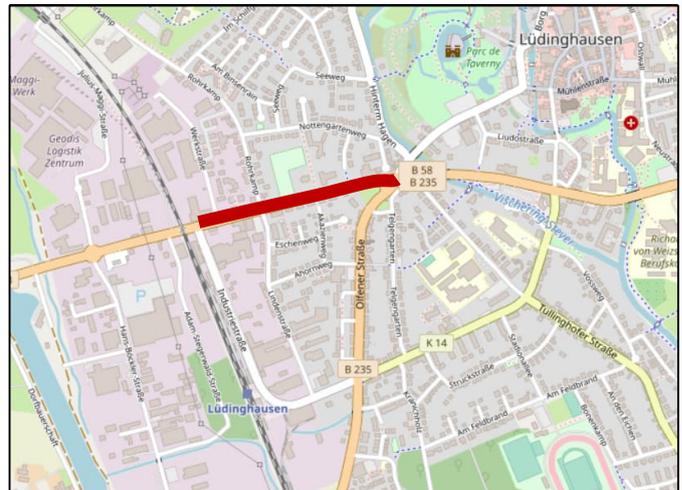
div. Förderprogramme des
Bundes und des Landes
NRW

Kosten:



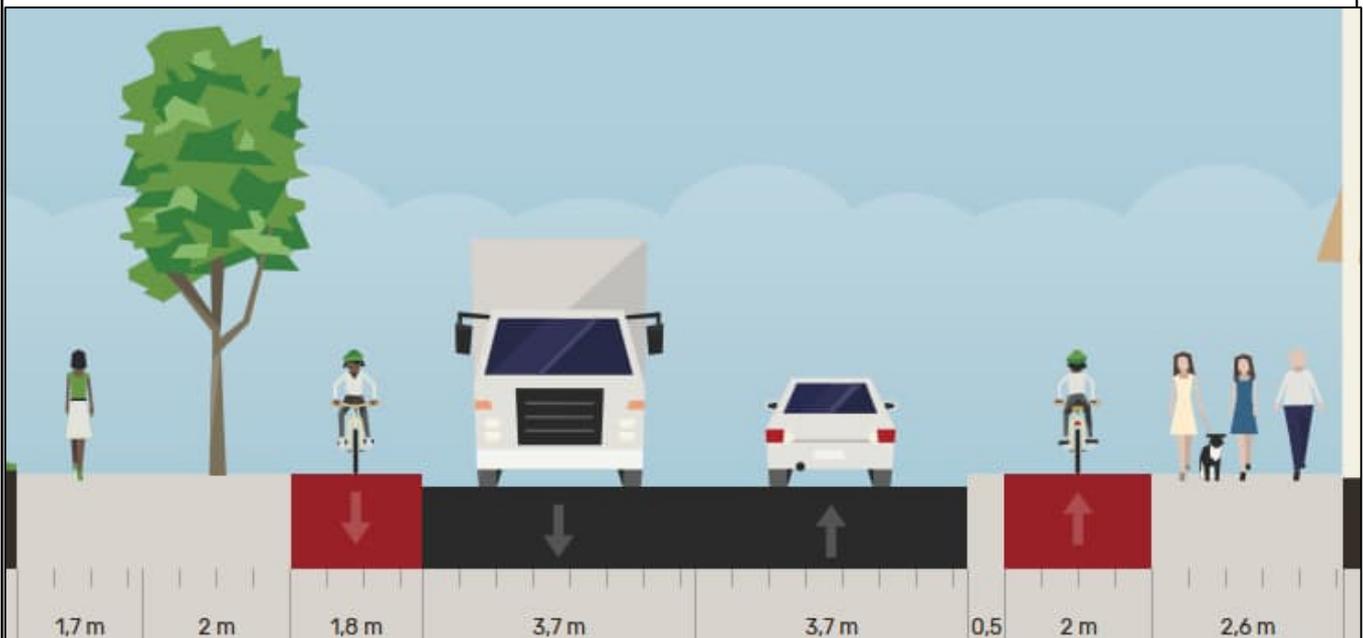
Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Falls die nördliche Fahrbahnseite und die Fahrbahn nicht angepasst werden können, kann der Querschnitt der B 58 folgendermaßen aussehen.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Radfahrer entlang der B 58 (Verbindung Lüdinghausen – Seppenrade)

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt B 58 / Steuerstraße

R 5.1 Radverkehrsführung B 58 – Zwischen Industriestraße und Steuerstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

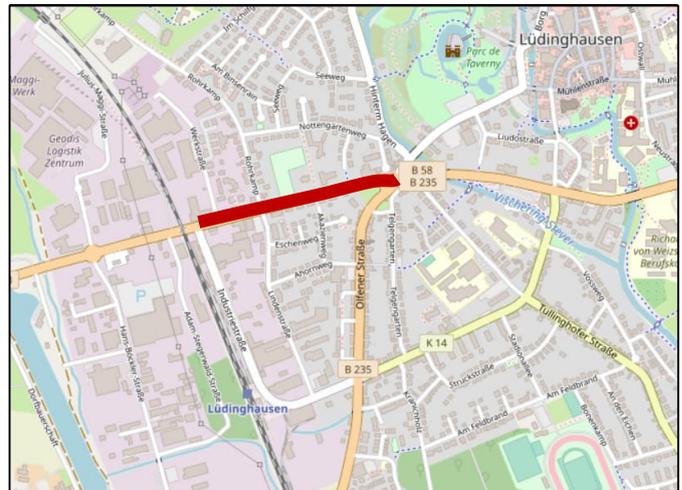
div. Förderprogramme des
Bundes und des Landes
NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt den Querschnitt der B 58 mit einem ausreichend breitem Radweg auf der südlichen Fahrbahnseite und dem nördlichen Fahrbahnrand im Bestand als Lageplan.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für Radfahrer entlang der B 58 (Verbindung Lüdinghausen – Seppenrade)

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt B 58 / Steuerstraße

R 6.1 Radverkehrsführung B 474 in Seppenrade

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Abstimmung Bauasträger,
Piktogramme aufbringen



Beschreibung:

Entlang der B 474 in Seppenrade kommt es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Insbesondere Radfahrer fühlen sich aufgrund der fehlenden Radverkehrsanlagen und dem hohen Verkehrsaufkommen unsicher. Aufgrund der geringen Querschnittsbreite bestehen keine Möglichkeiten für den Bau von Radverkehrsanlagen oder breiteren Gehwegen.

Um die Verkehrssicherheit und Akzeptanz im Mischverkehr zu erhöhen, werden für den Radverkehr Piktogrammketten empfohlen. Die Forschungsergebnisse der Bergischen Universität Wuppertal und der TU Dresden zu dem Thema „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ [7] zeigen, dass Piktogrammketten auf Hauptverkehrsstraßen, die Routen im Basis- und Vorrangnetz des Radverkehrs darstellen und an denen keine alternative Radinfrastruktur vorhanden und umsetzbar ist, zu empfehlen sind. Piktogrammketten bieten sich insbesondere dort an, wo eine hohe Seitenraumnutzung zu beobachten ist. Die B 474 erfüllt die genannten Voraussetzungen in Gänze. Des Weiteren wird empfohlen, die zulässige Geschwindigkeit in Verbindung mit der Aufbringung der Piktogrammketten auf 30 km/h zu reduzieren, um die Geschwindigkeiten vom Kfz- und Radverkehr zu harmonisieren.

Die Piktogramme sollen in einem Abstand zwischen 25 und 50 m zueinander angebracht werden.

Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer entlang der B 474 in Seppenrade
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern im Mischverkehr und im Seitenraum

Schnittstellen und Bezugspunkte:

R 6.1 Radverkehrsführung B 474 in Seppenrade

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Kosten:



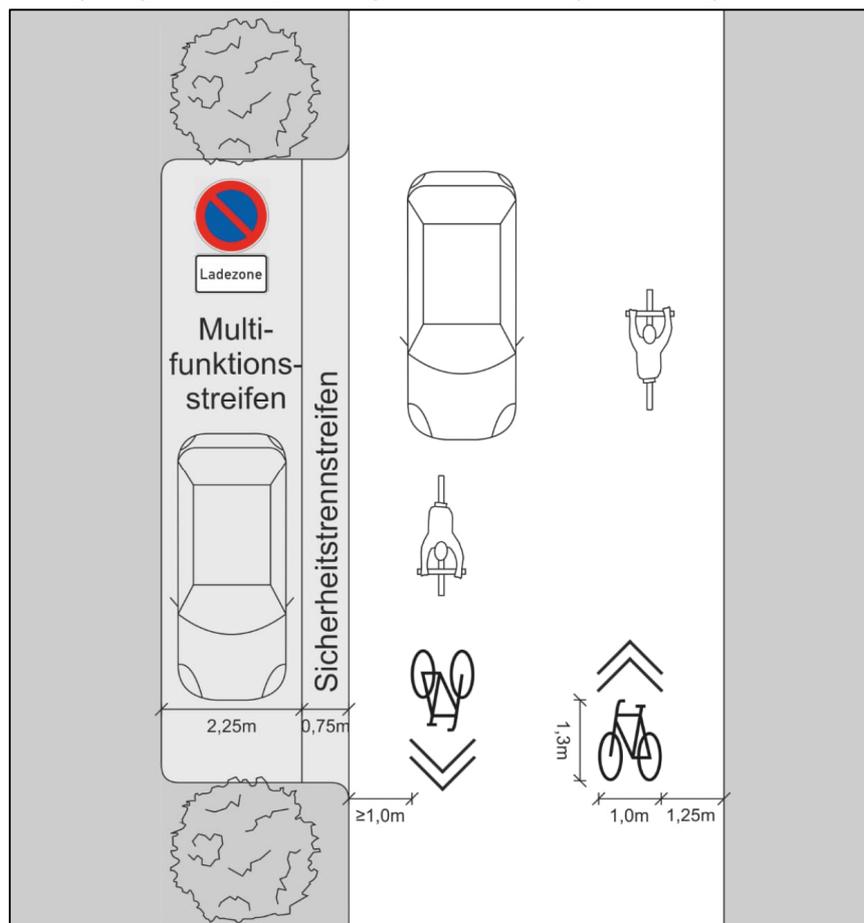
Weiteres Vorgehen:

Markierungs- und
Beschilderungsplan



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt eine Empfehlung zur Ausführung der Piktogramme.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer entlang der B 474 in Seppenrade
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern im Mischverkehr und im Seitenraum

Schnittstellen und Bezugspunkte:

R 7.1 Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

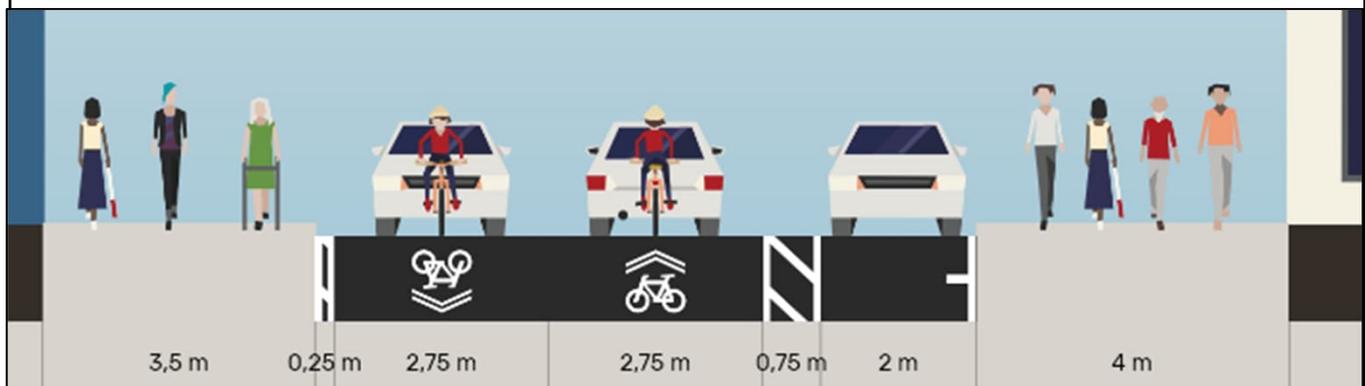
Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Im westlichen Straßenabschnitt zwischen der B 235 und der Neustraße wird die Mühlenstraße gemäß der Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen [17] als Fahrradstraße umgestaltet. Um den bestehenden Parkdruck durch Anwohner Rechnung zu tragen, wird ein einseitiger Parkstreifen vorgeschlagen.

Straßenquerschnitt Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt:



Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Umweltverbunds

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Parkraumkonzept Innenstadt

R 7.1 Mühlenstraße – westlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

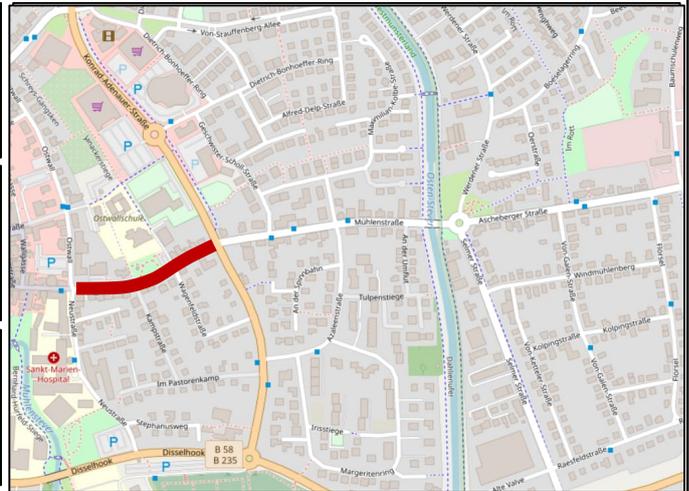
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



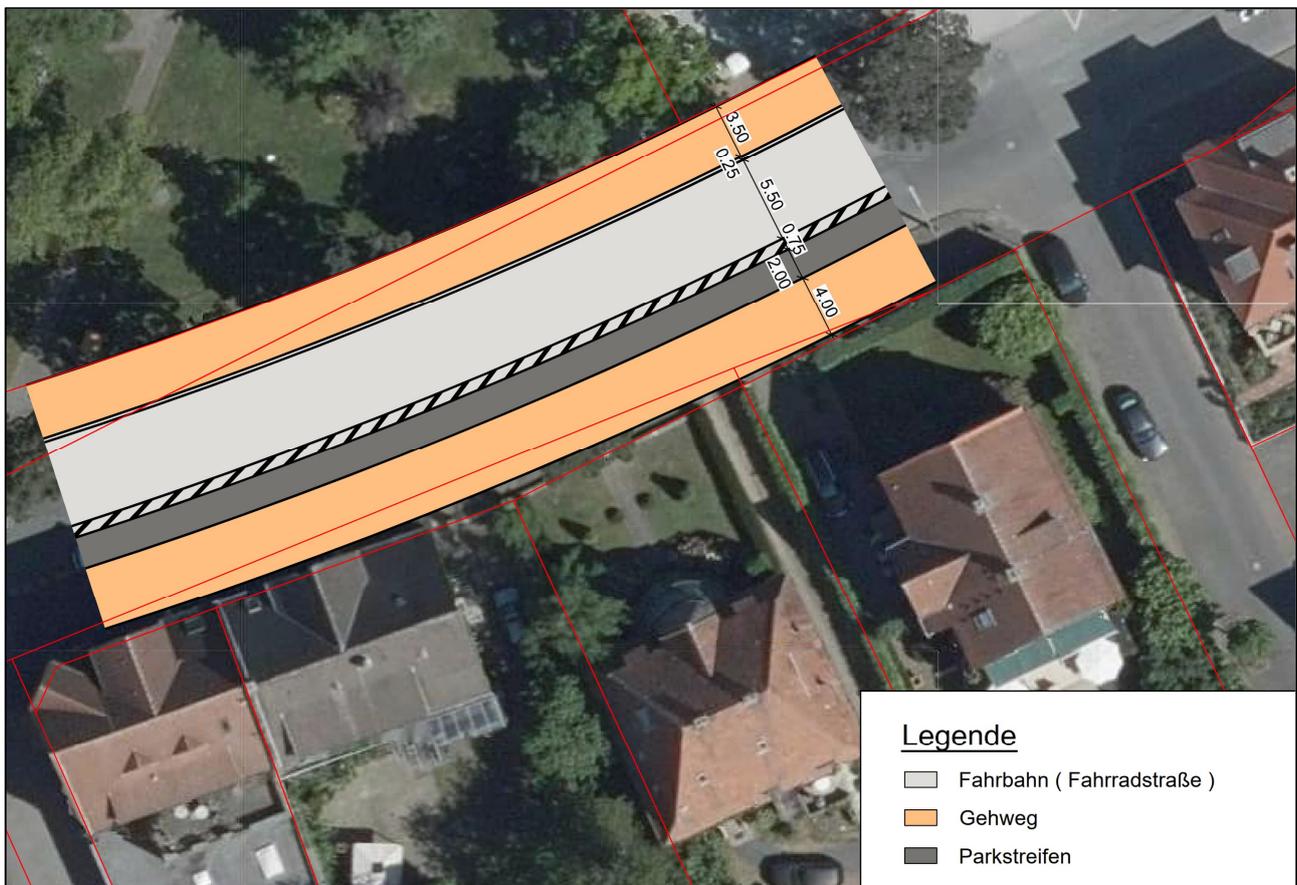
Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt den Querschnitt der Mühlenstraße als Fahrradstraße als Lageplanausschnitt.



Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Umweltverbunds

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Parkraumkonzept Innenstadt

R 8.1 Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:

Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

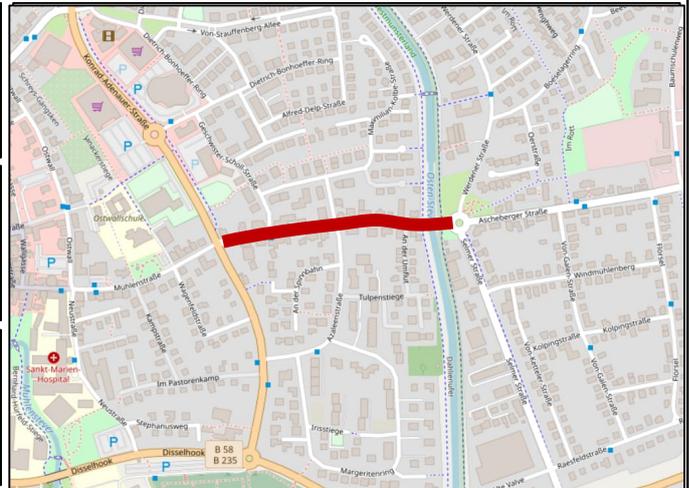
Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:

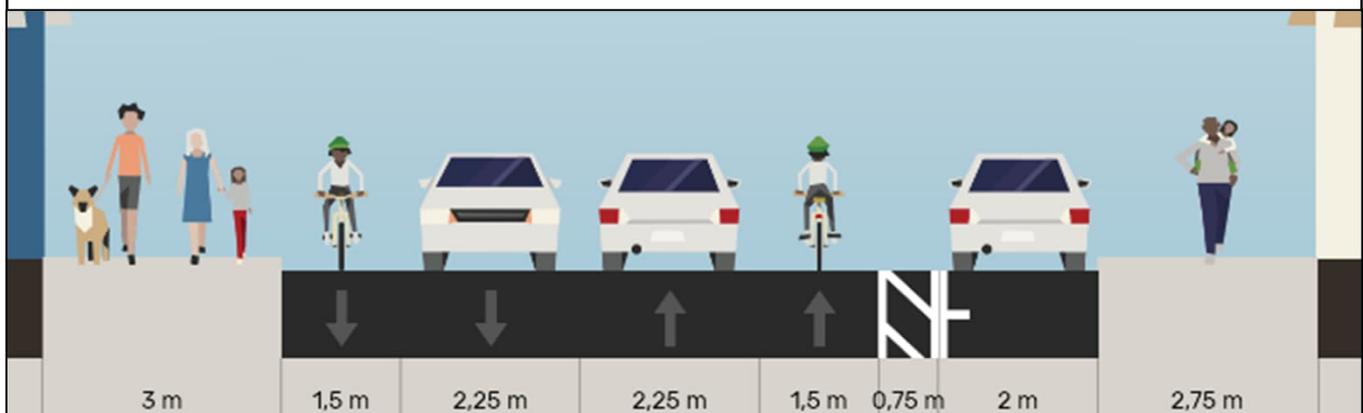
Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie


Beschreibung:

Es wird empfohlen, Radverkehrsanlagen sowie barrierefreie Gehwege in der Mühlenstraße östlich der B 235 anzulegen. Die Gehwege sollen mindestens 2,50 m breit sein. Als Radverkehrsanlagen werden 1,50 m breite Schutzstreifen empfohlen. An Straßenabschnitten, an denen ein ausreichend breiter Straßenquerschnitt zur Verfügung steht, können einseitige 2,00 m breite Parkstreifen zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu den Schutzstreifen errichtet werden.

Die folgenden Abbildungen zeigt die Mühlenstraße östlich der B 235 mit Schutzstreifen und Parkstreifen (16 m Querschnittsbreite).



In der Mühlenstraße gilt bereits heute ein LKW-Durchfahrtsverbot für den Zeitraum zwischen 20 Uhr und 8 Uhr. Es wird als ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahme ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot empfohlen.

Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern
- Barrierefreie Fußwege

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mühlenstraße westlicher Straßenabschnitt
- Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße
- Knotenpunkt Mühlenstraße / B 235

R 8.1 Mühlenstraße – östlicher Straßenabschnitt

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

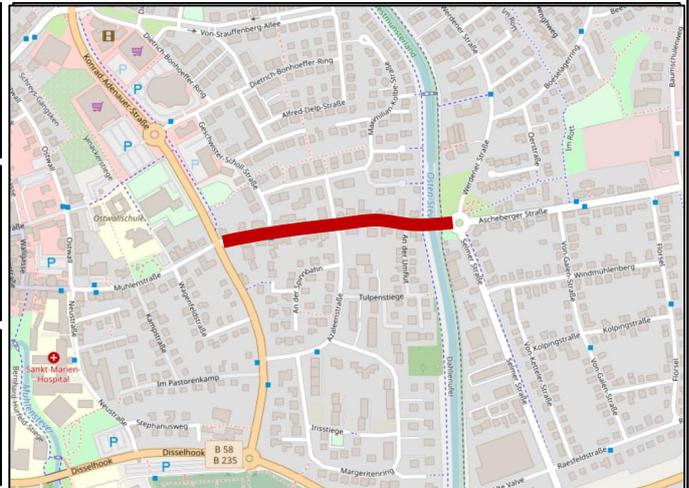
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



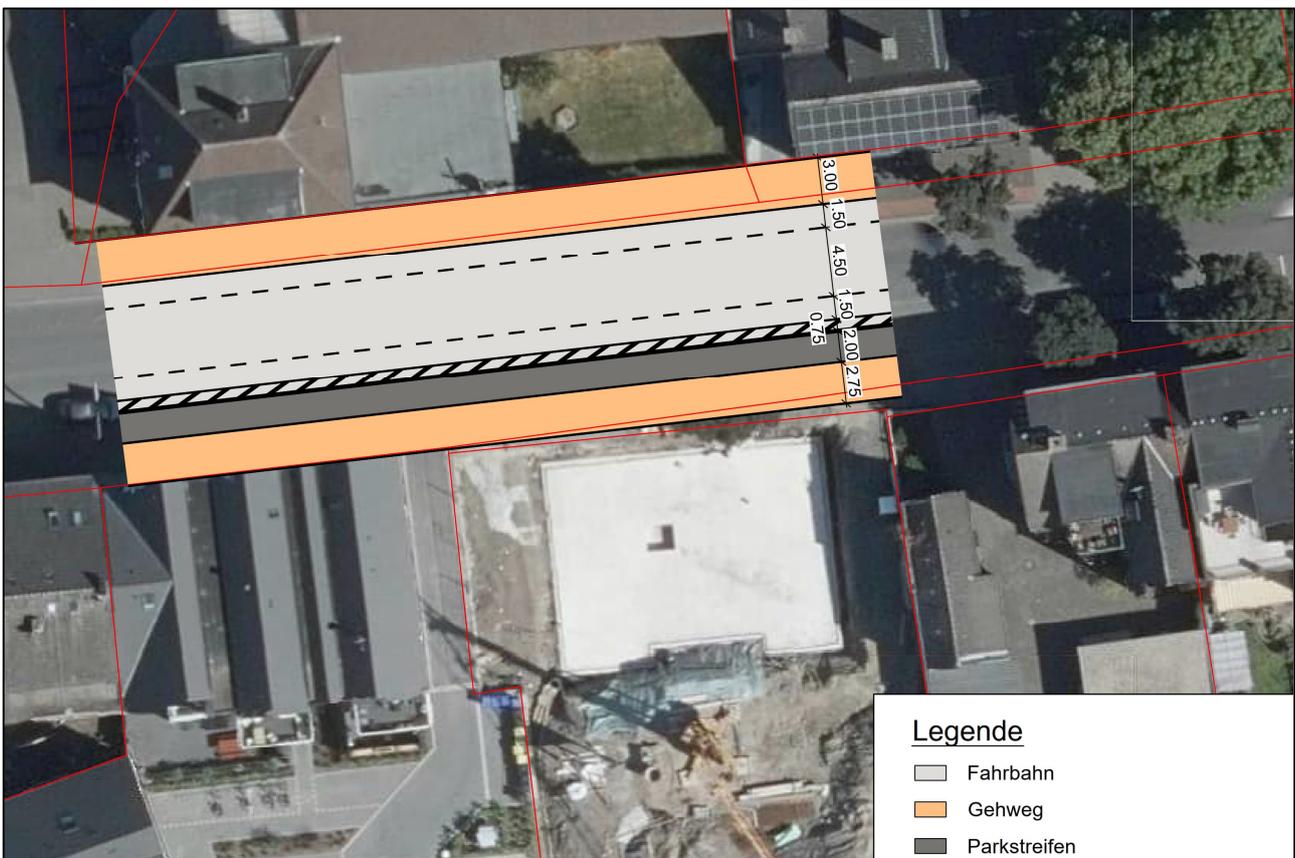
Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Die folgenden Abbildungen zeigt die Mühlenstraße östlich der B 235 mit Schutzstreifen und Parkstreifen (16 m Querschnittsbreite) als Lageplanausschnitt.



Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern
- Barrierefreie Fußwege

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mühlenstraße westlicher Straßenabschnitt
- Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße
- Knotenpunkt Mühlenstraße / B 235

R 9.1 Ascheberger Straße

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

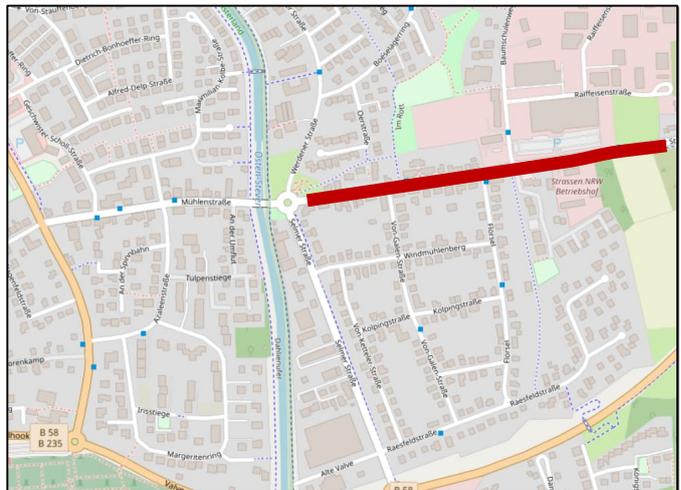
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

In der Ideenbox wurde angeregt, die Radverkehrsführung in der Ascheberger Straße zu optimieren und die zulässige Geschwindigkeit zu reduzieren.

Es wird empfohlen, die Aufteilung des derzeitigen Straßenquerschnitts zwischen dem Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße / Ascheberger Straße und der Von-Galen-Straße wie im Bestand beizubehalten. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt auf beidseitigen Schutzstreifen geführt.

Östlich der Von-Galen-Straße können aufgrund der derzeitigen Fahrbahnbreite von weniger als 7,50 m nur einseitige Schutzstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite angelegt werden. Der Radverkehr wird auf der südlichen Fahrbahnseite auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bzw. Gehweg (Radfahrer frei) geführt. Beidseitige Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind nur mit einem Wegfall der Parkstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite möglich.

Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mühlenstraße
- Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße
- Baumschulenweg

R 9.1 Ascheberger Straße

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

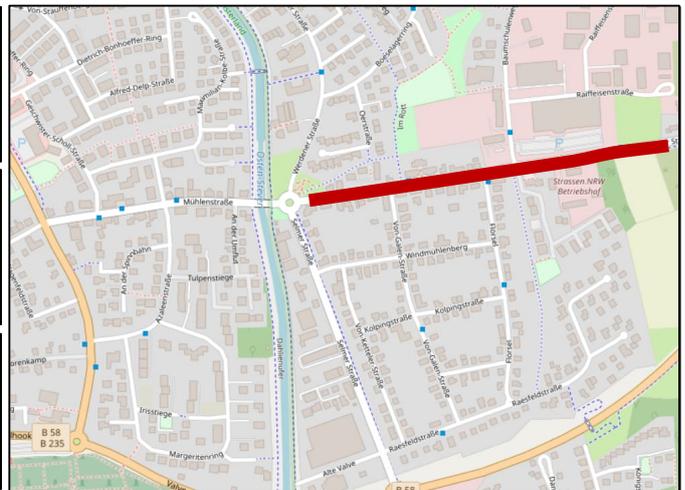
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Derzeit wird der Radverkehr westlich der Straße Baumschulenweg mit Hilfe einer Mittelinsel von dem südlichen gemeinsamen Geh- und Radweg auf die nördliche Fahrbahnseite geführt. Es wird eine weitere Mittelinsel östlich der Straße Baumschulenweg empfohlen, um den Baumschulenweg als Radfahrer aus Richtung Osten besser erreichen zu können. Dazu soll der Schutzstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite über den Knotenpunkt Ascheberger Straße / Baumschulenweg verlängert und im Einmündungsbereich rot eingefärbt werden. Der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite ist als gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur vorgesehenen Mittelinsel zu verlängern.

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der Mittelinsel östlich der Straße Baumschulenweg.



Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mühlenstraße
- Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße
- Baumschulenweg

R 9.1 Ascheberger Straße

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

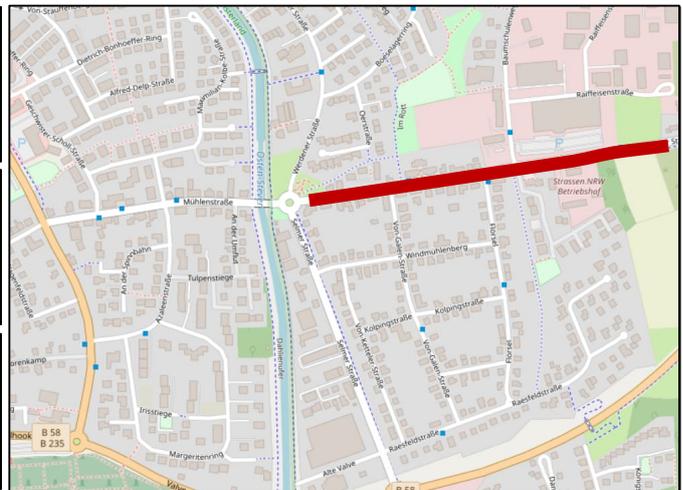
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Als verkehrsberuhigende Maßnahme und als weitere Querungsmöglichkeit wird eine weitere Mittelinsel in der Ascheberger Straße in Höhe der Von-Galen-Straße empfohlen. Die Mittelinsel dient als Querungshilfe für Fußgänger aus und in Richtung des Wohngebiets nördlich der Ascheberger Straße und der Von-Galen-Straße sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der empfohlenen Mittelinsel.



Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mühlenstraße
- Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße
- Baumschulenweg

R 9.1 Ascheberger Straße

Zeitrahmen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

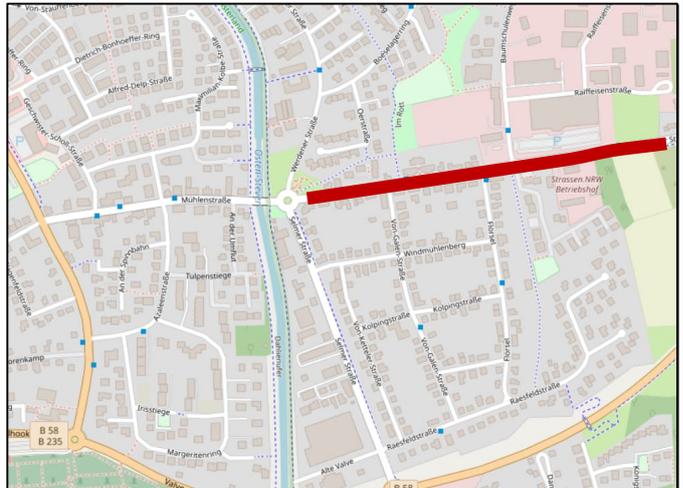
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

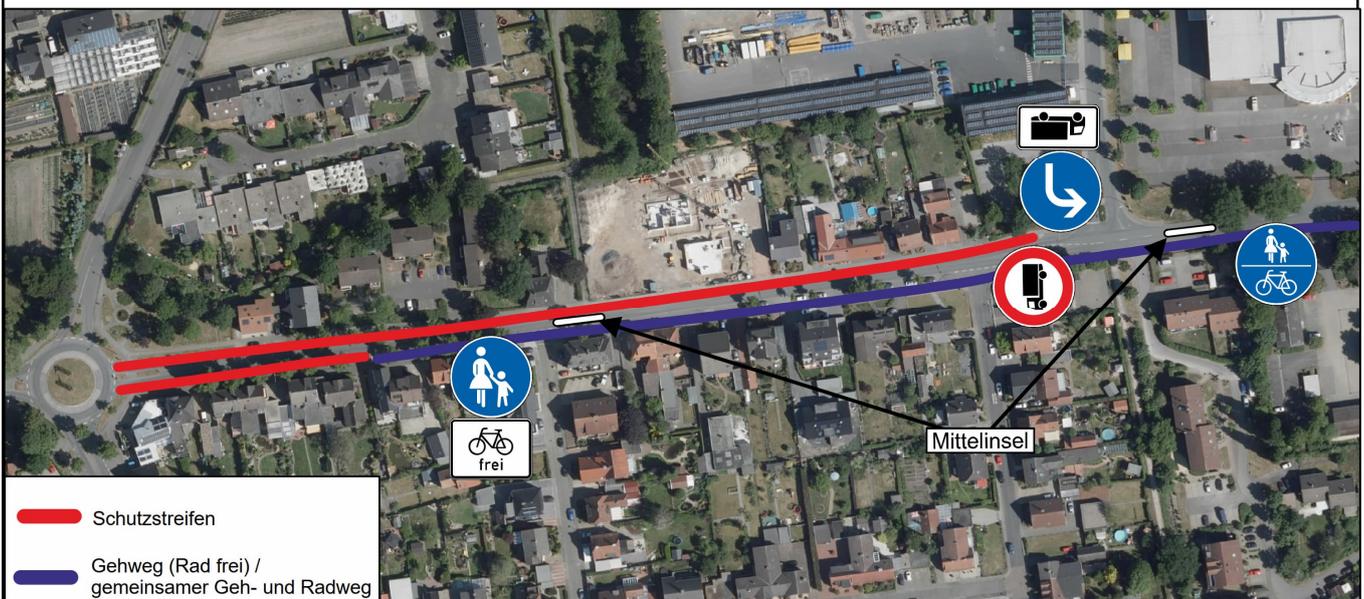
Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Als weitere verkehrsberuhigende Maßnahme kann ein Linkseinbiegegebot für Lkw > 3,5t aus der Straße Baumschulenweg in die Ascheberger Straße vorgesehen werden. Eine Anbindung des Gewerbegebiets über die Ascheberger Straße westlich der Straße Baumschulenweg ist nicht erforderlich, da die Ascheberger Straße östlich des Baumschulenwegs das Gewerbegebiet bereits mit dem übergeordneten Straßennetz verbindet. Westlich des Baumschulenwegs kann ein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet werden. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot verringert das Verkehrsaufkommen in der Ascheberger Straße und erhöht die Verkehrssicherheit der Radfahrer auf der Fahrbahn.

Die folgende Abbildung zeigt die empfohlenen Maßnahmen für die Ascheberger Straße.



Wirkung:

- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsachse in die Innenstadt
- Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mühlenstraße
- Knotenpunkt Mühlenstraße / Selmer Straße
- Baumschulenweg

R 10.1 Fahrradzone

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Ziel der Errichtung einer Fahrradzone ist es, den Radverkehr als Hauptverkehrsmittel im Innenstadtbereich zu etablieren, den Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen zu verlagern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

In Lüdinghausen wird für den Bereich westlich der B 235 und nördlich der B 58 mit Ausnahme der Fußgängerzone eine Fahrradzone empfohlen. In einer Fahrradzone gelten dieselben Regeln wie in einer Fahrradstraße. Zu der Fahrradzone in Lüdinghausen sollen die folgenden Straße gehören.

- Steuerstraße,
- Borg,
- Blaufärbergasse,
- Münsterstraße,
- Ostwall,
- Mühlenstraße,
- Wolfsberger Straße,
- Graf-Wedel-Straße und
- Liudostraße

Die o. g. Straßen können zunächst sukzessive als Fahrradstraßen umgestaltet werden, um sie später als Fahrradzone zu verknüpfen.

Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Radverkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stadtfeldstraße
- Mühlenstraße
- Parkraumkonzept Innenstadt
- Knotenpunktgestaltung B 235 / Mühlenstraße und B 235 / Stadtfeldstraße

R 10.1 Fahrradzone

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



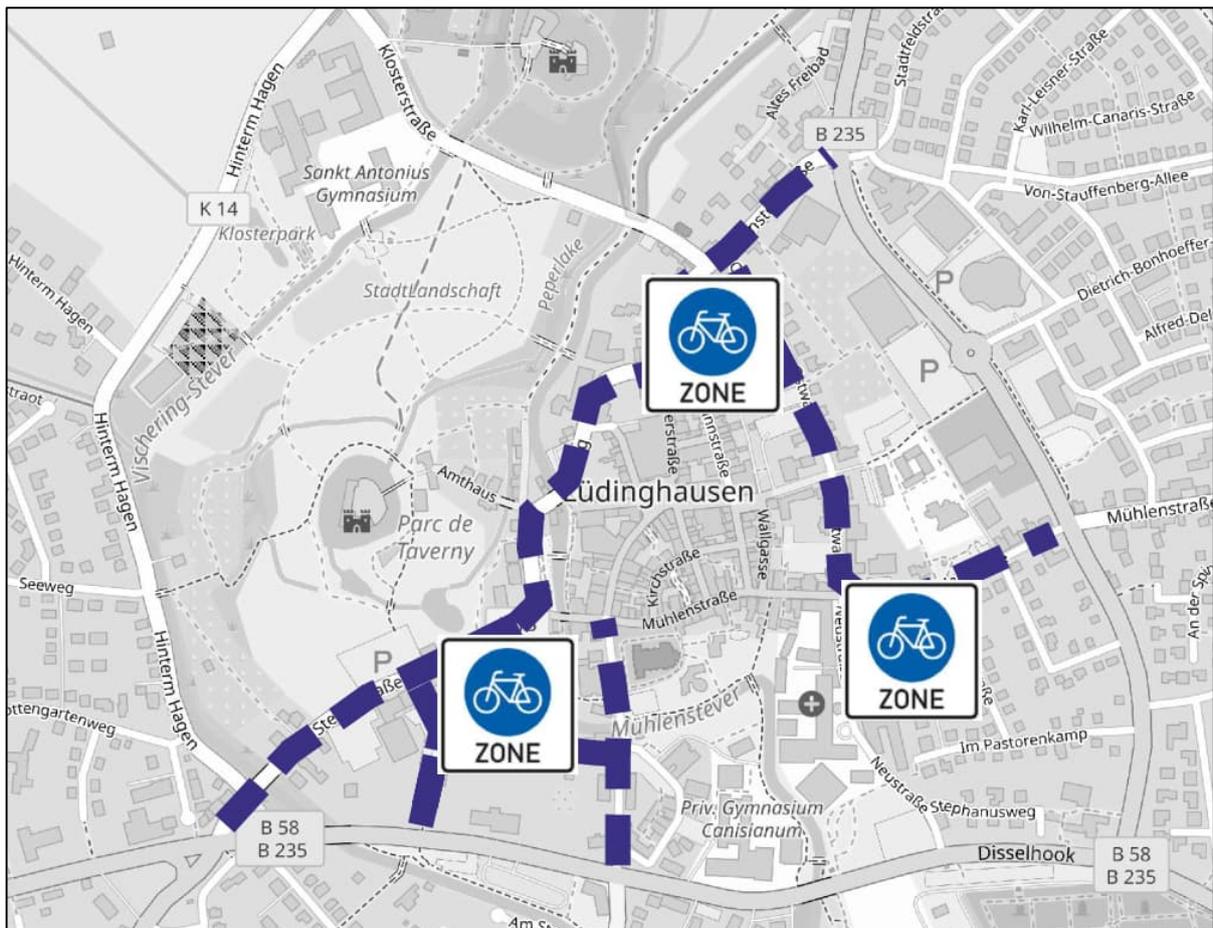
Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der empfohlenen Fahrradstraßen und der Fahrradzone.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Radverkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stadtfeldstraße
- Mühlenstraße
- Parkraumkonzept Innenstadt
- Knotenpunktgestaltung B 235 / Mühlenstraße und B 235 / Stadtfeldstraße

R 11.1 Tüllinghofer Straße - Fahrradstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

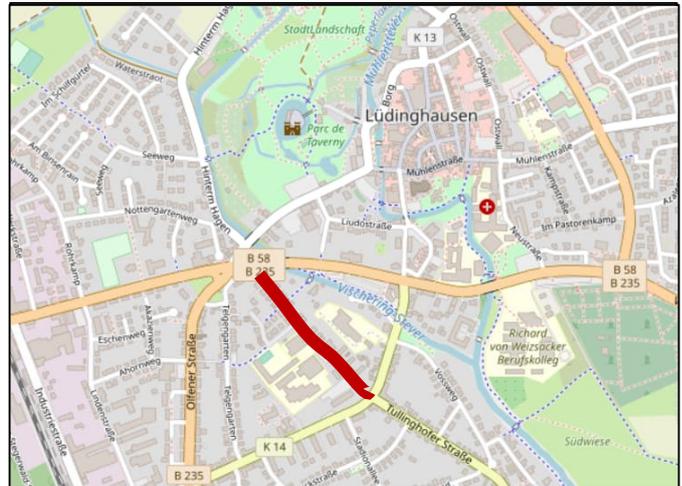
div. Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Markierungs- und Beschilderungsplan

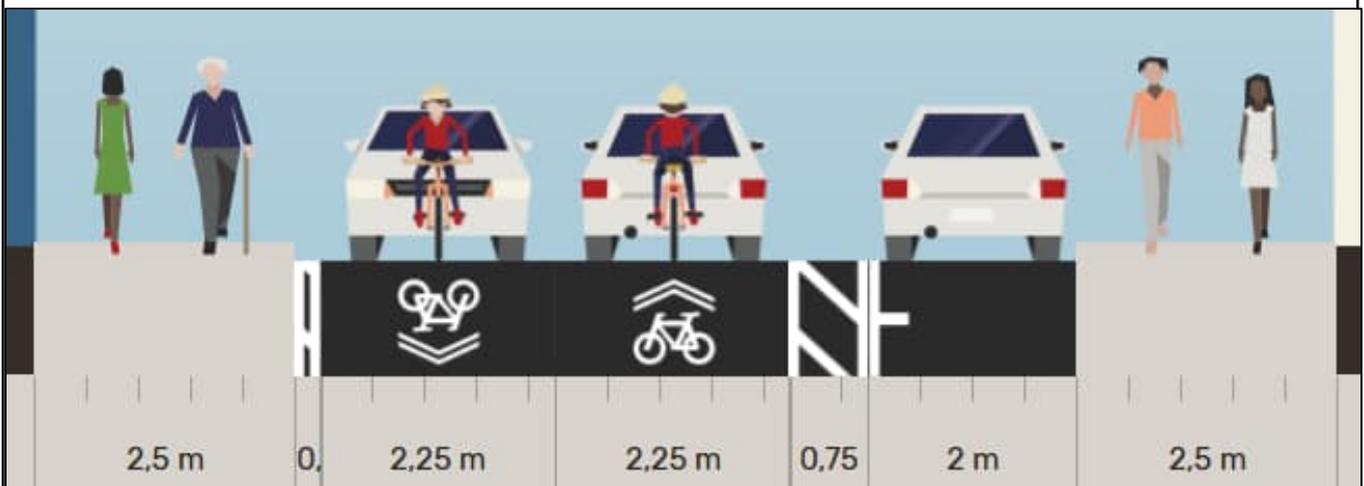


Beschreibung:

Ziel der Errichtung von Fahrradstraßen ist es, die wichtigsten Radwegeverbindungen attraktiver zu machen, den Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen zu verlagern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Für die Tüllinghofer Straße ist im nördlichen Straßenabschnitt eine Fahrradstraße vorgesehen, um insbesondere die Erreichbarkeit der Ludgerischule und der Sekundarschule für den Radverkehr zu verbessern. Die Umgestaltung als Fahrradstraße erfolgt gemäß der Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen [17]:

Straßenquerschnitt Tüllinghofer Straße:



Wirkung:

- Erhöhung der Erreichbarkeit der Schulen für den Radverkehr
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Radverkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stadtfeldstraße
- Knotenpunktgestaltung B 58 / Steuerstraße
- Knotenpunktgestaltung Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße

R 12.1 Fahrradabstellmöglichkeiten / Fahrradservicestationen

Zeitraumen:

Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

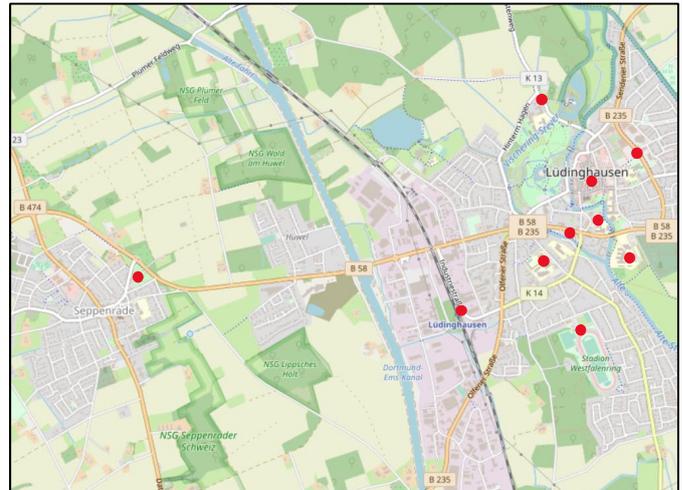
Fördermöglichkeiten:

div. Förderprogramme des Bundes und des Lands NRW

Kosten:

Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie


Beschreibung:

Um das Fahrrad als Verkehrsmittel weiter zu fördern und zu stärken, wird empfohlen die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten und der Fahrradservicestationen in Lüdinghausen an den folgenden Standorten zu erhöhen.

- Am Marktplatz
- An den Mobilitätsstationen
- An den Bushaltestellen
- An den Schulen
- Am Klutensee-Bad
- Am Stadion Westfalenring
- An der Leistungssporthalle
- Am Rosengarten in Seppenrade

Die Abstellmöglichkeiten für Radfahrer sollen hochwertig und witterungsgeschützt sein. Des Weiteren werden Lademöglichkeiten für E-Bikes und abschließbare Fahrradboxen insbesondere an den Mobilitätsstationen empfohlen. Am Bahnhof und an der Mobilitätsstation am Edeka-Parkplatz kann auch ein Fahrradparkhaus mit einer integrierten Servicestation gebaut werden. Die Servicestation kann ggf. in Kooperation mit einem lokalen Fahrradhändler umgesetzt werden.

Die folgenden Abbildungen zeigen beispielhaft eine mögliche Gestaltung und Ausstattung der Fahrradabstellmöglichkeiten

Wirkung:

- Förderung Radverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone / Fahrradstraßen
- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV-Angebot

R 12.1 Fahrradabstellmöglichkeiten / Fahrradservicestationen

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

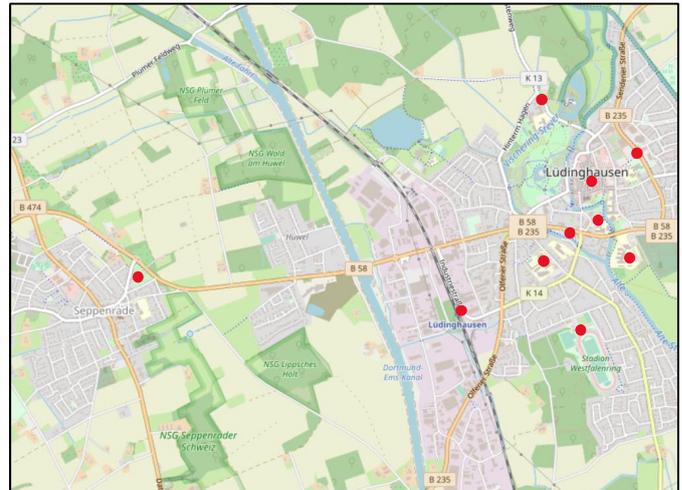
div. Förderprogramme des Bundes und des Lands NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Die folgenden Abbildungen zeigen beispielhaft eine mögliche Gestaltung und Ausstattung der Fahrradabstellmöglichkeiten



Quelle: www.hamburg.de



Quelle: www.muenchenunterwegs.de



Quelle: www.kreisverbaende.adfc-nrw.de

Wirkung:

- Förderung Radverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone / Fahrradstraßen
- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV-Angebot

R 13.1 Aufwertung Graf-Wedel-Straße

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

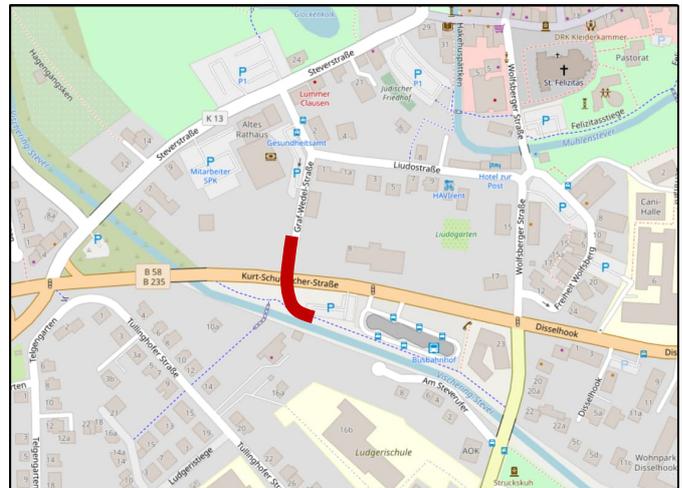
div. Förderprogramme des Bundes und des Lands NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Fußgänger und Radfahrer erreichen den Busbahnhof aus Nordwesten über die Graf-Wedel-Straße. Die Graf-Wedel-Straße führt unter der B 58 in Richtung Norden und verbindet den Busbahnhof mit der Steuerstraße. Um die Attraktivität der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Steuerstraße und dem Busbahnhof zu erhöhen, wird eine Umgestaltung der Unterführung der Graf-Wedel-Straße mit einem entsprechenden Beleuchtungskonzept empfohlen. Ziel ist es, auch bei Dunkelheit mit einem sicheren Gefühl den Busbahnhof aus Richtung Nordwesten zu erreichen.

Darüber hinaus kann die Graf-Wedel-Straße in eine Fahrradzone integriert werden.

Quelle: [www. Sueddeutsche.de](http://www.Sueddeutsche.de)

Wirkung:

- Komfortable und sichere Fuß- und Radwegeanbindung an den Busbahnhof
- Höhere Anzahl an Nutzern bei Dunkelheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen
- Fahrradzone

R 14.1 Stadionallee – verkehrsberuhigende Maßnahmen

Zeitraumen:

● ● ○

Zuständigkeiten:
Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

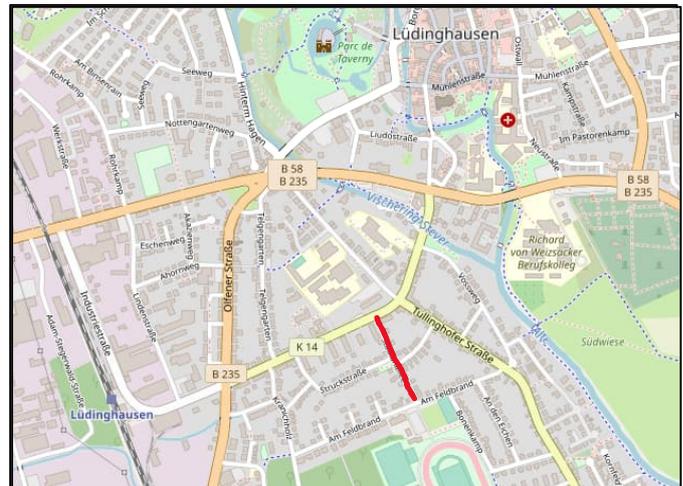
● ○ ○

Fördermöglichkeiten:

Kosten:

● ● ○

Weiteres Vorgehen:
Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und die Verkehrssicherheit in der Straße Stadionallee zu erhöhen, können verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden.

- Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Stadionallee / Am Feldbrand
- Fahrbahnanhebung Höhe Spielplatz Struckstraße
- Einengung / Versatz der Fahrbahn

Die folgende Abbildung zeigt die möglichen verschiedenen Maßnahmen für die Stadionallee.



Wirkung:

- Reduzierung Geschwindigkeit Kfz-Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

Empty box for Schnittstellen und Bezugspunkte.

R 15.1 Alter Berg – Optimierung Radverkehrsführung

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Markierungs- und
Beschilderungsplan



Beschreibung:

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurde in der Ideenbox angeregt, die Situation für Radfahrer in der Straße Alter Berg in Seppenrade zu optimieren. Derzeit besteht in beiden Fahrtrichtungen für die Radfahrer eine Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der südlichen Fahrbahnseite. Da die Straße Alter Berg in Fahrtrichtung Lüdinghausen ein Gefälle von 6% aufweist, haben die Radfahrer ein entsprechend hohes Geschwindigkeitsniveau. Es kommt zu Konflikten mit Fußgängern und entgegenkommenden Radfahrern. Gemäß RAST 06 [4] ist eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit Benutzungspflicht mit Fußgängern an Straßen mit starkem Gefälle (> 3 %) ungeeignet.

Es wird empfohlen, in der Straße Alter Berg die Benutzungspflicht für den Radverkehr in Fahrtrichtung Lüdinghausen aufzuheben, sodass Radfahrer bei einem Gefälle von 6 % auch die Fahrbahn nutzen können. Dazu soll die Beschilderung des südlichen Seitenraums von „gemeinsamer Geh- und Radweg“ in Gehweg „Radfahrer frei“ geändert werden. So besteht für Radfahrer in Fahrtrichtung Lüdinghausen die Möglichkeit sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum zu fahren. Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Alter Berg wird aufgrund der Steigung von 6% in Fahrtrichtung Seppenrade nicht empfohlen. Aufgrund der hohen Steigung besteht eine hohe Differenz der Geschwindigkeit zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr, sodass erwartet wird, dass der Kfz-Verkehr besonders langsam hinter den Fahrrädern herfahren muss. Es werden vermehrt Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr erwartet. Aufgrund der hohen Steigung wird die Mehrheit der Radfahrer nicht wesentlich schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren, sodass dagegen im Seitenraum weniger Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu erwarten sind.

Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Piktogrammketten B 474

K 1.1 B 58 / Steverstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

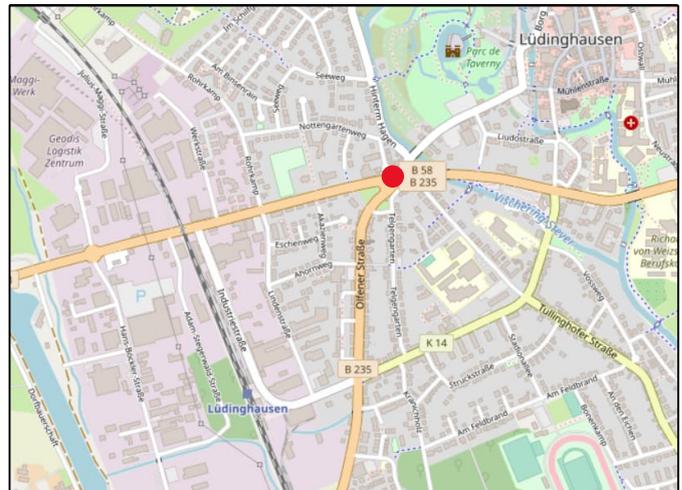
Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Es wird eine Umgestaltung des Knotenpunkts B 58 / Steverstraße empfohlen, um insbesondere die Führung des Radverkehrs und der Fußgänger zu verbessern.

Die Linksabbieger von der B 58 in die Steverstraße und in die B 235 sollen separat signalisiert werden.

Des Weiteren wird empfohlen, die Rechtsabbiegekeile im nordöstlichen und südwestlichen Quadranten des Knotenpunkts zurückzubauen, um eine komfortable Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Für den Knotenpunkt wurden verkehrstechnische Berechnungen für die empfohlene Umgestaltung sowohl für die derzeitigen Verkehrsbelastungen als auch für die gemäß des Verkehrsmodells der Stadt Lüdinghausen prognostizierten Verkehrsbelastungen durchgeführt.

Nach den Berechnungen zeigt sich, dass das derzeitige und prognostizierte Verkehrsaufkommen am umgestalteten Knotenpunkt leistungsfähig abgewickelt werden kann. Es wird mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen sind in den Anlagen 5.9 bis 5.21 dargestellt.

Die folgende Abbildung zeigt eine verkehrstechnische Skizze. Im Rahmen der Detailplanung ist zu prüfen, inwieweit auch im östlichen Arm der B 58 die Anlage eines Rechtsabbiegestreifens möglich ist. Darüber hinaus ist die Führung des Radverkehrs in der Steverstraße und eine Anbindung für den Radverkehr an die Tüllinghofer Straße weiter zu optimieren.

Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung Komfort Fuß- und Radverkehr
- Längere Wartezeiten und Rückstaulängen für den Kfz-Verkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße
- Radverkehrsführung B 58
- Tüllinghofer Straße

K 1.1 B 58 / Steverstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

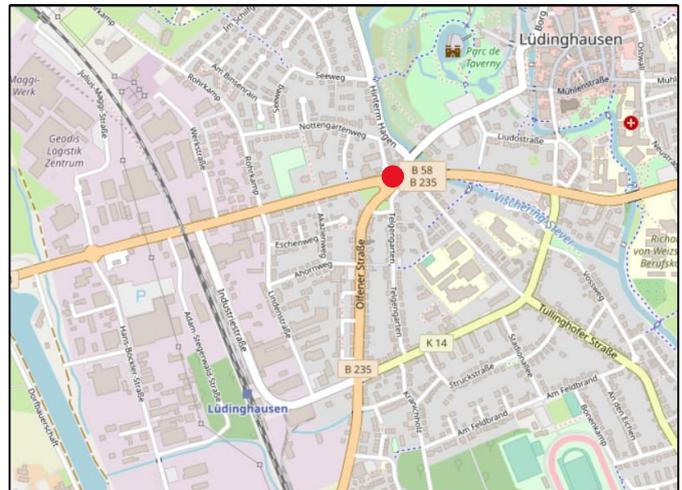
Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:

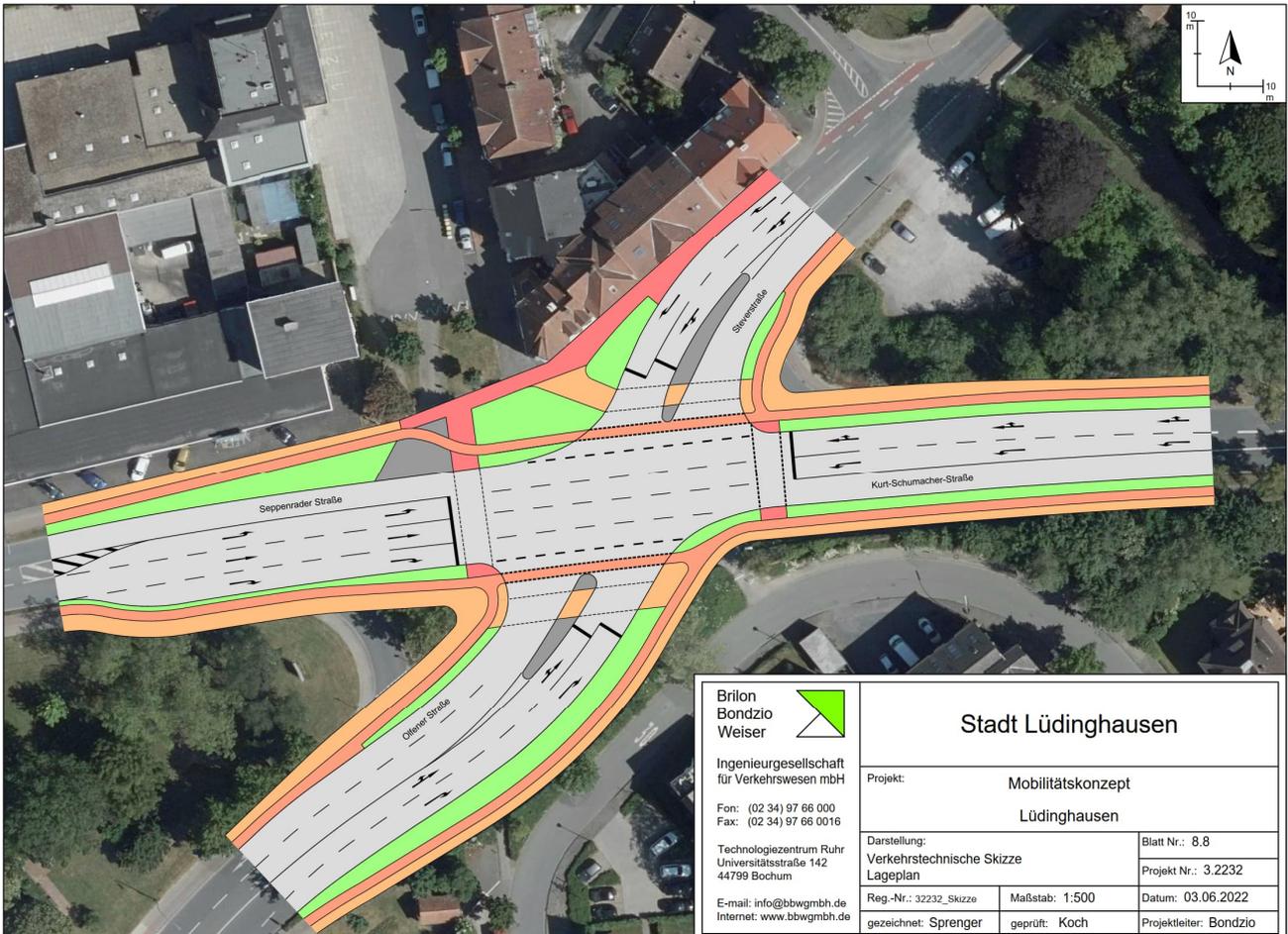


Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwmbh.de
Internet: www.bbwmhb.de

Stadt Lüdinghausen

Projekt: Mobilitätskonzept
Lüdinghausen

Darstellung:
Verkehrstechnische Skizze
Lageplan

Blatt Nr.: 8.8

Reg.-Nr.: 32232_Skizze

Maßstab: 1:500

Datum: 03.06.2022

gezeichnet: Sprenger

geprüft: Koch

Projektleiter: Bondzio

Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung Komfort Fuß- und Radverkehr
- Längere Wartezeiten und Rückstaulängen für den Kfz-Verkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt B 58 / Wolfsberger Straße
- Radverkehrsführung B 58

K 2.1 B 58 / Wolfsberger Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

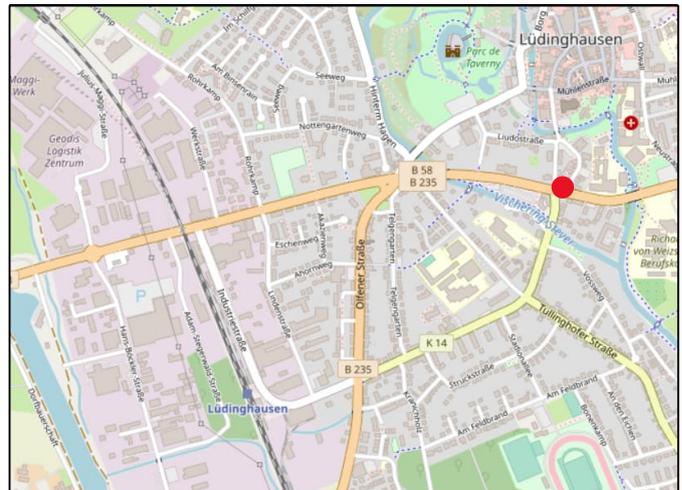
Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

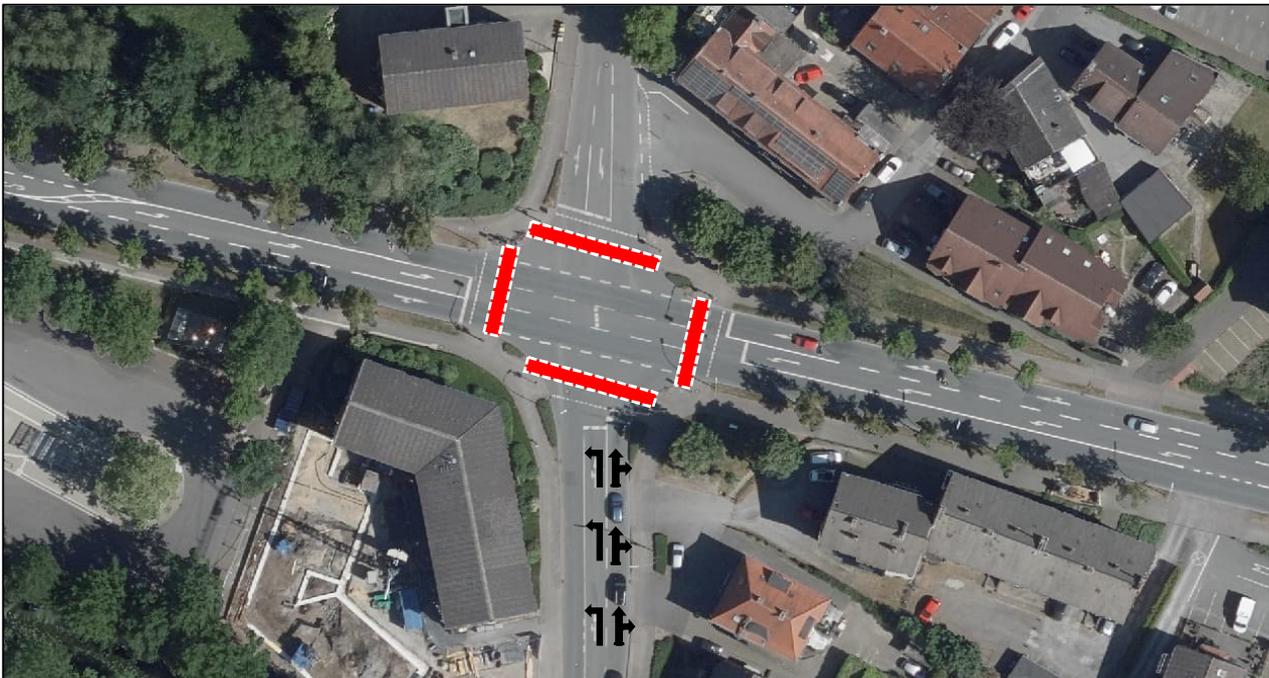
Objektplanung



Beschreibung:

Es wird eine Ummarkierung der Fahrstreifen der südlichen Zufahrt des Knotenpunkts B 58 / Wolfsberger Straße empfohlen, um die Verkehrssicherheit an dem Knotenpunkt zu erhöhen. Dazu soll der kombinierte Geradeaus-, Linksabbiegestreifen in einen reinen Linksabbiegestreifen und der Rechtsabbiegestreifen in einen kombinierten Geradeaus-, Rechtsabbiegestreifen ummarkiert werden. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollen die Linksabbiegestreifen der B 58 separat signalisiert werden.

Darüber hinaus sollen die Radverkehrsanlagen in den Furten des Knotenpunkts rot eingefärbt werden.



Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Koordinierung LSA B 58
- Fahrradzone Innenstadt

K 2.1 B 58 / Wolfsberger Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

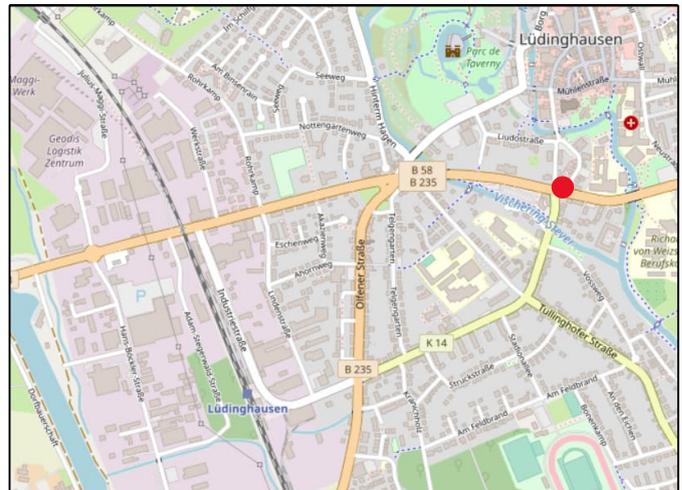
Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Für den Knotenpunkt wurden verkehrstechnische Berechnungen für die empfohlene Umgestaltung für die gemäß des Verkehrsmodells der Stadt Lüdinghausen prognostizierten Verkehrsbelastungen durchgeführt.

Nach den Berechnungen zeigt sich, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen am umgestalteten Knotenpunkt leistungsfähig abgewickelt werden kann. Es wird mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht. Die höchsten mittleren Wartezeiten von rund 65 Sekunden treten in der nachmittäglichen Spitzenstunde für die Linksabbieger von der B 58 in die Wolfsberger Straße auf.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen sind in den Anlagen 5.22 bis 5.28 dargestellt.

Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Koordinierung LSA B 58
- Fahrradzone Innenstadt

K 3.1 B 58 / Am Hüwel

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

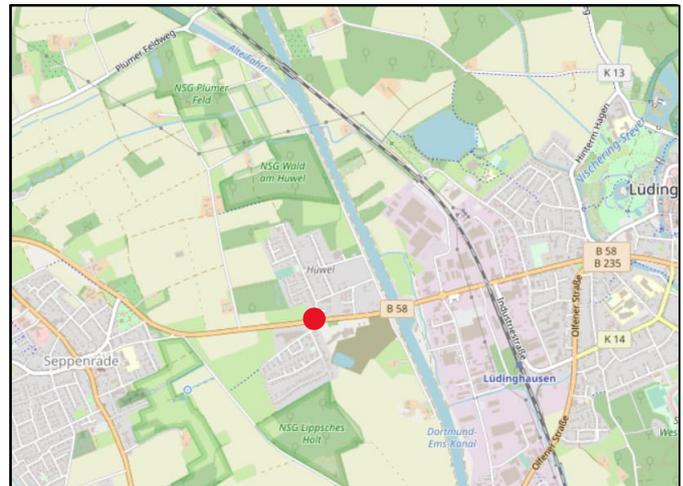
Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Westlich des Knotenpunkts B 58 / Am Hüwel wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der südlichen Fahrbahnseite geführt. Östlich des Knotenpunkts befinden sich hochbordgeführte Radverkehrsanlagen auf beiden Fahrbahnseiten. Darüber hinaus befindet sich ein Rechtsabbiegekeil im südwestlichen Quadranten des Knotenpunkts. Dadurch ist die Radverkehrsführung an dem Knotenpunkt sehr unkomfortabel. Radfahrer, die aus Lüdinghausen in Richtung Seppenrade fahren, müssen zunächst die Straße Am Hüwel und die B 58 queren, um dann den Rechtsabbiegekeil zu queren.

Aufgrund des schmalen Seitenraums auf der Nordseite wird dem Radverkehr die Querung der B 58 vor dem Knotenpunkt vorgeschrieben. Beobachtungen zeigen jedoch, dass der überwiegende Teil der Radfahrer hinter dem Knotenpunkt quert.

Um die Radverkehrsführung komfortabler und sicherer zu gestalten, wird empfohlen, den Rechtsabbiegekeil zurückzubauen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der gemeinsame Geh- und Radweg im nordwestlichen Quadranten des Knotenpunkts breiter gestaltet werden kann, indem auf die Mittelinsel im nördlichen Knotenpunktarm verzichtet wird.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Radverkehrsverbindung zwischen Lüdinghausen und Seppenrade
- Sichere Quermöglichkeit Radverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

K 3.1 B 58 / Am Hüwel

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

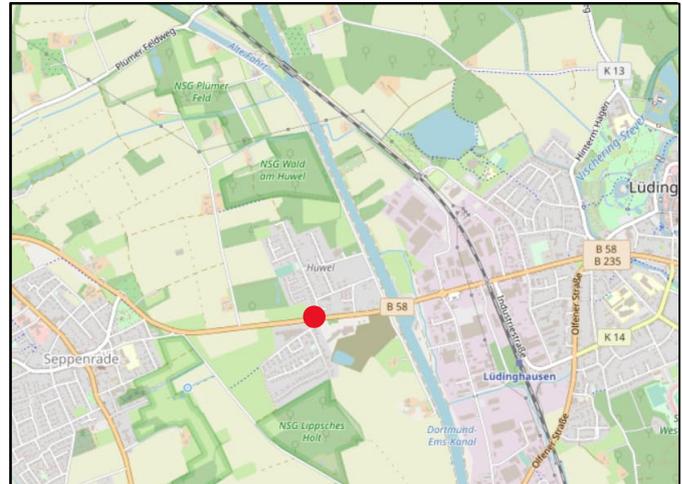
Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



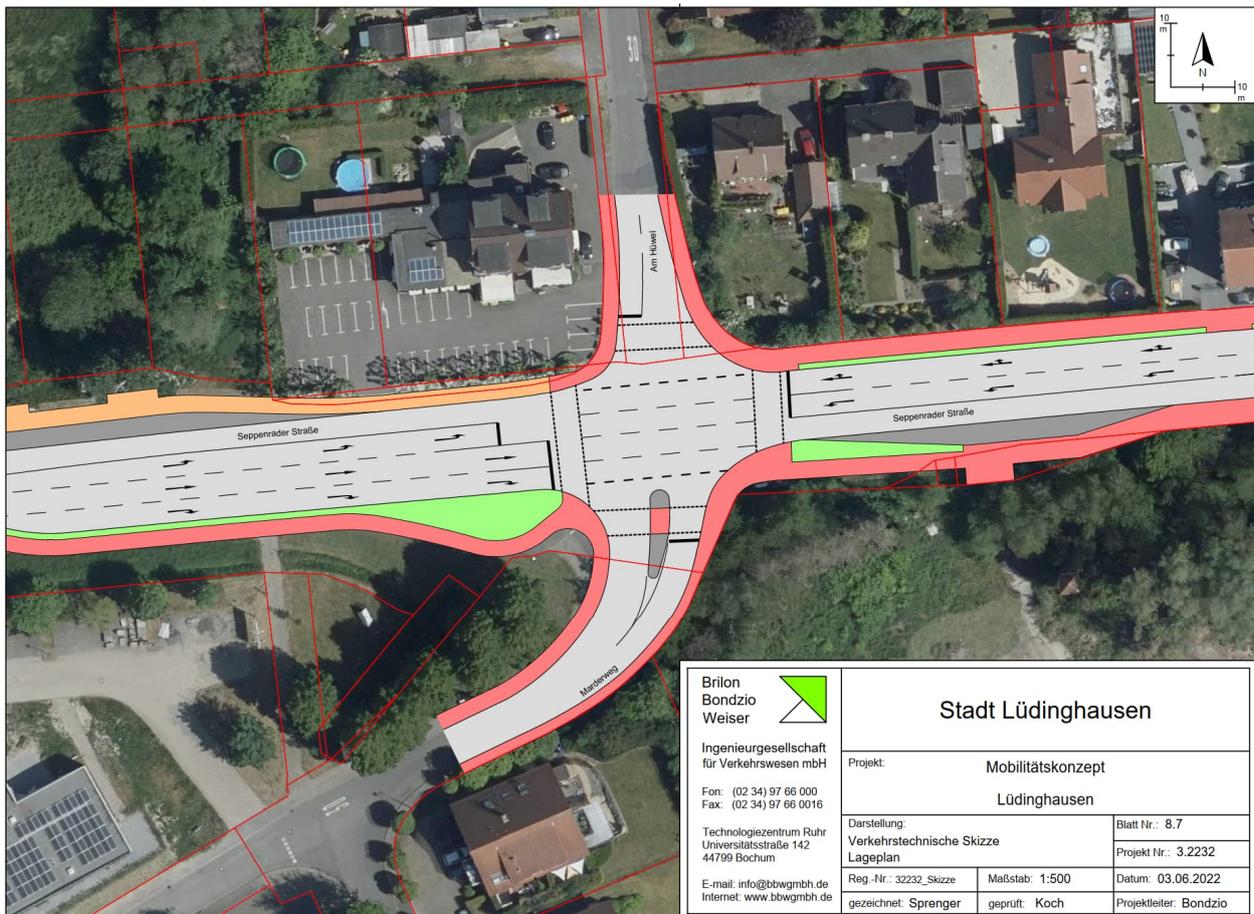
Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt den Knotenpunkt ohne Rechtsabbiegekeil.



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH
Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Lüdinghausen

Projekt: Mobilitätskonzept
Lüdinghausen

Darstellung:
Verkehrstechnische Skizze
Lageplan

Reg.-Nr.: 32232_Skizze
gezeichnet: Sprenger

Blatt Nr.: 8.7
Projekt Nr.: 3.2232
geprüft: Koch

Datum: 03.06.2022
Projektleiter: Bondzio

Wirkung:

- Sichere und komfortable Radverkehrsverbindung zwischen Lüdinghausen und Seppenrade
- Sichere Quermöglichkeit Radverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

K 4.1 B 235 / Hiddingseler Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung
Lärmaktionsplan



Beschreibung:

Um eine sichere Radverkehrsführung an der Einmündung B 235 / Hiddingseler Straße zu gewährleisten wird eine veränderte Radverkehrsführung auf der nördlichen Fahrbahnseite empfohlen. Der Radweg endet derzeit rund 160 m östlich der Einmündung B 235 / Hiddingseler Straße und der Radverkehr wird auf dem Seitenstreifen weitergeführt. Dies führt zu Konflikten mit dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr von der B 235 in die Hiddingseler Straße. Es wird empfohlen den Radverkehr auf separaten Radwegen im Seitenraum zu führen. Der Radverkehr kann 6,00 m abgerückt von der Einmündung die Hiddingseler Straße queren. Die Radwege im Einmündungsbereich sollen rot eingefärbt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h zu reduzieren.

Maßnahmen bzgl. der Lärmbelästigung der Anwohner durch das Verkehrsaufkommen sind im Rahmen eines Lärmaktionsplans zu prüfen. Eine Geschwindigkeitsüberprüfung kann durch eine Dauerzählung oder regelmäßige Kontrollen ermöglicht werden.

Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235

K 4.1 B 235 / Hiddingseler Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen NRW

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Modellvorhaben des
Radverkehrs (investiv),
Sonderprogramm Stadt und
Land

Kosten:



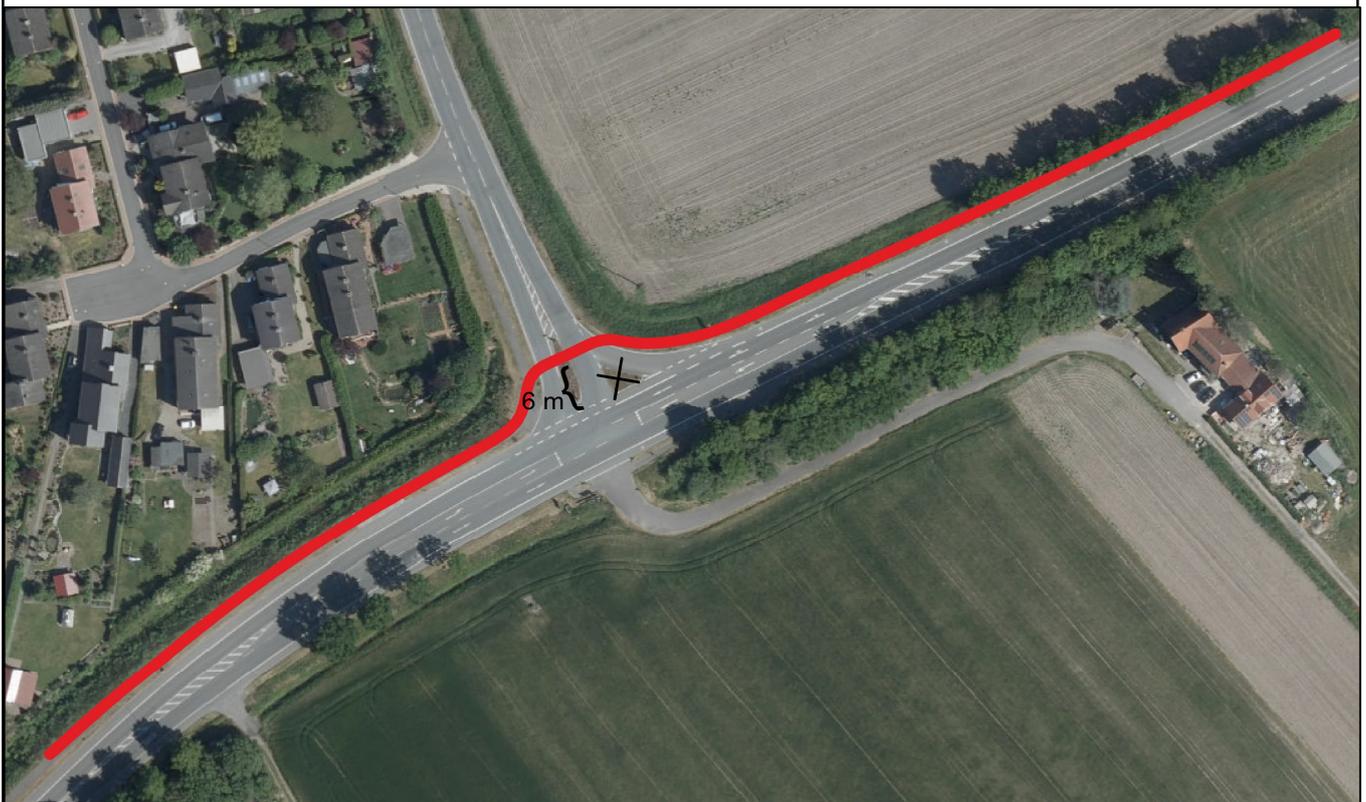
Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt eine mögliche veränderte Radverkehrsführung an der Einmündung B 235 / Hiddingseler Straße



Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235

K 5.1 Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße / Wolfsberger Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



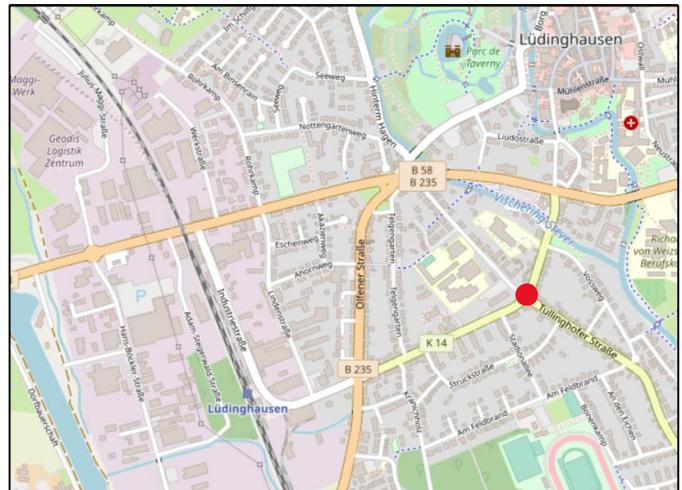
Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

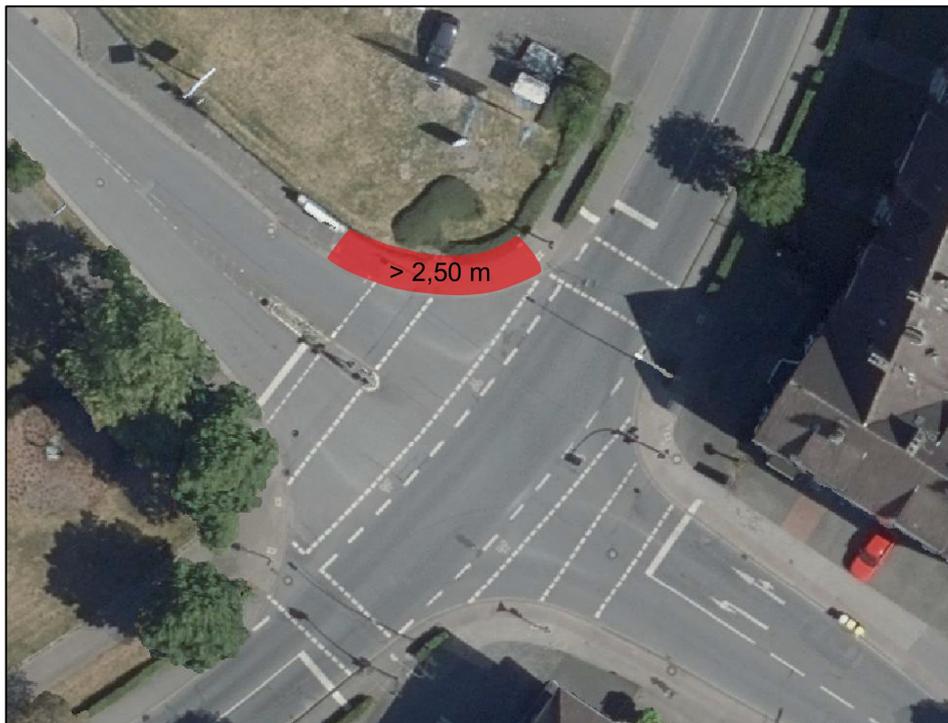
Objektplanung



Beschreibung:

Aufgrund der räumlichen Nähe zu der Ludgerischule und der Sekundarschule in der Tüllinghofer Straße ist eine sichere und komfortable Verkehrsführung der Fußgänger und Radfahrer an dem Knotenpunkt Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße / Wolfsberger Straße besonders wichtig. Insbesondere vor Schulbeginn ist mit einem hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu rechnen.

Der Gehweg im nordöstlichen Quadranten des Knotenpunkts ist derzeit schmaler als 2,50 m. Es wird empfohlen, den Gehweg auf mindestens 2,50 m zu verbreitern.



Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung Komfort Fuß- und Radverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Tüllinghofer Straße

S 1.1 Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:

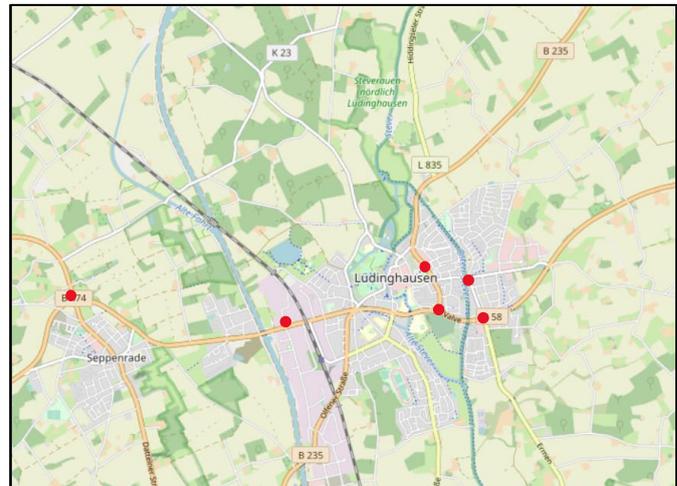


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

In Lüdinghausen gibt es derzeit 6 Kreisverkehre. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer ist an diesen Kreisverkehren unterschiedlich. Es handelt sich dabei um die Kreisverkehre an den folgenden Knotenpunkten:

- B 58 / B 474
(außerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- B 58 / Hans-Böckler-Straße / Julius-Maggi-Straße
(Übergangsbereich, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- B 58 / B 235
(innerorts, Bevorrechtigung der Fußgänger und Radfahrer mittels mit Fußgängerüberwegen und Radfurten)
- B58 / Selmer Straße
(Übergangsbereich, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- B 235 / Geschwister-Scholl-Straße / Edeka-Parkplatz
(innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Mühlenstraße / Selmer Straße / Ascheberger Straße / Werdener Straße
(innerorts, Überordnung der Fußgänger in den Ausfahrten und Unterordnung in den Zufahrten)

Für die bestehenden und künftigen Kreisverkehre im Stadtgebiet wird eine einheitliche Regelung zur Führung der Fußgänger und Radfahrer empfohlen, die sich an der Lage im Siedlungsbereich und am baulichen Umfeld orientiert. Dabei ergeben sich für

- Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete und für
- Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete und im Übergangsbereich von der freien Strecke in den bebauten Bereich

unterschiedliche Führungsformen.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235
- Radverkehrsführung B 58
- Umgestaltung Mühlenstraße

S 1.1 Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:

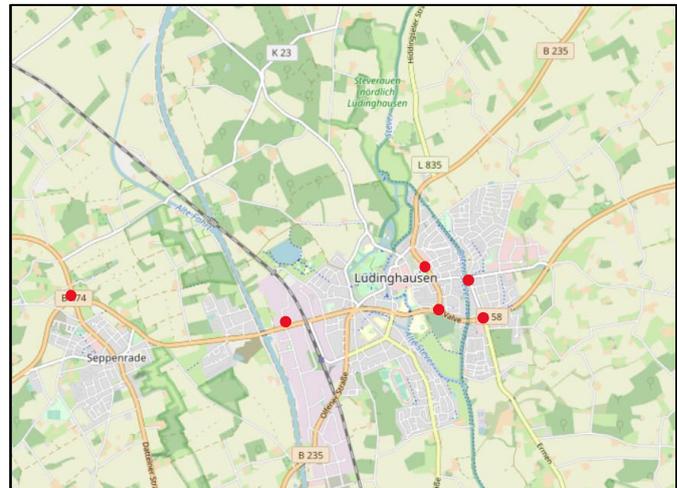


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Hierzu zählen die folgenden Kreisverkehre:

- B 58 / B 235
- B 235 / Geschwister-Scholl-Straße / Edeka-Parkplatz
- Mühlenstraße / Selmer Straße / Ascheberger Straße / Werdener Straße

Hinsichtlich der Führung der Fußgänger gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen

- Die Überquerungsstellen müssen nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel 4,00 bis 5,00 m, gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers, abgesetzt sein. Bei benachbarten Radverkehrsfurten werden sie entsprechend weiter abgesetzt.
- Wo innerhalb bebauter Gebiete Fußgänger regelmäßig auftreten, sind Fußgängerüberwege grundsätzlich sinnvoll.
- An den Querungen für den Fußverkehr sind Bodenindikatoren zur Sicherstellung der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235
- Radverkehrsführung B 58
- Umgestaltung Mühlenstraße

S 1.1 Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:

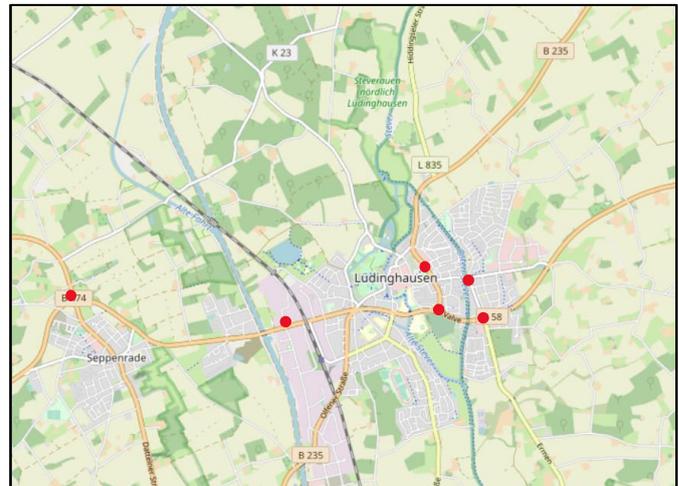


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Hinsichtlich der Führung der Radverkehrs gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen:

- Die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr orientiert sich an der Führung auf den zulaufenden Kreisverkehrsarmen. Der Radverkehr kann entweder auf der Kreisfahrbahn oder auf umlaufenden Radwegen geführt werden.
- Die Radwege sollen im Abstand von 4,00 bis 5,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn neben der Fußgängerüberquerungsstelle über den Fahrbahnteiler geführt werden. Der Radverkehr wird generell auf der der Kreisfahrbahn zugewandten Seite geführt.
- Aus Sicherheitsgründen sollen die Radwege außerhalb der Querungsstellen mit einem Abstand von höchstens 2 m um die Kreisfahrbahn herum angelegt werden. So ist gewährleistet, dass bereits im Vorfeld der Querungsstellen die gegenseitige Erkennbarkeit gegeben ist. Die Fläche zwischen Kreisfahrbahn und Radweg ist von einem die Sicht behinderndem Bewuchs über 0,50 m dauerhaft frei zu halten.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235
- Radverkehrsführung B 58
- Umgestaltung Mühlenstraße

S 1.1 Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:

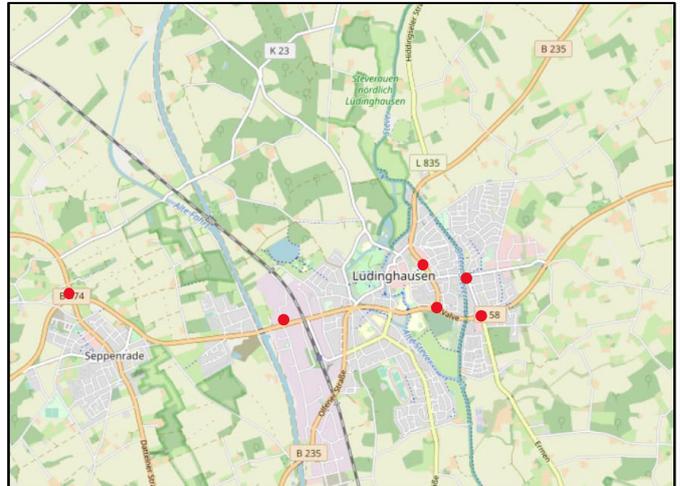


Fördermöglichkeiten:

Kosten:

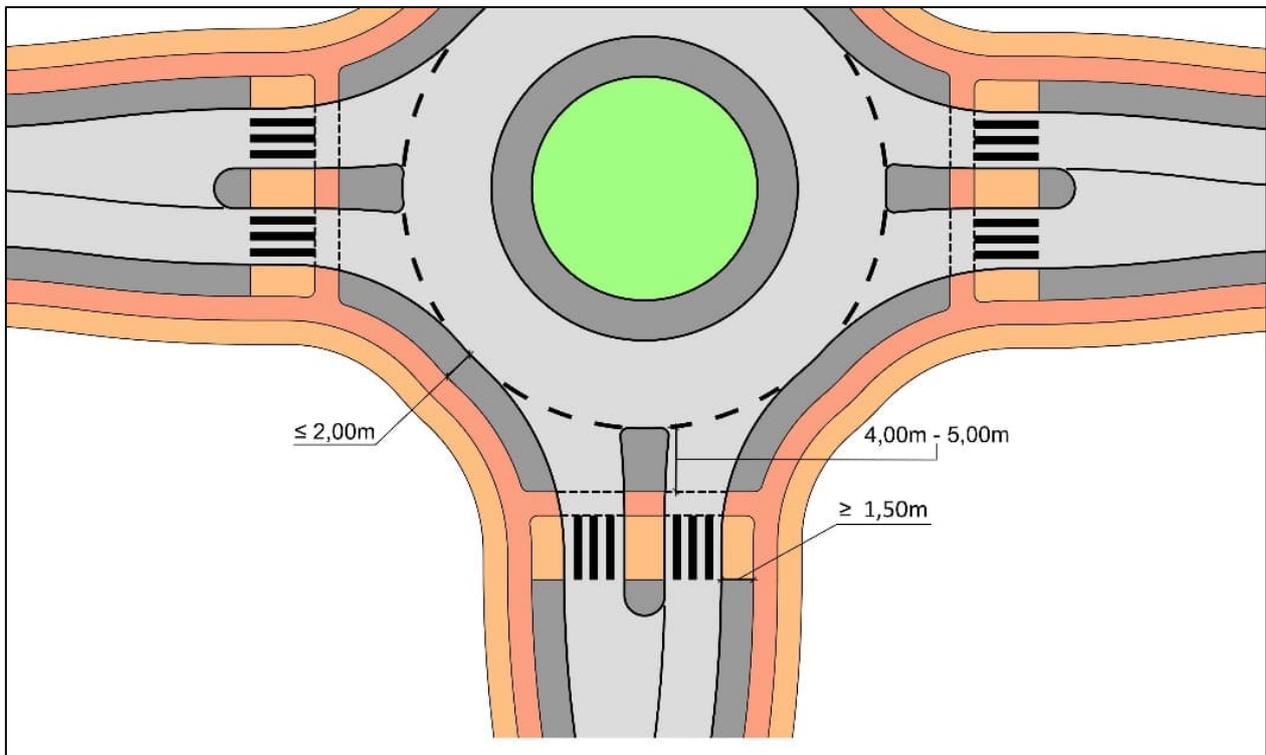


Weiteres Vorgehen:



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Die folgenden Abbildung zeigt die Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete, sofern umlaufende Radwege angelegt werden.



Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235
- Radverkehrsführung B 58
- Umgestaltung Mühlenstraße

S 1.1 Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:

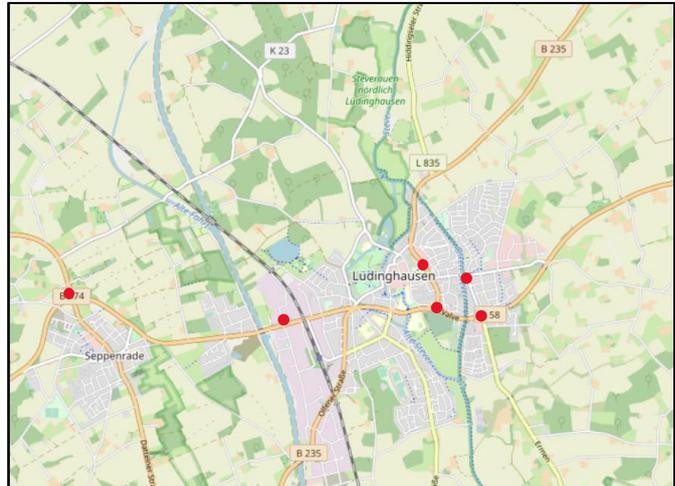


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



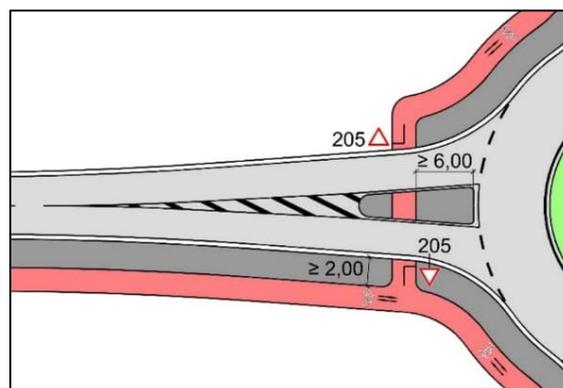
Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete und im Übergangsbereich:

Hierzu zählen die folgenden Kreisverkehre:

- B 58 / B 474
- B 58 / Hans-Böckler-Straße / Julius-Maggi-Straße
- B 58 / Selmer Straße

Hinsichtlich der Führung der Fußgänger gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen

- An diesen Kreisverkehren werden Fußgänger und Radfahrer in der Regel auf gemeinsamen Geh- und Radwegen um den Kreisverkehr geführt.
- Bei der Querung der Kreiszufahrten soll der Rad- und Fußgängerverkehr abgesetzt von der Kreisfahrbahn (in der Regel mindestens 6,00 m) wartepflichtig über den Fahrbahnteiler geführt werden. Die Wartepflicht für den nicht motorisierten Verkehr ist durch Verkehrszeichen zu verdeutlichen.
- An den Überquerungsstellen sind keine Fußgängerüberwege anzuordnen.



Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235
- Radverkehrsführung B 58
- Umgestaltung Mühlenstraße

S 2.1 Einheitliche Standards für die Gestaltung von signalisierten Knotenpunkten

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:

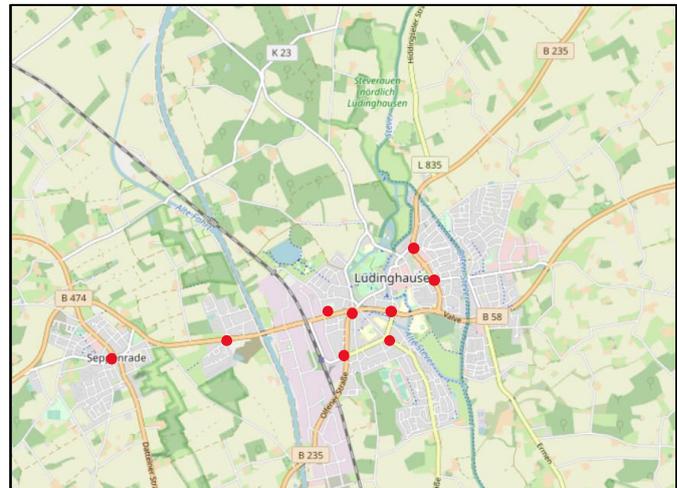


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

In Lüdinghausen gibt es derzeit 9 vollständig signalisierte Knotenpunkte:

- B 474 / Halterner Straße / Hauptstraße
- B 58 / Marderweg / Am Hüwel
- B 58 / Lindenstraße / Rohrkamp
- B 58 / B 235 / Steverstraße
- B 58 / Wolfberger Straße
- B 235 / Mühlenstraße
- B 235 / Stadtfeldstraße / Münsterstraße
- B 235 / Bahnhofstraße
- Bahnhofstraße / Tüllinghofer Straße

Hinsichtlich der signalisierten Knotenpunkte gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen:

- Bedingt verträgliche Signalisierungen sind sofern möglich zu vermeiden.
- Radverkehrsfurten sollen rot markiert werden.
- Auf freie Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr ist zu verzichten.
- Fußgänger und Radfahrer bekommen in jedem Umlauf auch ohne Anforderung eine Freigabezeit, die zum vollständigen Queren des Knotenpunktarms ausreichend ist.
- Sofern der Radverkehr auf umlaufenden Radwegen geführt wird, erfolgt das Linksabbiegen in zwei Etappen. Markierte Radfahr- oder Schutzstreifen für linksabbiegende Radfahrer sind zu vermeiden.
- Sofern Radfahrer in den Zufahrten auf der Fahrbahn geführt werden, kommt in diesen Zufahrten die Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) in Betracht. Dabei sind die Einsatzkriterien gemäß ERA zu beachten.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an signalisierten Knotenpunkten
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der signalisierten Knotenpunkte

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 235
- Radverkehrsführung B 58
- Umgestaltung Mühlenstraße und Stadtfeldstraße
- Umgestaltung Knotenpunkte B 58

S 3.1 Querungsmöglichkeiten Fuß- und Radverkehr an Außerortsstraßen bzw. Ortseingang

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Straßen.NRW

Priorisierung:



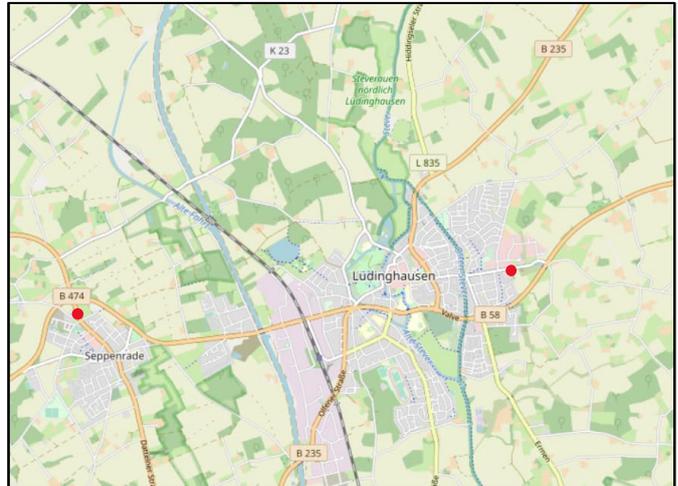
Fördermöglichkeiten:



Kosten:



Weiteres Vorgehen:

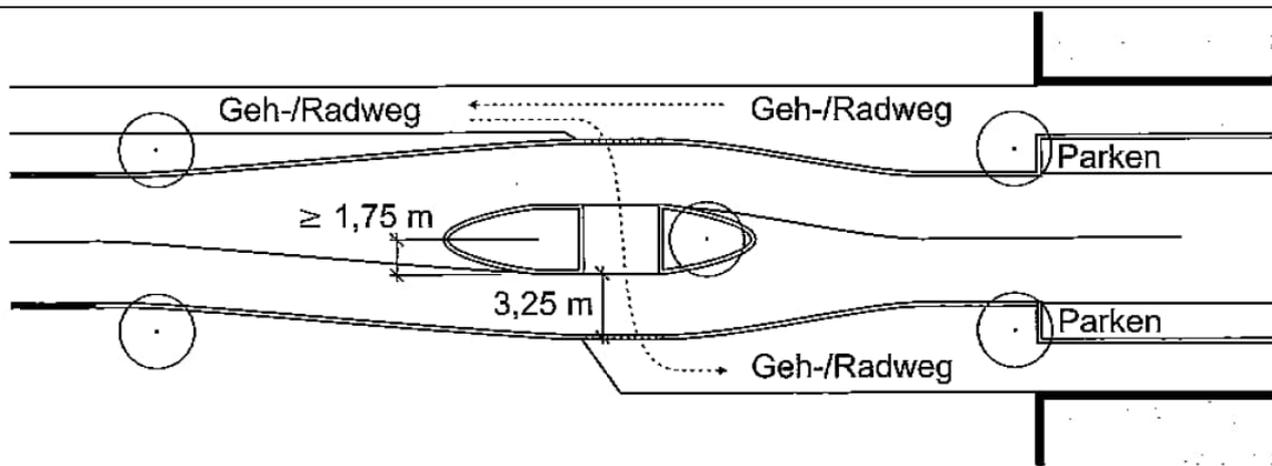


Beschreibung:

Der Fuß- und Radverkehr an den Außerortsstraßen wird zumeist auf einseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. An den Ortseingängen erfolgt ein Wechsel zu einer beidseitigen Fuß- und Radverkehrsführung. Um eine sichere Querung zu ermöglichen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an den Ortseingängen zu senken werden Mittelinseln an den folgenden Stellen in Lüdinghausen empfohlen.

- B 474 (nördlicher Ortseingang)
- Ascheberger Straße

Die folgende Abbildung zeigt eine Überquerungsanlage beim Wechsel eines Zweirichtungsradweges in eine beidseitige Einrichtungsführung gemäß ERA 2010 [6].



Wirkung:

- Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr an den Ortseingängen / -ausgängen
- Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs an Ortseingängen

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Radverkehrsführung B 474 in Seppenrade
- Umgestaltung Mühlenstraße

S 4.1 Fahrradstraßen

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

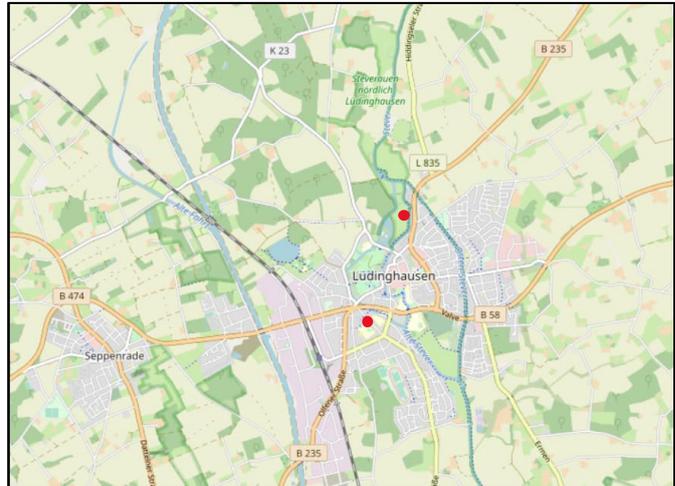


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Über die rechtlichen Anordnungen der StVO und VwV-StVO sowie den Empfehlungen aus RAS 06 [4] und ERA [6] wurden für Lüdinghausen folgende Gestaltungsstandards abgeleitet, um bei den Verkehrsteilnehmern zukünftig einen Wiedererkennungswert zu schaffen und ein dem Straßencharakter entsprechendes Verkehrsverhalten zu fördern [17]:

Fahrgassenbreite:

- Wenn die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr nicht freigegeben ist > 3,50 m
- Wenn die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben ist > 4,10m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz)
- Ist mit Schwerverkehr zu rechnen, kann eine Fahrgassenbreite von max. 5,50 m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) angesetzt werden. Sofern die Fahrradstraße ebenfalls eine wichtige Erschließungsfunktion für den ÖPNV erfüllt, kann (aufgrund des Begegnungsfalles Bus - Bus) im Ausnahmefall auch eine Fahrgassenbreite von 6,00 m vorgesehen werden.

Bevorrechtigung:

- Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen.

Reduktion des Durchgangsverkehrs:

- Zur Verringerung des Durchgangsverkehrs sind Durchfahrtsverbote für Schwerverkehrsfahrzeuge, „Anlieger-frei“-Regelungen für den Kfz-Verkehr sowie mögliche Sackgassen- oder Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr im Einzelfall zu prüfen.

Wirkung:

- Förderung und Stärkung des Radverkehrs in Lüdinghausen
- Erhöhung Verkehrssicherheit Radverkehr
- Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Stadtfeldstraße
- Tüllinghofer Straße

S 4.1 Fahrradstraßen

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

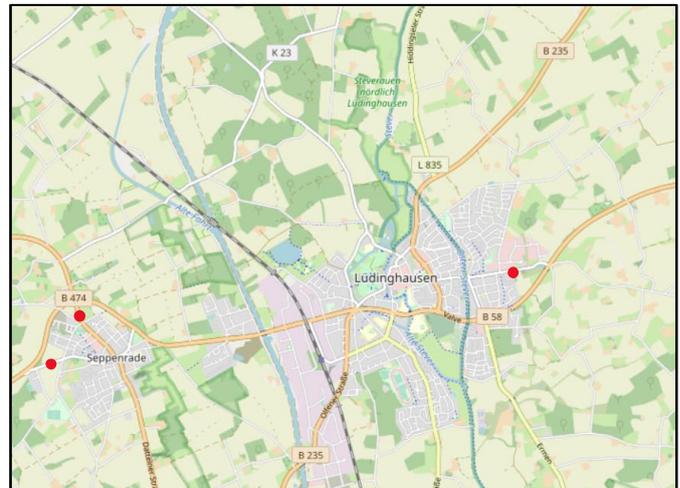


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Fahrbahngestaltung:

- Der Beginn bzw. das Ende der Fahrradstraße erhält eine rote Einfärbung mit zusätzlichen Fahrrad-Piktogrammen.
- Zusätzlich sollten besondere Gefahrenpunkte (z.B. Einmündungsbereiche oder stark befahrene Grundstückszufahrten) rot markiert werden und es sind ebenfalls Fahrrad-Piktogramme vorzusehen.

Ruhender Verkehr:

- Parken in Fahrradstraßen kann in entsprechend gekennzeichneten Flächen und mit einem entsprechenden Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) erlaubt werden.

In begründeten Ausnahmefällen kann von diesen Standards abgewichen werden, sofern dadurch keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für die Radfahrenden ausgeht.

Wirkung:

- Förderung und Stärkung des Radverkehrs in Lüdinghausen
- Erhöhung Verkehrssicherheit Radverkehr
- Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Stadtfeldstraße
- Tüllinghofer Straße

S 5.1 Mobilitätskonzept für Neubauvorhaben

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

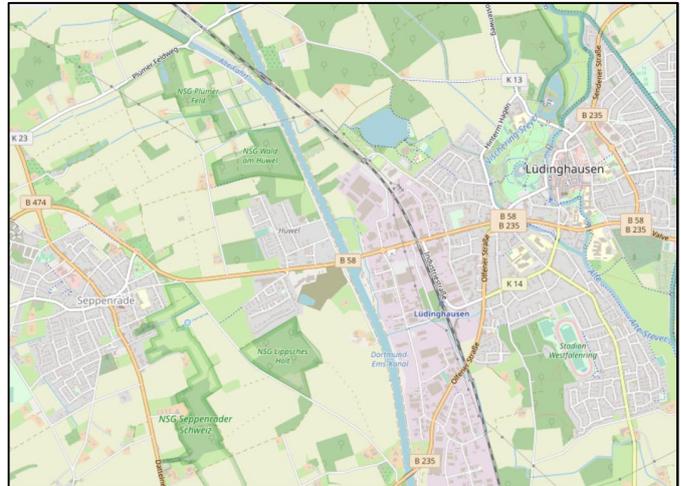


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Es wird empfohlen, im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren von Projekten mit erheblicher Verkehrsbedeutung ein Mobilitätskonzept einzufordern. Darin ist darzulegen, wie das zu erwartende Verkehrsaufkommen möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Der Schwerpunkt ist dabei Maßnahmen zu legen, die geeignet sind, das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Die Mobilitätskonzepte sollen Empfehlungen beispielsweise zu den folgenden Themen enthalten:

- Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Fahrradverleihsystem)
- Mobilitätsstationen
- Fahrradabstellmöglichkeiten
- ÖPNV-Angebot
- Lademöglichkeiten
- Mobilitätsmanagement

Wirkung:

- Förderung intermodaler Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV-Angebot / On-Demand-Verkehr
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

P 1.1 Parkraumkonzept Innenstadt – Stellplatzanlage Borg

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

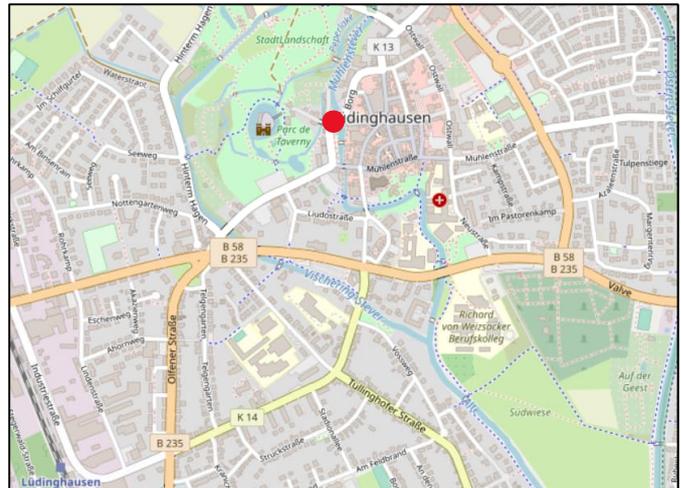


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Die Parkraumerhebung hat gezeigt, dass grundsätzlich eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in der Innenstadt zur Verfügung steht. Die Anzahl der vorhandenen Stellplätze soll nicht reduziert werden. Wegfallende Stellplätze sollen durch neue Stellplätze ggf. an einer anderen geeigneten Stelle ersetzt werden. Mit einem Parkraumkonzept und einem Parkleitsystem soll erreicht werden, dass die Verkehrsbelastungen im Bereich der Innenstadt reduziert werden. Eine weitere Maßnahme, den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, ist die Stellplätze, die unmittelbar an die Fußgängerzone angrenzen, zu bewirtschaften und die Stellplätze, die weiter weg von der Fußgängerzone liegen, kostenfrei und ohne Parkdauerbeschränkung zu betreiben.

Dazu soll das Stellplatzangebot in der Innenstadt u. a. an der Stellplatzanlage Borg reduziert werden. Die wegfallenden Stellplätze können ggf. in der Steverstraße und auf dem Edeka-Parkplatz kompensiert werden. Darüber hinaus soll mit einer Bewirtschaftung und einer Parkdauerbeschränkung ein Anreiz geschaffen werden, nicht direkt in der Innenstadt zu parken.

Die folgende Abbildung zeigt die Stellplätze in der Straße Borg, die neu geordnet und bewirtschaftet werden sollen.



Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Umweltverbunds

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße
- Stellplatzanlage Steverstraße

P 2.1 Parkraumkonzept Innenstadt – Stellplatzneuordnung Mühlenstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



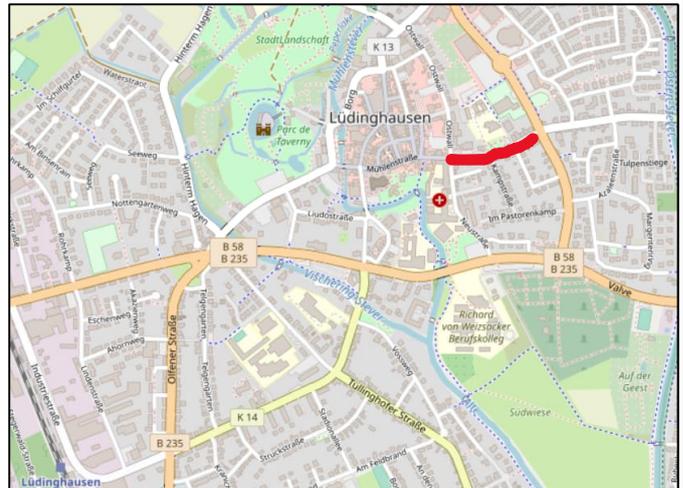
Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Im Rahmen der Umgestaltung der Mühlenstraße ist der Parkraum neu zu organisieren. Darüber hinaus wird auf der nördlichen Straßenseite teilweise sehr nah an dem Knotenpunkt B 235 / Mühlenstraße geparkt, wodurch Fahrzeuge in den Gegenverkehr ausweichen müssen.

Die folgende Abbildung zeigt den Bereich der Mühlenstraße, für den eine Neuordnung des Straßenrandparkens empfohlen wird.



Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Stärkung Radverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Umgestaltung Mühlenstraße
- Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße

P 3.1 Parkraumkonzept Innenstadt – Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



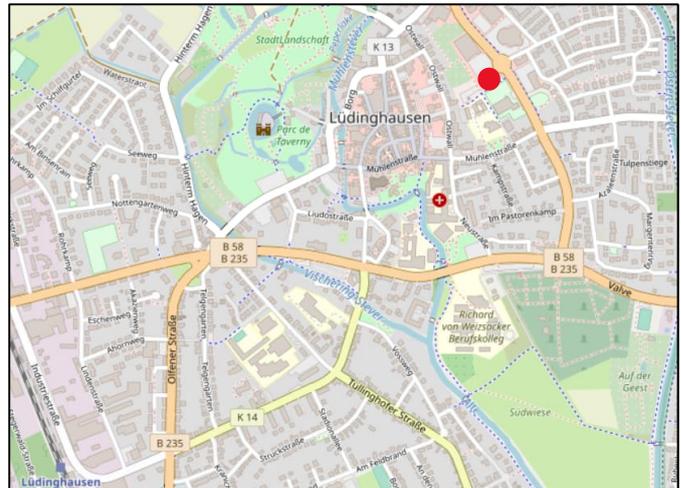
Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Der Edeka-Parkplatz wird bereits heute nicht nur von Kunden und Mitarbeitern des Lebensmittelmarktes sondern auch von Besuchern und Beschäftigten der Innenstadt genutzt. Um die Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich zu reduzieren, wird empfohlen die Stellplatzanlagen am Rand der Innenstadt auszubauen und kostenfrei und ohne Parkdauerbeschränkung zu betreiben. Aufgrund der direkten Lage an die B 235 und der kurzen fußläufigen Entfernung zur Innenstadt wird empfohlen, die Möglichkeit eines Parkhauses auf dem südlichen Abschnitt des Edeka-Parkplatzes zu prüfen. Ziel ist es, den Kfz-Verkehr mit Ziel Innenstadt bereits an den Hauptverkehrsstraßen abzufangen und auf Stellplatzanlagen am Rand der Innenstadt wie z. B. in der Steuerstraße oder den Edeka-Parkplatz zu führen. Ein Parkhaus auf dem Edeka-Parkplatz könnte wegfallende Stellplätze der Stellplatzanlage Borg oder der Mühlenstraße kompensieren. Darüber hinaus ist eine Integration von Park+Ride-Parkplätzen der vorgesehenen benachbarten Mobilitätsstation an der B235 möglich oder es können Fahrradstellplätze in dem Parkhaus untergebracht werden.

Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Stellplatzanlage Borg
- Umgestaltung Mühlenstraße
- Mobilitätsstation

P 4.1 Parkraumkonzept Innenstadt – Stellplatzanlage Steuerstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



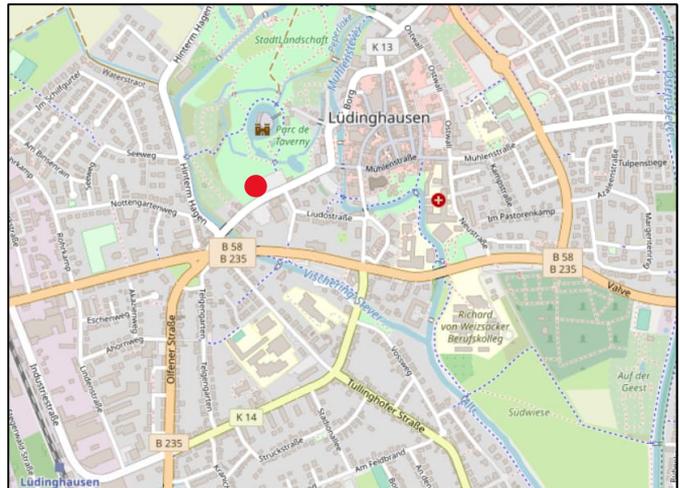
Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Um die Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich zu reduzieren, wird empfohlen die Stellplatzanlagen am Rand der Innenstadt auszubauen und kostenfrei und ohne Parkdauerbeschränkung zu bewirtschaften. Besucher der Innenstadt, die aus Richtung Westen anreisen können aufgrund der geringen Entfernung zur B 58 und der kurzen fußläufigen Entfernung zur Innenstadt den Parkplatz Pferdewiese an der Steuerstraße nutzen. Es wird empfohlen, den Parkplatz auszubauen, um Wegfallende Stellplätze der Innenstadt zu kompensieren. Ziel ist es, den Kfz-Verkehr mit Ziel Innenstadt bereits an den Hauptverkehrsstraßen abzufangen und auf Stellplatzanlagen am Rand der Innenstadt wie z. B. in der Steuerstraße oder den Edeka-Parkplatz zu führen.

Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Stellplatzanlage Borg
- Umgestaltung Mühlenstraße
- Mobilitätsstation

P 5.1 Parkraumkonzept Innenstadt - Parkleitsystem

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



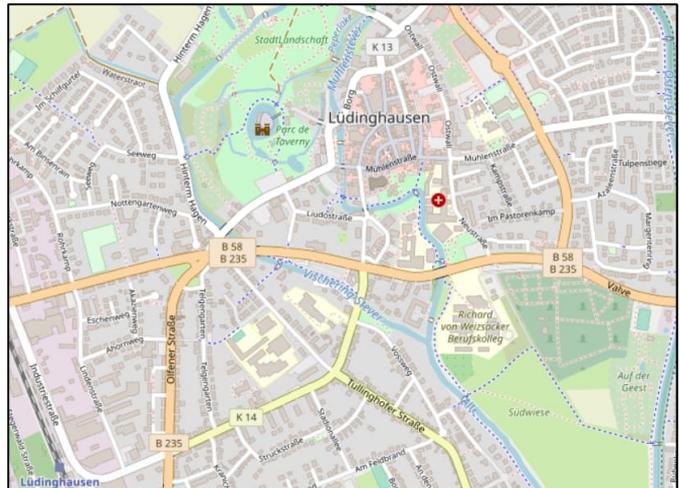
Fördermöglichkeiten:

Programm
„Digitalisierung kommunaler
Verkehrssysteme“
des Bundes

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Mit einem Parkraumkonzept und einem Parkleitsystem soll erreicht werden, dass die Verkehrsbelastungen im Bereich der Innenstadt reduziert werden. Ziel ist es, den Kfz-Verkehr mit Ziel Innenstadt bereits an den Hauptverkehrsstraßen abzufangen und auf Stellplatzanlagen am Rand der Innenstadt wie z. B. in der Steverstraße oder den Edeka-Parkplatz zu führen.

Mit einem Parkleitsystem wird der Parksuchverkehr verringert. In einem Parkleitsystem sollen die wichtigsten Stellplatzanlagen integriert werden. Dazu zählen die Stellplatzanlagen

- Steverstraße,
- Bahnhof,
- Krankenhaus,
- Edeka-Parkplatz und
- die Tiefgarage Lüdinghausen Forum.

Das Parkleitsystem ist auf dem Hauptstraßennetz zu errichten. Dazu sind an den Knotenpunkten sowie an den entsprechenden Zufahrten zu den Parkplatzanlagen entsprechende Beschilderungen aufzustellen. Es wird zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystem unterschieden. Bei einem statischen Parkleitsystem wird auf Hinweisschildern angezeigt, wo sich die einzelnen Parkmöglichkeiten befinden. Bei einem dynamischen Parkleitsystem werden darüber hinaus auf den Hinweisschildern angezeigt, ob die Stellplatzanzeige frei, besetzt oder geschlossen ist oder es besteht die Möglichkeit die augenblicklich tatsächlich freien Stellplätze in den Stellplatzanlagen anzuzeigen. Dazu zählt das System die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge und übermittelt die Daten an einen Verkehrsrechner. Die freien Parkplätze werden berechnet und an die Hinweistafeln weitergeleitet.

Für Lüdinghausen ist aufgrund der Stadtgröße, der Stellplatznachfrage und dem Stellplatzangebot ein statisches Parkleitsystem ausreichend.

Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Verlagerung Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkung des Umweltverbunds

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fahrradzone
- Mühlenstraße
- Stellplatzanlage Borg
- Stellplatzanlage Steverstraße
- Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße

Ö 1.1 Optimierung ÖPNV-Angebot – Erschließung Wohngebiete im Nordosten Lüdinghausens

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen,
ZVM Bus, RVM

Priorisierung:



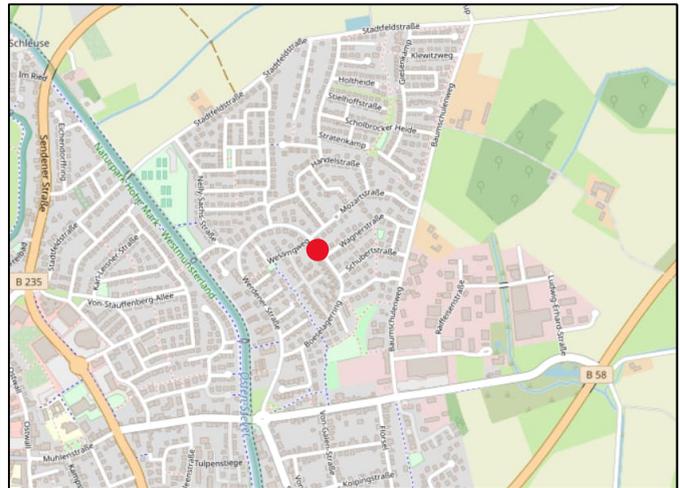
Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Zur Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebots ist die Lücke im Bushaltestellennetz im nordöstlichen Wohngebiet zu schließen. Als Lage einer neuen Bushaltestelle bietet sich die Straße Boeselagerring an. Die Bushaltestelle kann z. B. in die beiden Stadtverkehrslinien 512 (Lüdinghausen – Ascheberg – Herbern) oder 523 (Lüdinghausen – Nordkirchen) sowie in den Fahrplan des Bürgerbusses integriert werden.

Es ist im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu prüfen, ob und mit welchen Bussen eine Haltestelle in der Straße Boeselagerring angefahren werden kann.

Wirkung:

- Ergänzung ÖPNV-Angebot

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- On-Demand-Verkehr
- Neue Stadtbuslinie
- Mobilitätsstationen

Ö 2.1 Optimierung ÖPNV-Angebot – Optimierung Busfahrpläne / Liniennetz

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen,
Kreis Coesfeld, ZVM
Bus, RVM

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

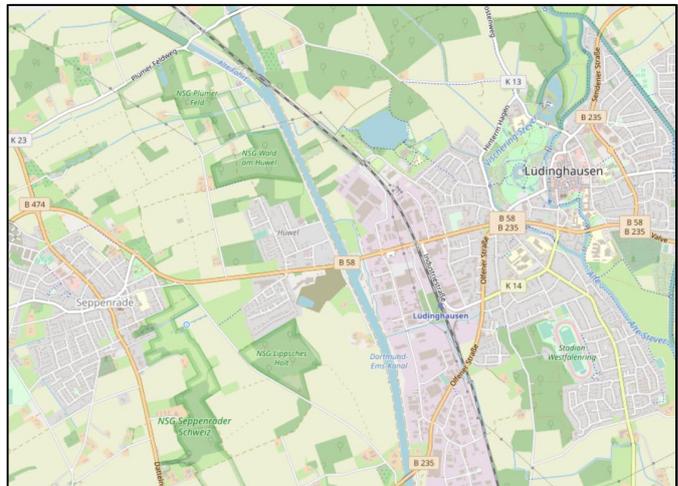


Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Zur Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebots wird empfohlen, die Busfahrpläne anzupassen, um die Umsteigezeiten zwischen verschiedener Buslinien sowie zur Bahn zu verbessern. Die Fahrzeiten sollen so gestaltet werden, dass es komfortable, kurze Umstiegsmöglichkeiten von und zu den Zügen bzw. Bussen gibt.

Drüber hinaus ist die Busverbindung zwischen Seppenrade und Lüdinghausen so zu optimieren, dass mindestens in einem 1-Stunden-Takt, besser in einem Halb-Stunden-Takt Busse zwischen Seppenrade und Lüdinghausen Innenstadt sowie Bahnhof verkehren.

Mit regelmäßigen Fahrzeiten und klaren Netzverläufen ist das ÖPNV-Angebot verständlicher und erhöht die Akzeptanz potentieller Kunden. Dazu könnte z. B. ein Stadtbus eingeführt werden, der den Bahnhof mit der Innenstadt, den Burgen sowie dem Stadtteil Seppenrade verbindet oder es werden bestehende Buslinien miteinander verknüpft bzw. erweitert.

Wirkung:

- Ergänzung ÖPNV-Angebot
- Stärkere Verknüpfung Bahnhof – Busbahnhof – Innenstadt - Burg Vischering – Seppenrade

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen

Ö 3.1 Mobilitätsstationen

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

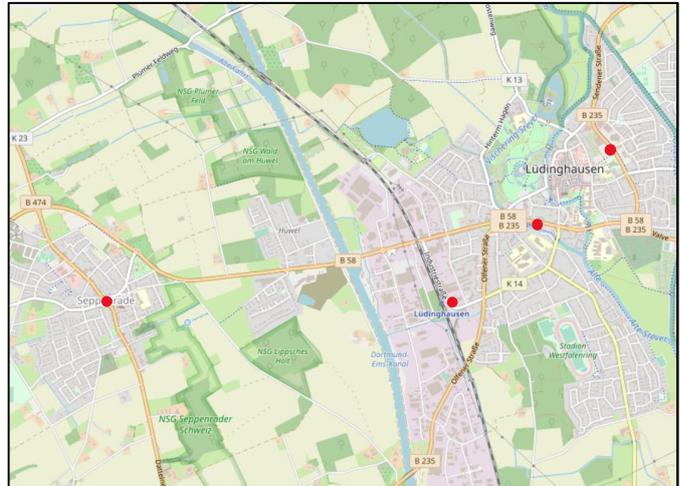
Klimaschutzprojekte
(Kommunalrichtlinie),
Modellvorhaben Radverkehr,
Sonderprogramm Stadt und Land,
ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Zur Förderung des ÖPNV sowie der vernetzten Mobilität sollen in Lüdinghausen Mobilitätsstationen errichtet werden. Mobilitätsstationen verknüpfen mindestens zwei Verkehrsmittel und erleichtern das Umsteigen. Intermodale Wegeketten werden somit gefördert.

Mobilitätsstationen werden für die folgenden Standorte in Lüdinghausen empfohlen:

- Bahnhof
- Busbahnhof
- Seppenrade
- B 235

Nicht jede Mobilitätsstation benötigt die gleichen Ausstattungsstandards. An den Hauptverknüpfungspunkten am Bahnhof und am Busbahnhof ist beispielsweise ein größeres Angebot erforderlich als an einer Mobilitätsstation in Seppenrade. Der Bahnhof und Busbahnhof werden dabei von mehr Personen mit unterschiedlichen Bedürfnissen genutzt. Der Bahnhof dient als Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus, Bahn und Pkw sowie Bahn und Fahrrad. Dagegen wird die Mobilitätsstation in Seppenrade hauptsächlich für den Umstieg Fahrrad – Bus genutzt.

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Optimierung ÖPNV-Angebot
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

Ö 3.1 Mobilitätsstationen

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

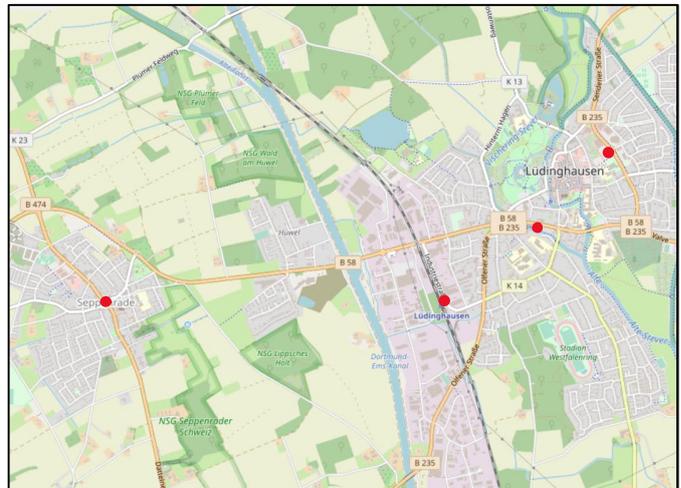
Klimaschutzprojekte
(Kommunalrichtlinie),
Modellvorhaben Radverkehr,
Sonderprogramm Stadt und Land,
ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Für eine landesweit einheitliche Gestaltung von Mobilitätsstationen wurde das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem NWL, VRR und VRS entwickelt.

Die folgenden Ausstattungsmöglichkeiten können an einer Mobilitätsstation umgesetzt werden.

- Servicepoint
- Informationen zu Angeboten der Mobilitätsstation (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Barrierefreiheit
- Überdachte B+R-Anlage
- P+R-Parkplatz
- Uhr
- Dynamische Fahrgastinformation
- Taxistand
- E-Ladestation fürs Auto/Rad,
- Carsharing
- Fahrradverleihsystem,
- E-Tretroller-Verleih
- Beleuchtung
- Kiss+Ride
- Smart Locker
- B+R-Anlage, verschließbar (Fahrradparkhaus oder Fahrradboxen)
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Optimierung ÖPNV-Angebot
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

Ö 3.2 Mobilitätsstation - Bahnhof

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

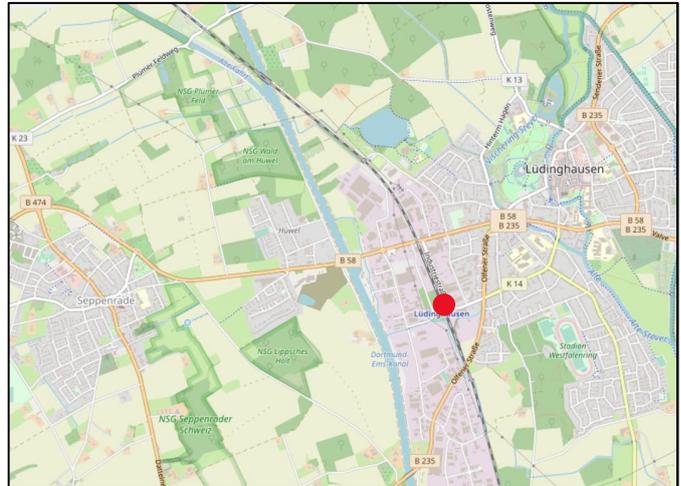
Klimaschutzprojekte
(Kommunalrichtlinie),
Modellvorhaben Radverkehr,
Sonderprogramm Stadt und Land,
ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Am Bahnhof soll der Bahnanschluss mit allen anderen in Lüdinghausen genutzten Verkehrsmitteln (MIV, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) verknüpft werden. Dazu soll das ÖPNV-Angebot optimiert, der Park+Ride-Parkplatz ausgebaut, die Radabstellanlagen modernisiert, ein Fahrradverleihsystem integriert, und eine Fuß- und Radwegeverbindung über die Gleise geschaffen werden. Die Mobilitätsstation dient einer besseren Verknüpfung der Bahn mit der Innenstadt, Seppenrade sowie der Wohngebiete in Lüdinghausen sowie als Umsteigepunkt zum lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot.

An der Mobilitätsstation am Bahnhof können alle genannten Ausstattungsmöglichkeiten einer Mobilitätstation angeboten werden:

- Servicepoint
- Informationen zu Angeboten der Mobilstation (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Barrierefreiheit
- P+R-Parkplatz
- Uhr, Stele, Dynamische Fahrgastinformation
- Taxistand
- Gastronomie mit Sitzmöglichkeiten und öfftl. WC, Coworking-Space
- E-Ladestation fürs Auto/Rad, Carsharing
- Fahrradverleihsystem, E-Tretroller-Verleih
- Beleuchtung
- Kiss+Ride
- Smart Locker
- Überdachte B+R-Anlage, verschließbar (Fahradparkhaus oder Fahrradboxen)
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Optimierung ÖPNV-Angebot
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

Ö 3.3 Mobilitätsstation - Busbahnhof

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

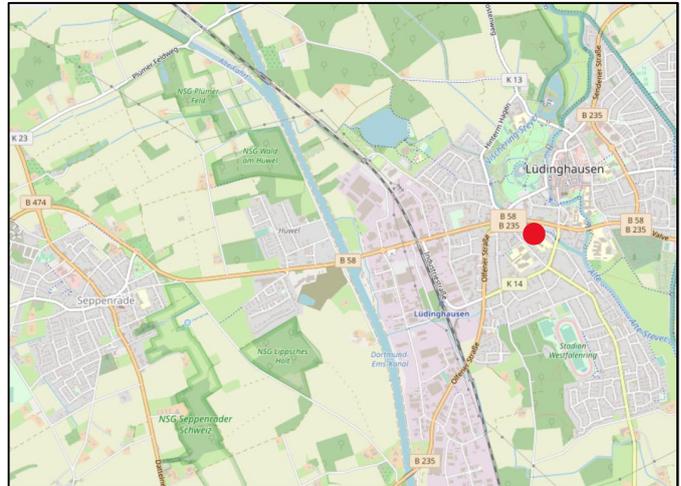
Klimaschutzprojekte
(Kommunalrichtlinie),
Modellvorhaben Radverkehr,
Sonderprogramm Stadt und Land,
ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Zur Erweiterung des derzeitigen Angebots am Busbahnhof sollte der Park+Ride-Parkplatz erweitert werden und mit E-Ladesäulen ausgestattet werden. Ggf. können die Radabstellmöglichkeiten in Form einer Radstation inkl. Service modernisiert und erweitert werden. Das Angebot an der Mobilstation am Busbahnhof kann darüber hinaus mit einem Car-Sharing-Angebot, einem Fahrrad- und E-Tretroller-Verleih abgerundet werden.

An der Mobilstationsstation am Busbahnhof werden die folgenden Ausstattungsmöglichkeiten empfohlen:

- Informationen zu Angeboten der Mobilstation (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Barrierefreiheit
- P+R-Parkplatz
- Uhr, Stele, Dynamische Fahrgastinformation
- Gastronomie mit Sitzmöglichkeiten und öfftl. WC,
- E-Ladestation fürs Auto/Rad, Carsharing
- Fahrradverleihsystem, E-Tretroller-Verleih
- Beleuchtung
- Kiss+Ride
- Smart Locker
- Überdachte B+R-Anlage, verschließbar (Fahradparkhaus oder Fahrradboxen)
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fuß- und Radweegeanbindungen ÖPNV-Haltestellen
- Optimierung ÖPNV-Angebot / On-Demand-Verkehr
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

Ö 3.4 Mobilitätsstation - Seppenrade

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

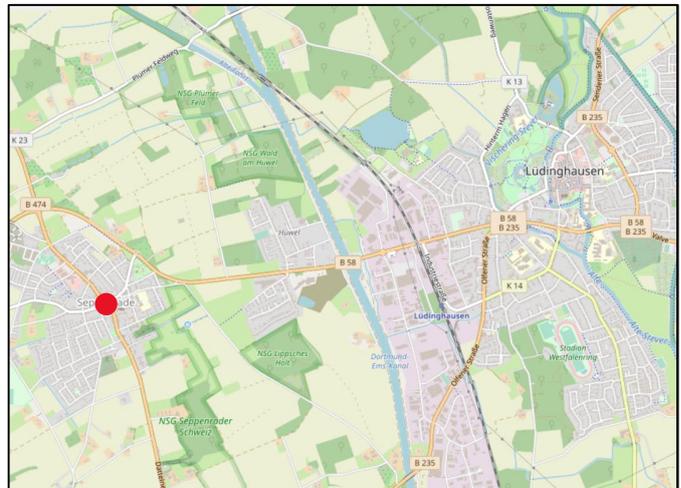
Klimaschutzprojekte
(Kommunalrichtlinie),
Modellvorhaben Radverkehr,
Sonderprogramm Stadt und Land,
ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Die Mobilitätsstation in Seppenrade sollte zentral im Ort liegen. Ggf. bietet sich die derzeitige Bushaltestelle Dattelner Straße als Mobilitätsstation an. Dazu ist die Mobilitätsstation mindestens mit beidseitigen witterungsgeschützten Sitzmöglichkeiten und hochwertigen Radabstellanlagen auszustatten. Darüber hinaus kann die Integration in ein Fahrradverleihsystem in Erwägung gezogen werden.

Für die Mobilitätsstation in Seppenrade werden die folgenden Ausstattungsmöglichkeiten empfohlen:

- Informationen zu Angeboten der Mobilstation (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Barrierefreiheit
- Überdachte B+R-Anlage (ggf. Fahrradboxen)
- Uhr, Stele, Dynamische Fahrgastinformation
- öfftl. WC
- Fahrradverleihsystem,
- Beleuchtung
- Kiss+Ride
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fuß- und Radweegeanbindungen ÖPNV-Haltestellen
- Optimierung ÖPNV-Angebot / On-Demand-Verkehr
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

Ö 3.5 Mobilitätsstation – B 235

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

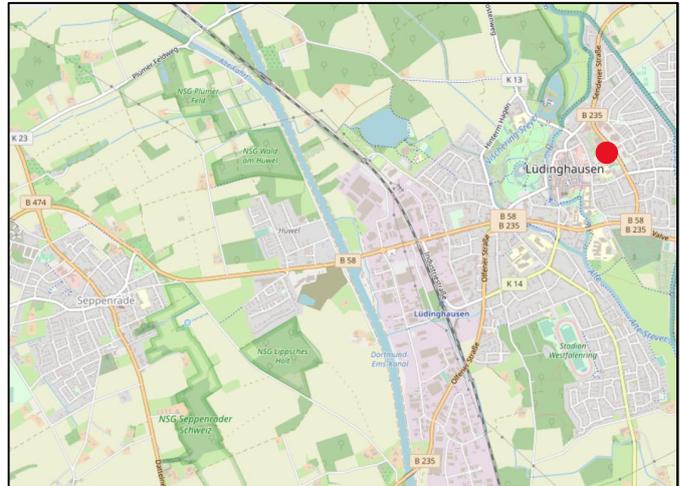
Klimaschutzprojekte
(Kommunalrichtlinie),
Modellvorhaben Radverkehr,
Sonderprogramm Stadt und Land,
ÖPNV-Gesetz (VV-ÖPNVG)

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Die Mobilitätsstation an der B 235 soll an der Bushaltestelle am Edeka-Markt entstehen, um den Umstieg insbesondere zur Schnellbuslinie nach Münster zu fördern. Ein Park+Ride-Parkplatz kann ggf. in ein Parkhaus auf dem Edeka-Parkplatz integriert werden. Von den weiteren genannten Ausstattungsmerkmalen einer Mobilitätsstation sind insbesondere hochwertige, witterungsgeschützte Radabstellanlagen sowie überdachte Wartemöglichkeiten mit Sitzgelegenheiten erforderlich. Des Weiteren ist eine sichere Rad- und Fußwegeanbindung mit sicheren Querungsmöglichkeiten der B 235 sicherzustellen.

Für die Mobilitätsstation an der B 235 werden die folgenden Ausstattungsmöglichkeiten empfohlen:

- Informationen zu Angeboten der Mobilstation (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Barrierefreiheit
- P+R-Parkplatz
- Uhr, Stele, Dynamische Fahrgastinformation
- E-Ladestation fürs Auto/Rad,
- Carsharing
- Fahrradverleihsystem, E-Tretroller-Verleih
- Beleuchtung
- Kiss+Ride
- Smart Locker
- Überdachte B+R-Anlage, verschließbar (Fahrradparkhaus oder Fahrradboxen)
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Fuß- und Radwegeanbindungen ÖPNV-Haltestellen
- Optimierung ÖPNV-Angebot / On-Demand-Verkehr
- Angebote Alternativer Verkehrsmittel (Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller-Verleih)

Ö 4.1 ÖPNV-Optimierung - On-Demand-Verkehr

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

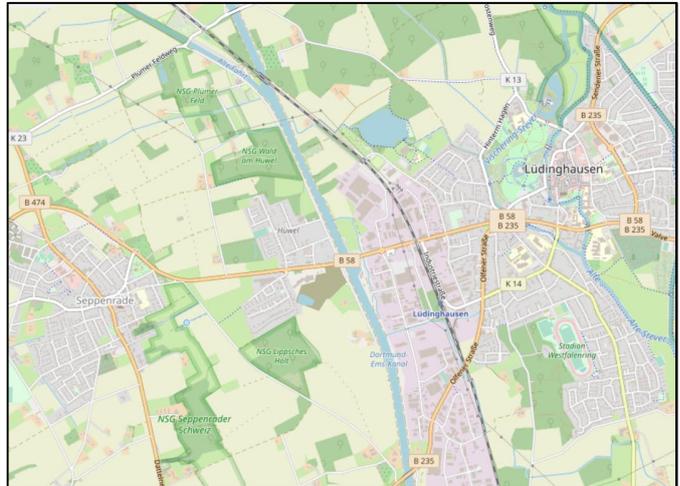
Land NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Zur Ergänzung des ÖPNV-Angebots wird neben den Bau von Mobilitätsstationen und Mitfahrerbanken die Einführung von On-Demand-Verkehr empfohlen. Mit einem On-Demand-Angebot können barrierefreie Fahrzeuge per App oder Telefon an eine Haltestelle bestellt werden. Dabei gibt es keinen festen Fahrplan oder feste Routen. Wenn entweder Start oder Ziel eine Haltestelle ist, besteht zudem die Möglichkeit das Fahrzeug nach Hause bzw. an eine beliebige Adresse im Bedienungsgebiet zu schicken. Im Nachbarort Senden gibt es bereits ein On-Demand-Angebot. Dort sind die On-Demand Fahrzeuge zu den folgenden Zeiten unterwegs:

- Montag bis Donnerstag: 06.00 – 22.00 Uhr
- Freitag bis Samstagfrüh: 06.00 – 04.00 Uhr
- Samstag bis Sonntagfrüh: 08.00 – 06.00 Uhr
- Sonntag: 10.00 – 22.00 Uhr

Für das On-Demand-Angebot gelten die Preise des Westfalentarifs für den Teilraum Münsterland – Ruhr-Lippe (OM). Alle Tickets sind auch im Bus gültig und alle im Bus anerkannten Abos können ohne Aufpreis in den Fahrzeugen des On-Demand-Angebots genutzt werden. Die Nutzung des On-Demand-Angebots funktioniert folgendermaßen:

- Herunterladen der App, Registrierung in der App (Namen, Telefonnummer, E-Mail-Adresse)
- Buchung: Angabe der gewünschten Abfahrts- oder Ankunftszeit, Start und Ziel.
- Erhalt der Abholzeit, der voraussichtlichen Ankunftszeit und erhalt eines Buchungscode
- Abholung / Fahrt

Wirkung:

- Ergänzung ÖPNV-Angebot
- Verbesserte Verknüpfung Bahnhof – Innenstadt – Seppenrade - Bauernschaften

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Neue Bushaltestelle
- Mobilitätsstationen
- Mitfahrerbanken

Ö 4.1 ÖPNV-Optimierung - On-Demand-Verkehr

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



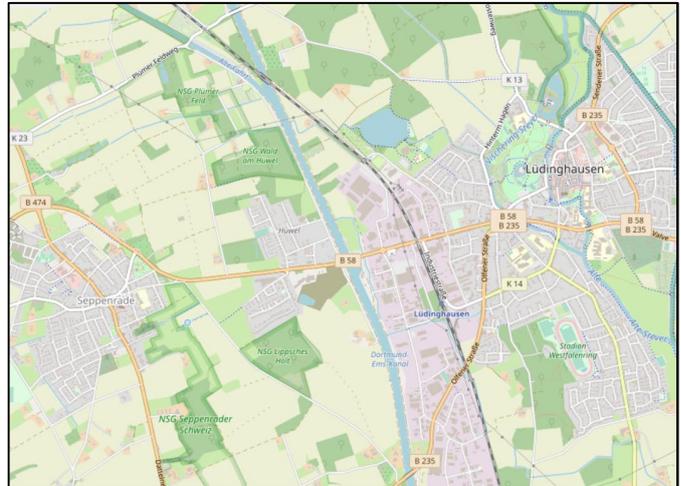
Fördermöglichkeiten:

Land NRW

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Das On-Demand-Angebot kann auch per Telefon genutzt werden. Kurz vor der Abholung kann das gebuchte Fahrzeug per App live verfolgt werden, über mögliche Verspätungen wird per Push-Nachricht informiert und die voraussichtliche Abhol- und Ankunftszeit ist jederzeit in der App einsehbar. Die Ankunftszeit kann sich um maximal 10 Minuten verändern, da unterwegs eventuell noch weitere Fahrgäste aufgenommen werden. Fahrten können bis zu sieben Tage vor Fahrtantritt gebucht werden.

Das On-Demand-Angebot ist eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot, wodurch die Nutzung des ÖPNV flexibler wird und auch Teile von Lüdinghausen wie z. B. die umliegenden Bauernschaften bedient werden können, die bisher noch nicht hinreichend von einem ÖPNV erschlossen waren. Darüber hinaus kann mit dem On-Demand-Verkehr eine bessere Verknüpfung der Ziele innerhalb Lüdinghausens außerhalb der regulären Busfahrpläne geschaffen werden.

Wirkung:

- Ergänzung ÖPNV-Angebot
- Verbesserte Verknüpfung Bahnhof – Innenstadt – Seppenrade - Bauernschaften

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Neue Bushaltestelle
- Mobilitätsstationen
- Mitfahrerbanke

Ö 5.1 Alternative Mobilitätsangebote - Carsharing

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

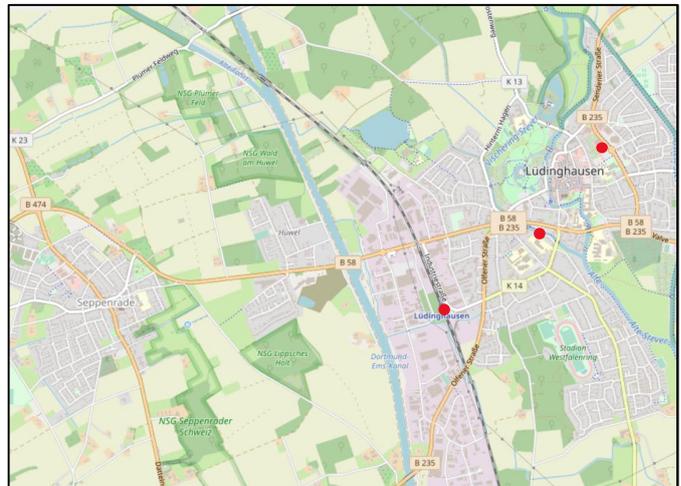


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Carsharing

In Lüdinghausen gibt es derzeit ein Carsharing Fahrzeug von Ford Kaiser. Zur Stärkung intermodaler Wegekette oder als Alternative z. B. zu einem Zweitwagen wird empfohlen, das Carsharing-Angebot in Lüdinghausen auszubauen. Carsharing-Angebote können insbesondere an den empfohlenen Mobilitätsstationen bzw. an den Park+Ride-Parkplätzen

- Am Bahnhof
- Busbahnhof
- Mobilstation B 235

angeboten werden.

Wirkung:

- Stärkung intermodale Wegekette
- Modal-Split zugunsten Umweltverbund durch das ergänzende alternative Mobilitätsangebot

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV

Ö 5.2 Alternative Mobilitätsangebote - Fahrradverleihsystem

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

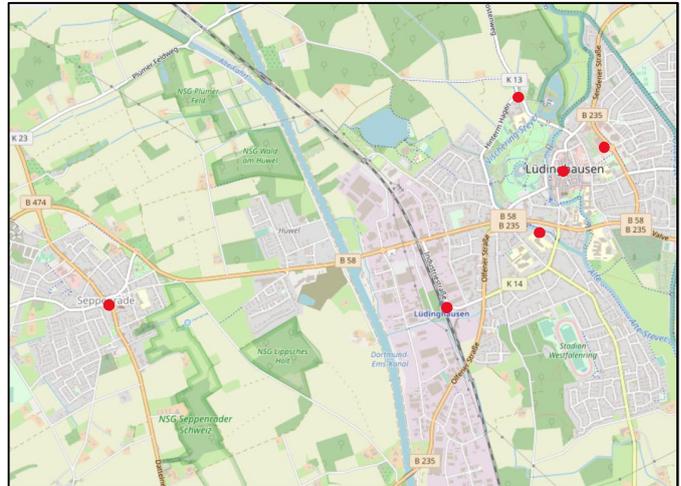


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Der Verein Lüdinghausen Marketing stellt bereits 40 Fahrräder für den Verleih zur Verfügung. Die Fahrräder können Montags bis Freitags im Zeitraum zwischen 10 Uhr und 17 Uhr, Samstags zwischen 10 Uhr und 14 Uhr sowie Sonntags zwischen 10 Uhr und 13 Uhr gemietet werden. Die Räder können in der Straße Borg 4 ausgeliehen werden.

Ein Fahrradverleihsystem mit Stationen

- am Bahnhof,
- am Markt sowie
- an den empfohlenen Mobilitätsstationen

stellt für Lüdinghausen eine sinnvolle Ergänzung zum aktuellen Mobilitätsangebot dar. Ein Fahrradverleih stärkt den Radverkehr und die intermodalen Wegeketten in Lüdinghausen sowie die Verknüpfung zwischen dem Bahnhof, der Innenstadt, Seppenrade und den Burgen. Insbesondere Touristen oder Gäste, die mit dem Bus oder der Bahn anreisen können das Fahrradverleihsystem für die „letzte Meile“ verwenden.

Wirkung:

- Stärkung intermodale Wegeketten
- Modal-Split zugunsten Umweltverbund durch das ergänzende alternative Mobilitätsangebot Angebot

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV

Ö 5.3 Alternative Mobilitätsangebote – E-Scooter-Verleih

Zeiträumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

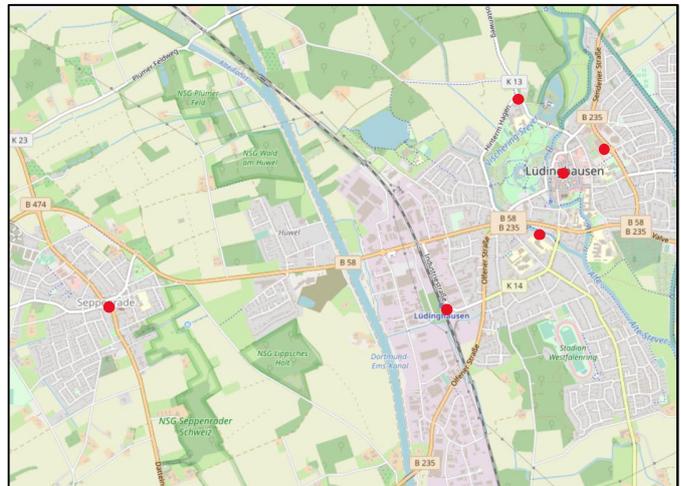


Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Ein mögliches weiteres alternatives Mobilitätsangebot stellt der Verleih von E-Scootern dar. E-Scooter sind seit 2019 in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen. Das Fahren auf Gehwegen ist verboten. Wenn Radwege vorhanden sind, müssen diese genutzt werden. Wenn keine Radwege vorhanden sind, muss die Fahrbahn genutzt werden.

E-Scooter werden insbesondere für Wege genutzt, die ansonsten zu Fuß, mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurückgelegt werden. Darüber hinaus werden E-Scooter vor allem zu Freizeitwecken und weniger für die Fahrt zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte genutzt. Wenn E-Scooter für intermodale Wegeketten z. B. für die „letzte Meile“ genutzt werden, können sie ein sinnvolles zusätzliches Mobilitätsangebot darstellen. In Lüdinghausen könnten E-Scooter beispielsweise für die Wege vom Bahnhof in die Innenstadt genutzt werden. Die Entfernung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt beträgt 1,6 km. Für diese Strecke benötigt man zu Fuß in etwa 20 Minuten. Mit einem E-Scooter kann die Strecke in etwa rund 10 Minuten zurückgelegt werden.

Da die E-Scooter auf den Radwegen genutzt werden müssen, ist darauf zu achten, dass die Radwegeinfrastruktur insbesondere auf den Wegen, die für die Nutzung der E-Scooter attraktiv sind, entsprechend ausgebaut wird.

Ein E-Scooter-Verleih kann an allen empfohlenen Mobilitätsstationen sowie am Markt angeboten werden.

Damit die E-Scooter nicht willkürlich im öffentlichen Raum abgestellt werden, können feste Abstellplätze ausgewiesen werden. Die Einhaltung der festen Abstellplätze kann dadurch gesichert werden, dass die Ausleihe auf anderen Flächen nicht beendet werden kann, wenn der E-Scooter an einem falschen Standort abgestellt wird. Darüber hinaus können Parkverstöße in Form von Verwarngeldern geahndet werden.

Wirkung:

- Stärkung intermodale Wegeketten
- Modal-Split zugunsten Umweltverbund durch das ergänzende alternative Mobilitätsangebot Angebot

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV

Ö 6.1 Anbindung Bahnhof Lüdinghausen

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen
 Deutsche Bahn

Priorisierung:



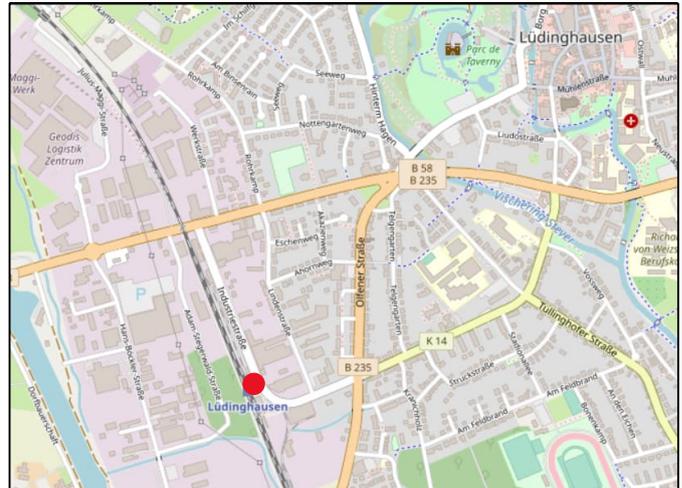
Fördermöglichkeiten:

FöRi-Nah, Klimaschutzprojekten
 (Kommunalrichtlinie),
 Modellvorhaben Radverkehr,
 Sonderprogramm Stadt und Land

Kosten:



Weiteres Vorgehen:



Beschreibung:

Die Parkraumanalyse hat gezeigt, dass die Auslastung der Park+Ride-Parkplätze am Bahnhof in Lüdinghausen derzeit hoch ist. Es wird daher empfohlen, die Anzahl der Stellplätze zu erhöhen. Um das Stadtgebiet westlich der Bahngleise und Seppenrade besser an den Bahnhof anzubinden, wird eine Bahnüberquerung für Fußgänger und Radfahrer am Bahnhof empfohlen. Ein weiterer Park+Ride-Parkplatz auf der westlichen Seite der Bahngleise kann darüber hinaus die Erreichbarkeit des Bahnhofs erhöhen. Der Bahnhof ist mit einer Bahnüberquerung in und aus Richtung Westen auch ohne den Bahnübergang an der B 58 erreichbar. Die Wege der Fußgänger und Radfahrer werden verkürzt und Wartezeiten am Bahnübergang an der B 58 können eingespart werden.



Wirkung:

- Bessere Erreichbarkeit Bahnhof aus und in Richtung Westen
- Erhöhung Anzahl an Park+Ride-Parkplätzen

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Mobilitätsstationen
- Optimierung ÖPNV-Angebot

Ö 7.1 Mitfahrerbank

Zeiträumen:

Zuständigkeiten:

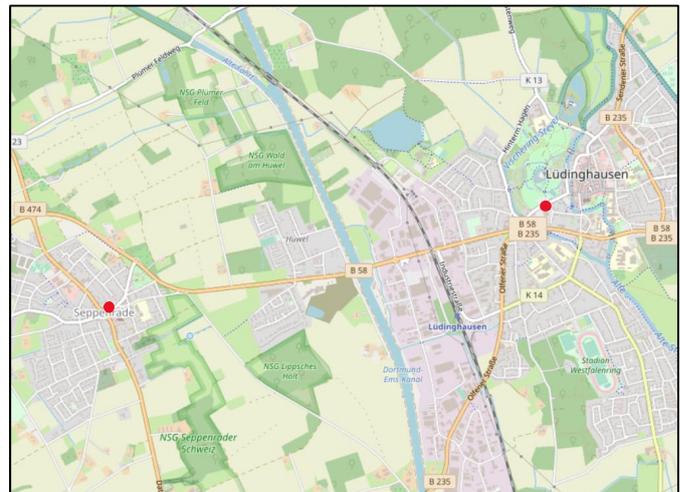
Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:

Fördermöglichkeiten:
Kosten:

Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie


Beschreibung:

Als ergänzendes Angebot zum ÖPNV können Mitfahrerbänke in Lüdinghausen aufgestellt werden. Mitfahrerbänke sind Sitzbänke, die es den Nutzern ermöglicht zu signalisieren, dass sie nach einer spontanen Mitfahrgelegenheit suchen. Dazu sollte die Mitfahrerbank mit Klappschildern für den Fahrtwunsch ausgestattet werden. Mitfahrerbänke sind als Ergänzung an Haltestellen, zentralen Punkten oder Hauptverkehrsstraßen sinnvoll. An Haltestellen kann durch eine Mitfahrbank die Lücke im ÖPNV-Angebot reduziert werden. Denn durch eine Mitfahrgelegenheit kann die Wartezeit auf den regulären Bus verkürzt werden. Die Mitfahrbänke werden nur dort genutzt, wo es kein ausreichendes ÖPNV-Angebot gibt. An Mitfahrerbänken, die nicht an einer Haltestelle aufgestellt werden, besteht das Risiko, dass wenn die Nutzer keine Mitfahrgelegenheit finden, ihr Fahrtziel nicht erreichen oder sehr lange warten müssen. Die Mitfahrbänke sollen an Orten aufgestellt werden, an denen es legale und sichere Haltemöglichkeiten in Mitnahmerichtung und ohne Verkehrsbehinderung gibt.

Die Bänke sollten mit einem hohen Wiedererkennungswert gestaltet werden und es sollte auch für die Rückfahrt Mitfahrerbänke aufgestellt werden.

Das Ergebnis einer wissenschaftlichen Untersuchung der Hochschule RheinMain Wiesbaden zur Akzeptanz und zum Nutzen von Mitfahrbänken [18] zeigt, dass Mitfahrerbänke für Fahrtziele von weniger als 10 km Entfernung, bei einem nicht ausreichenden ÖPNV-Angebot und bei einem sehr geringen Fahrgastpotenzial grundsätzlich geeignet sind. Bei höheren Fahrgastpotenzial werden flexible alternative Bedienungsformen empfohlen.

Um die Akzeptanz von Mitfahrerbänken zu erhöhen, kann in Erwägung gezogen werden, dass die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Mitfahrer vor der ersten Nutzung registrieren müssen.

Wirkung:

- Ergänzung ÖPNV-Angebot

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Optimierung ÖPNV-Angebot

Ö 7.1 Mitfahrerbank

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Lüdinghausen

Priorisierung:



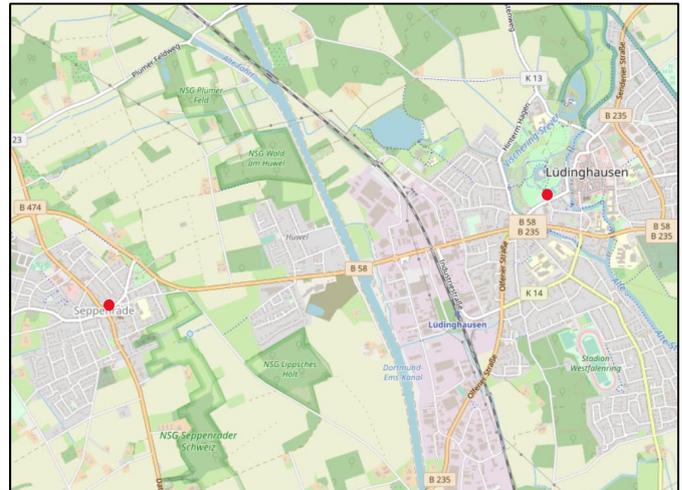
Fördermöglichkeiten:

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Machbarkeitsstudie



Beschreibung:

Für Lüdinghausen wird empfohlen, Mitfahrerbänke zunächst in einem Verkehrsversuch zwischen Seppenrade und Lüdinghausen z. B. an der Haltestelle Rosengarten in Seppenrade und in der Steverstraße in der Nähe der Haltestelle Gesundheitsamt aufzustellen.

Schilder mit den Fahrtwünschen

- Lüdinghausen/Seppenrade,
- Bahnhof und
- Busbahnhof

können an den Bänken aufgestellt werden.



Wirkung:

- Ergänzung ÖPNV-Angebot

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Optimierung ÖPNV-Angebot