

<p><u>SPD-Fraktion Lüdinghausen – Marderweg 1 – 59348 Lüdinghausen</u></p> <p>Stadt Lüdinghausen Der Bürgermeister</p> <p>Borg 2 59348 Lüdinghausen</p>	<p><b>SPD-Ratsfraktion Lüdinghausen</b></p> <p>Niko Gernitz Marderweg 1 59348 Lüdinghausen E-Mail: fraktion@spd-lh.eu Telefon: 02591 / 93 892 91 Mobil: 0151 / 424 33 071</p>
---	---

Lüdinghausen, 12.09.2022

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Mertens,

die SPD-Fraktion stellt den nachstehenden Antrag, mit der Bitte um Beratung und Beschlussfassung im zuständigen Ausschuss bzw. zum Anhang an das Mobilitätskonzept, zu beschließen in der Sitzung des Rates der Stadt Lüdinghausen am 15.09.2022:

### **Anträge, Anregungen und Maßnahmen zum Mobilitätskonzept der Stadt Lüdinghausen**

#### **Änderungsanträge (übergeordnete Ziele und Formulierungen), Anregungen**

<u>Seite/ Anlage</u>	<u>Änderung/Ergänzung/Neuantrag</u>	<u>ggf. Begründung</u>
67	<i>Ergänzungsantrag</i>  Pkt. 3 → Um die gewünschte Gleichberechtigung zu erreichen, muss die jahrzehntelange Bevorzugung des Kfz-Verkehrs ausgeglichen werden, durch eine nachhaltige Bevorzugung der Belange des Fuß- und Radverkehrs bei der Planung und Bau von Verkehrsanlagen.	In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Planung und der Bau der Verkehrsinfrastruktur vorwiegend an den Belangen des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Grundlage dafür ist das Straßenverkehrsgesetz, was im Laufe dieser Legislaturperiode grundlegend geändert werden soll.  Um den „Vorsprung“, den der Kfz-Verkehr in Bezug auf bestehende Verkehrsanlagen hat, auszugleichen, sind verstärkte Anstrengungen und Investitionen in die Infrastruktur für Rad fahrende, zu Fuß gehende und den ÖPNV unabdingbar.
68	<i>Änderungsantrag:</i>  Anteil des Umweltverbundes auf 60% statt 50% erhöhen (in Anlehnung an die Ziele der AGFS)	Mit dem Beitritt zur AGFS haben wir uns als Stadt Lüdinghausen auch mit den Zielen einverstanden erklärt. Die AGFS hat definiert, dass, „Unsere Zielmarke im Modal Split ist, dass ca. 60% der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.“ Auch wenn es sich um ein sehr ambitioniertes Ziel

		handelt, sollten wir dies in unser Mobilitätskonzept übernehmen.
70	<i>Änderungsantrag:</i> <i>Streichen</i> des Halbsatzes „nicht durch repressive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr, sondern“	Wenn wir Verkehrsfächen fair zwischen den verschiedenen Verkehrsarten aufteilen wollen, sind repressive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr unvermeidlich. Auch die Einrichtung einer Fahrradstraße ist für den Kfz-Verkehr eine repressive Maßnahme (Geschwindigkeit muss sich dem Radverkehr anpassen, max. 30 km/h und Rad fahrende haben Vorrang). Weiteres Beispiel: Umkehr der Vorfahrtsregelung Ludgeristiege/Telgengarten zu Gunsten des Radverkehrs oder Einrichten von Fahrradschleusen. All dies könnte man als repressive Maßnahme für den Kfz-Verkehr definieren.
75	<i>Änderungsantrag:</i> <i>ergänzen</i> → „[und komfortable]®“ (Stichpunkt 3) und „Lademöglichkeiten“ (Stichpunkt 4)	Förderung des Radverkehrs. Siehe folgenden Stichpunkt.
76	<i>Änderungsantrag:</i> <i>ergänzen</i> → „Lademöglichkeiten“ (unter Stichpunkt Fahrradabstellmöglichkeiten)	Die E-Mobilität im Radverkehr hat eine wachsende Bedeutung. Vor allem für den überörtlichen Radverkehr sowie für die Tourismusförderung braucht es auch Lademöglichkeiten.
84	<i>Änderungsantrag:</i> <i>streichen</i> → „statisch“	Ein statisches Parkleitsystem ist weder zukunftsgerecht noch zielführend.  Nahezu jedes Kfz verfügt über ein Navigationsgerät, was die Lage der Parkplätze anzeigt. Um Parksuchverkehr zu vermeiden ist die Information wichtig, wo genügend freier Parkraum verfügbar ist.  Darüber hinaus sind zusätzliche Schilder eher verwirrend und werden häufig gar nicht wahrgenommen.
89	<i>Anregung:</i> Die Höhe der Ablösesumme ist regelmäßig der allgemeinen Kostenentwicklung anzupassen.	

## Maßnahmen (geänderte/ergänzende Aufnahme in das Konzept, Priorisierung)

<u>Seite/ Anlage</u>	<u>Änderung/Ergänzung/Neuantrag</u>	<u>ggf. Begründung</u>
82	Erweiterung: Fahrradfreundlicher Umbau des Knotenpunktes Tüllinghofer Straße/Wolfsberger Straße mit Aufstellflächen für Radfahrende („Fahrradschleusen“)	Es handelt sich um einen Knotenpunkt mit sehr hohem Radverkehrsanteil und viel Konfliktpotential.  Bestandteil unseres Antrages aus 2019. Wurde von Seiten der Verwaltung und Politik begrüßt.
83	Erweiterung: Erweiterung der Parkflächen am Busbahnhof	Der Busbahnhof ist der zentrale Anlaufpunkt für Nutzer:innen des ÖPNV. Da er an der Bundesstraße liegt und damit günstig angeschlossen ist, ist er vor allem für Bürger:innen aus dem Außenbereich ein beliebter Startpunkt für die Nutzung des Busverkehrs.
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i> R 2.1 → Prio 3  höhere Priorisierung des Stadtfeldstraße (westlicher Teil)	Begründung bekannt
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i> K 5.1 -> Prio 3  veränderte Priorisierung des Knotenpunkts Bahnhofstraße/Tüllinghofer Straße/Wolfsberger Straße	
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i> R 8.1: Fahrradschutzstreifen zu schmal – Gehweg zu breit  Mühlenstraße, östlicher Abschnitt	Eckwerte:  Gehweg auf 2,5 m (statt 3 m) reduzieren, Schutzstreifen auf 1,75 m (statt 1,50 m) verbreitern
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i> R 9.1: Fahrradschutzstreifen standardmäßig rot beschichten!	Die Rotmarkierung führt dazu, dass die Fahrbahn optisch schmaler wirkt und trägt damit zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten bei.
Anlage	<i>Änderungsanträge:</i> veränderte Priorisierung  R 9.1 -> Prio 3 Ascheberger Straße  R 11.1 -> Prio 3 Tüllinghofer Straße  R 12.1 -> Prio 3 Fahrradabstellmöglichkeiten	
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i>  K 5.1 -> Aufstellflächen für Radfahrende vor dem KFZ-Verkehr und Prio 3	siehe SPD-Anträge 2019
Anlage	<i>Ergänzungsantrag:</i>  S 5.1: Grundsätzlich sind Flächen für den ruhenden Verkehr auf den Grundstücken der Antragsteller zu schaffen	Ablösevereinbarungen sollen die Ausnahme sein
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i>  P 1.1: <i>Streichen</i> → „in der Steverstraße und“	<i>Die wegfallenden Stellplätze können ggf. in der Steverstraße und auf dem Edeka Parkplatz kompensiert werden.</i>

		Neue Parkplätze sorgen für zusätzlichen Kfz-Verkehr und der ist auf der Steverstraße (als Fahrradstraße/-zone) nicht erwünscht!
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i> P 4.1: Ausbau der Pferdewiese zum Parkplatz streichen.	Widerspricht dem Ziel den Innenstadtverkehr zu reduzieren und den Zielen der angrenzenden Fahrradstraße/-zone.
Anlage	<i>Änderungsantrag:</i> P 5.1, Seite 221: statisches Parkleitsystem streichen! Nicht zielführend.	s.o.
	<i>Maßnahme:</i> Ergänzender Ausbau eines Fuß- und Radweges vom Hüwel nach Seppenrade (Nordseite).	Unfallhäufungen und Nachteile für den Radverkehr zwischen Seppenrade und Lüdinghausen verringern.
	<i>Maßnahme:</i> Anerkennung der Steverseitenwege als wichtige Radverkehrsachsen bei entsprechender Prüfung der grundsätzlichen Bevorrechtigung gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr bei Überschneidung mit Straßen/anderen Verkehrswegen an geeigneten Stellen.	Stärkung des örtlichen Radverkehrs und Anerkennung der Bedeutung der Steverseitenwege für den nicht-motorisierten Verkehr.
	<i>Maßnahme/Priorisierung:</i> Umsetzung der beschlossenen Fahrradabstellanlage in der Innenstadt mit Lademöglichkeiten.	Siehe SPD-Antrag aus 2020.
	<i>Maßnahme:</i> Barrierefreier Ausbau der Rialtobrücke; Fahrradfreundliche Umgestaltung sowie sichere Wege für Fußgänger:innen im Anschlussverlauf (v.a. Westseite)	
	<i>Ergänzung:</i> Betrachtung der Verkehrsentwicklung Kreuzung Droste-Hülshoff-Straße und Seppenrader Straße – sowie ggf. Gelände ehemals „Pilgrim“  ➔ Veränderte Verkehrsführung; Lösungen für zunehmende Verkehrsbelastung aus/in Droste-Hülshoff-Straße	Zunahme des Verkehrs durch bauliche/strukturelle Entwicklungen (u.a. Baugebiet „Schillerstr.“)
	<i>Maßnahme:</i> Perspektivische Entwicklung eines Ladeparks/Schnelllade-Parkplatzes für E-Fahrzeuge mit Schnellladesäulen (DC, min. 100W)	Zunehmende Bedeutung der E-Mobilität. Vor allem Mieter:innen und Bewohner:innen der Innenstadt brauchen ausreichend Schnellladesäulen. Gewöhnliche Ladesäulen – auch jene, die aktuell mit AC 22W geplant sind – sind unzureichend wegen zu langer Ladesäulen.
	<i>Maßnahme:</i>	Die vorliegenden Planungen des Ingenieurbüros nts sollten in das Konzept aufgenommen werden.

	Aufnahme des Kreuzungsbereichs Ostwall/Neustraße/Mühlenstraße in das Mobilitätskonzept	
--	--	--

Mit freundlichen Grüßen



Niko Gernitz  
Fraktionsvorsitzender



Dirk Havermeier  
Stadtverordneter