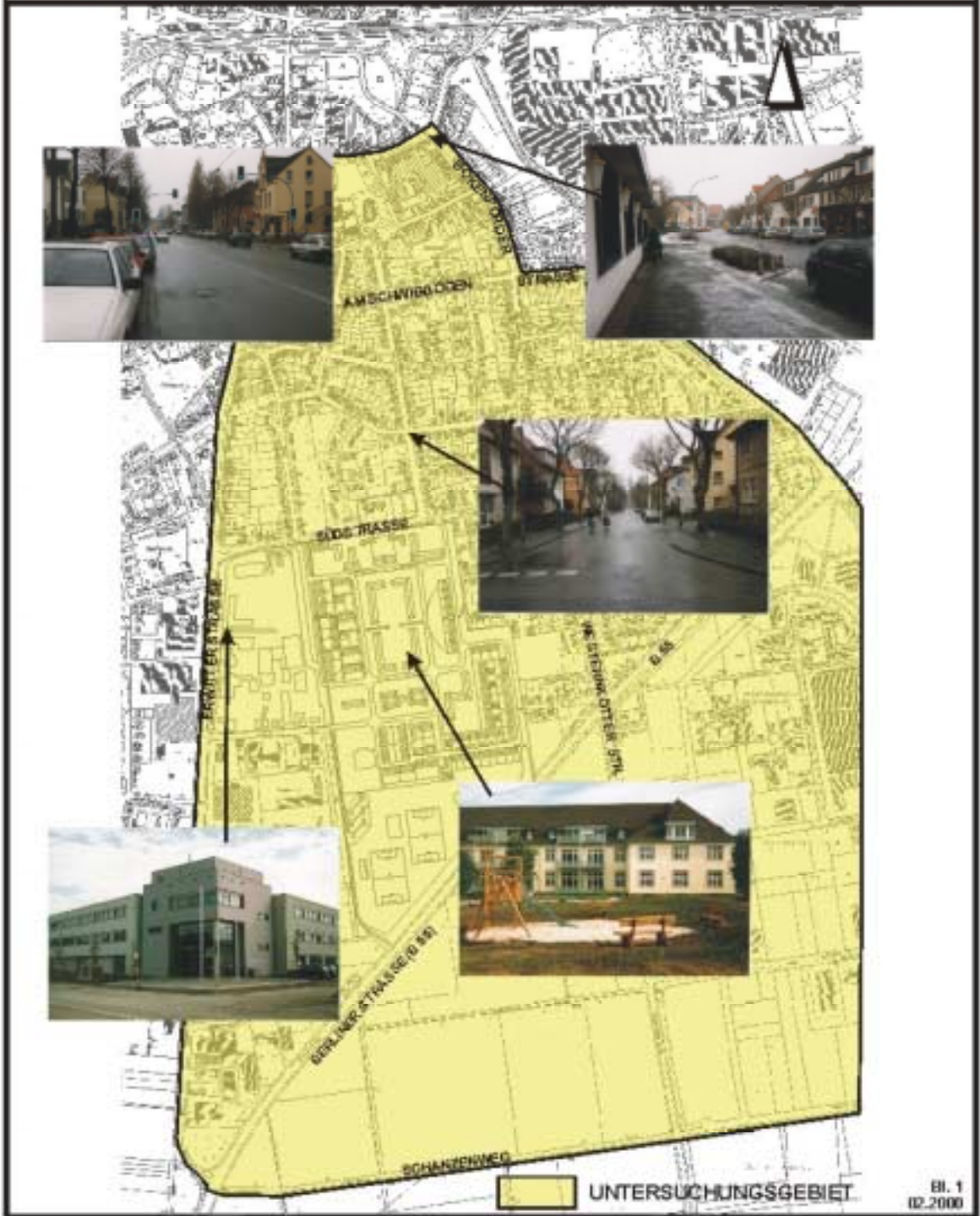


UNTERSUCHUNGEN ZUM VERKEHRLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT KERNSTADT SÜDOST



Inhaltsverzeichnis

1.	<u>Ausgangslage</u>	S. 3
2.	<u>Aufgabenstellung</u>	S. 3
3.	<u>Problemanalyse</u>	S. 4
	3.1 Städtebauliche Entwicklung	S. 4
	3.2 Verkehr	S. 6
	3.2.1 Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Kfz-Verkehrsaufkommen	S. 6
	3.2.2 Verkehrsunfälle	S. 8
	3.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	S. 11
	3.2.4 Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen	S. 14
	3.3 Verträglichkeitsanalyse	S. 15
4.	<u>Konzeptentwicklung</u>	S. 19
	4.1 Handlungskonzept MIV	S. 19
	4.2 Handlungskonzept Fußgänger	S. 22
	4.3 Handlungskonzept Radfahrer	S. 25
	4.4 Handlungskonzept ÖPNV	S. 27
5.	<u>Prioritätenliste durchzuführender Maßnahmen</u>	S. 29

1. Ausgangslage

Im Untersuchungsgebiet Kernstadt Südost sind in den letzten Jahren umfangreiche städtebauliche Projekte realisiert worden. Diese haben im verkehrlichen Bereich zu erheblichen Veränderungen geführt. Die zukünftige Siedlungsentwicklung lässt z.B. weitere Verkehrsverlagerungen oder offene Probleme für den Fußgänger oder den Radverkehr erkennen, so dass flankierende Maßnahmen notwendig werden.

Mit der Umwandlung der ehem. Flak-Kaserne in den Wohnpark Süd entsteht in der südlichen Kernstadt ein neues Quartier mit ca. 430 Wohneinheiten. Damit werden zukünftig ca. 1000 Einwohner diesen Standort beleben. Neben diesen Wohnbauflächen werden noch im Jahre 2000 die Musikschule, die Volkshochschule und das Studienzentrum der Fernuniversität Hagen im Wohnpark Süd ihre neuen Standorte finden.

Die ehem. Rasensportfläche der Flak-Kaserne wird umgewandelt in attraktive Sport- und Freizeitflächen mit einem neuen Standort für die Spielvereinigung Viktoria.

Die Umwandlung der ehem. Churchill-Barraks ermöglicht darüber hinaus Entwicklungen im Gewerbe- und Dienstleistungssektor entlang der Erwitter Straße. Hervorzuheben ist hier insbesondere das Technologiezentrum CarTec.

Neben diesen Entwicklungen im Bereich der Erwitter Straße und Südstraße ist das Angebot des Einzelhandels im Untersuchungsgebiet an der Erwitter Straße, Planckstraße und Nikolaus-Otto-Straße ausgeweitet und attraktiviert worden.

Im letzten Jahr wurde das Gewerbegebiet Am Wasserturm durch den Bereich 'Am Schanzenweg' nach Westen bis zur B 55 erweitert. Aufgrund der hohen Nachfrage sind die Flächen schon weitgehend vermarktet. Zug um Zug erfolgt z.Z. die bauliche Umsetzung u.a. auch von Betrieben mit einer hohen Beschäftigtenzahl. Der Anschluss dieses Gebietes an die B 55 entlastete Straßen der südlichen Kernstadt.

Für den Untersuchungsbereich bleibt festzustellen, dass mit den v. g. Entwicklungen eine Verlagerung und ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens durch Quell- und Zielverkehre verbunden ist. Dies kann in Teilbereichen zu erheblichen Belastungen u.a. durch Schleichverkehre in den Wohngebieten bzw. zu Gefährdungen von Fußgänger und Radfahrer oder zu Behinderungen des ÖPNV führen.

2. Aufgabenstellung

Das verkehrliche "Entwicklungskonzept Kernstadt Süd" soll die heutige verkehrliche Situation analysieren und bewerten. Abgeleitet daraus sollen konzeptionelle Lösungsansätze für eine städtebaulich verträgliche Verkehrsentwicklung für den Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr und motorisierten Individualverkehr entwickelt werden.

Die Konzeption soll langfristige Entwicklungsperspektiven aufzeigen, Entscheidungsgrundlagen für verkehrspolitisches Handeln bieten und ein Spektrum kurzfristig und mittelfristig umsetzbarer Maßnahmen beinhalten.

Die Untersuchungen konzentrieren sich ausschließlich auf das südöstliche Kernstadtgebiet von Lippstadt einschließlich der östlich der Berliner Straße (B 55) gelegenen Gewerbegebiete. Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch die Erwitter Straße, die Bökenförder Straße und die Berliner Straße (B 55) einschließlich der Gewerbegebiete Schanzenweg/Am Wasserturm.

3. Problemanalyse

Die Problemanalyse dient im Wesentlichen der Bestandsaufnahme der verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten sowie deren Bewertung.

Es wird das Verkehrsbild sowohl in seinem zeitlichen Aufkommen (Verkehrszählungen), augenscheinlich auch in seinen räumlichen Verflechtungen (Ziel- und Quellverkehre) festgehalten.

3.1 Städtebauliche Entwicklung

Erste bauliche Ansiedlungen im Untersuchungsbereich außerhalb der Umfluten befanden sich an der Straße Südertor/Erwitter Straße als Verkehrsverbindung zum Sauerland (Anröchte/Rüthen) sowie an der Bökenförder Straße und Unionstraße durch die Anlage von Wohngebäuden bezogen auf das nahegelegene Eisenwerk der Union. Aufgrund der Nachfrage nach Mietwohnungen und Einfamilienwohnhäusern erfolgte eine bauliche Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg.

Entlang der Erwitter Straße siedelten sich großflächige Handelsbetriebe an, die heute sowohl die Nahversorgung wie auch überörtliche Versorgungsfunktionen wahrnehmen.

Mit der Umnutzung der ehem. Flak-Kaserne zu einem Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnstandort für ca. 1000 Einwohner wurde nach der Freigabe durch die britischen Streitkräfte im Jahre 1992 begonnen.

Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung ist in den letzten Jahren eine rege Nachfrage nach Gewerbegrundstücken zu verzeichnen. Da das Gewerbegebiet Am Waserturm weitgehend belegt ist, wurde zwischen der Westernkötter Straße und der B 55 ein neues Gewerbegebiet "Schanzenweg" erschlossen.

3.2 Verkehr

3.2.1 Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Kfz-Verkehrsaufkommen



Eine Analyse der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre im motorisierten Individualverkehr durch z.B. Kennzeichenerhebung wurde wegen des hohen Aufwandes nicht durchgeführt.

Wie schon erwähnt, ist durch die vorhandenen attraktiven Einkaufsmöglichkeiten an der Erwitter Straße und der Planckstraße sowie durch die öffentlichen Einrichtungen im Wohnpark Süd ein erhöhter Zielverkehr zu diesen

Einrichtungen zu verzeichnen bzw. zu erwarten.

Durchgangsverkehre werden hauptsächlich über die B 55, Erwitter Straße und Südstraße abgeleitet.

Kfz-Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen wurde 1998 durch Wochenzählungen des Kfz-Verkehrs in einzelnen Straßen ermittelt.

Darüber hinaus liegen Messwerte im Bereich der B 55 von 1995 vor, die durch das Westf. Straßenbauamt erhoben worden sind. Der Anschluss Schanzenweg an die B 55 ist hier nicht berücksichtigt.

Die am höchsten belastete Straße ist die B 55 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) im Mittel von 20.000 Kfz.

Die Erwitter Straße hat in beiden Richtungen einen Wert pro Woche von ca. 85.000 Kfz bei einem Lkw-Anteil von 4.000.

Die Südstraße hat in beiden Richtungen einen Wert pro Woche von 65.000 Kfz, Lkw-Anteil 1.400.

Die Straße Schwibbogen (beide Richtungen) hat einen Wert pro Woche von 46.000, Lkw-Anteil 1.400. Hier ist ein erheblich höherer Verkehrsanteil in Richtung Westen zu verzeichnen.

Die Bökenförder Straße (beide Richtungen) hat einen Wert pro Woche von ca. 35.000, Lkw-Anteil von 1.200.

Weitere Messungen wurden durchgeführt in beiden Fahrrichtungen in der

	Kfz-Anteil pro Woche	Lkw-Anteil
Josefstraße	23.000	600
Westernkötter Straße (nördlich der Südstraße)	23.000	1.100
Görresstraße	6.353	195
Ebertstraße	5.748	119
In der Krumpfen Wende	2.350	14

Nach der Verkehrserfassung bleibt festzustellen, dass die großen Verkehrsmengen weitgehend über die Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden. Ausgenommen ist lediglich die Straße Am Schwibbogen in westlicher Richtung. Die gemessenen Zahlenwerte übersteigen die Wohngebietsverträglichkeit der dieser Straße zugeordneten Funktion im Verkehrsnetz.

3.2.2 Verkehrsunfälle



Unfälle sind in der Regel "seltene Ereignisse", haben teils systematische Ursachen. Die Polizei führt daher kontinuierliche Unfalltypen-Steckkarten (Stadtpläne, auf denen jahresweise alle polizeilich erfassten Unfälle nach Ort, Ursache und Schwere dargestellt sind), die im Rahmen der Unfallauswertung das Erkennen von Unfallhäufung und Gefahrenstellen innerhalb des Straßennetzes ermöglichen. Die Gefährlichkeit einer Straße lässt sich hieraus allein nicht ableiten; Teile des Straßennetzes können extrem gefährlich

sein, auch wenn dort bisher kein Unfall passiert ist. Daher ist das Unfallkriterium nur ein Mosaikstein in der Analyse zur Verkehrssicherheit.

Die Unfallauswertung und die Unfallsteckkarten für Lippstadt werden bei der Polizeiinspektion Soest geführt. Im Untersuchungsgebiet ereigneten sich im Jahre 1998 112 registrierte Unfälle, im Jahre 1999 lag die Zahl bei 166.

Eine exakte Analyse im Vergleich der Unfallzahlen von 1998 zu 1999 ist nicht möglich. Hierzu können folgende unterschiedliche Ursachen beitragen wie z.B. die allgemeine Verkehrszunahme, Witterungsverhältnisse, Zunahme der Quell- und Zielverkehre z.B. durch die Neuansiedlungen von Wohngebäuden, Gewerbebetrieben und Handelseinrichtungen. Ein Unfallhäufungspunkt - zwei gleichartige Unfälle an gleicher Stelle innerhalb eines Jahres - ist im Untersuchungsbereich lt. Polizeistatistik nicht zu verzeichnen.

Die nachfolgende Unfallauswertung zeigt deutlich, dass an den Hauptverkehrsstraßen die meisten Unfälle geschehen wie: Bökenförder Straße, Erwitter Straße, Süder- und Weißenburger Straße. Die B 55 wurde nur im Abschnitt zwischen Abfahrt Süd und Abfahrt Wasserturm betrachtet. Aufgrund des hohen Besucherverkehres zu den Handelsbetrieben an der Planckstraße ist hier auch eine Erhöhung der Unfallzahlen zu erkennen. Das gleiche gilt für die Westernkötter Straße, in deren Bereich neue Gewerbebetriebe erschlossen werden.

In der Unfallauswertung sind die Ursachen - Unfalltyp -, die zu Unfällen geführt haben, aufgeführt. Die Unfallhäufigkeit ist am größten beim Einbiegen und Kreuzen von Straßen, d.h. die Unfälle werden ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

Da kein Unfallhäufungspunkt wie zuvor erwähnt vorliegt, ist das Verhalten auf menschliches Versagen zurück zu führen.

Unfalltyp	Erläuterung
1	<p><u>Fahrunfall</u> Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nichtangepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.</p>
2	<p><u>Abbiege-Unfall</u> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.</p>
3	<p><u>Einbiegen/Kreuzen-Unfall</u> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.</p>
4	<p><u>Überschreiten-Unfall</u> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.</p>
5	<p><u>Unfall durch ruhenden Verkehr</u> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.</p>
6	<p><u>Unfall im Längsverkehr</u> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.</p>
7	<p><u>Sonstiger Unfall</u> Unfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen läßt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.ä.).</p>
KA	<p><u>Keine Angaben</u></p>

Unfall mit Personenschaden

T	Unfall mit Getöteten
SV	Unfall mit Schwerverletzten
LV	Unfall mit Leichtverletzten

3.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)



Der Busverkehr ist in Lippstadt durch systematische Verspätungen gekennzeichnet. Jeder 3. Bus ist unpünktlich, jeder 10. Bus besitzt Verspätungen von mehr als 2 Minuten. In den Spitzenzeiten werden Verspätungen von bis zu 5 Minuten je Richtung eingefahren. Diese generelle Aussage kann auch auf den Südstadtbereich übertragen werden.

Rund 25 % der Beförderungszeiten sind Stand- und Verlustzeiten. Diese entstehen vorrangig an Lichtsignalanlagen (LSA). Behinderungen treten jedoch auch mit geringeren Auswirkungen an Haltestellen und an Knotenpunkten ohne LSA auf.

Die Stand- und Verlustzeiten konzentrieren sich nicht auf wenige Problempunkte im Straßennetz, sondern entstehen bei den einzelnen Linien in der Summe der Einzelpunkte.

Das Untersuchungsgebiet wird über die Linien 661 'Planckstraße' und 664 'Landsberger Straße' erschlossen. Beide Linien sind am Limit der Umlaufreserven. Die Pufferzeiten werden regelmäßig von den Verspätungen "aufgezehrt".

Die Linie 661 Lippstadt Busbahnhof - Lippstadt Planckstraße hat eine Länge von 7,8 km und eine Taktzeit von 60 Minuten. Der Betreiber ist die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH.

Es kann eingeschätzt werden, dass sich die Situation im Straßennetz für den Busverkehr nicht wirksam verbessern, sondern eher noch verschlechtern wird.

Die absehbare weitere Zunahme der Unpünktlichkeiten erfordert vom Verkehrsunternehmen Fahrplananpassungen. Die "Ausreißer" lassen sich jedoch auch mit Fahrplananpassungen und Pufferzeiten nicht beherrschen. Die Folge sind auch bei gestreckten Fahrplänen Unpünktlichkeiten in den Spitzenzeiten, d.h. in den Zeiten, in denen auch viele Fahrgäste den Bus nutzen. Die daraus resultierenden Qualitätsverminderungen führen zu Kundenverlusten.

Bei den Linien 661 Planckstraße und 664 Landsberger Straße sind bei weiterer Zunahme der Behinderungen und Fahrzeitverlängerungen gravierende Konsequenzen notwendig. Das Verkehrsunternehmen wäre entweder zu einer Linienverkürzung (Verminderung der Erschließungswirkung) oder zu einem Fahrzeugmehreinsatz gezwungen. Die Folge wäre auf jeden Fall eine Erhöhung des Zuschussbedarfes, da entweder die Einnahmen geringer werden oder die Betriebskosten steigen.

Der Rat der Stadt Lippstadt hat im Jahre 1999 Maßnahmen zur wirksamen Beschleunigung des Busverkehrs auf der Grundlage des Beschleunigungskonzeptes Lippstadt vom Januar 1999 zugestimmt.

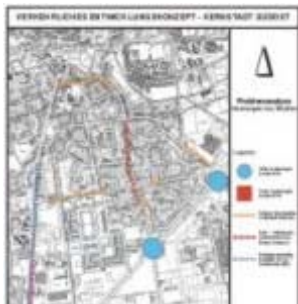
Ziel der Durchführung der Beschleunigungsmaßnahmen ist es, die Qualität und damit die Attraktivität des ÖPNV in Lippstadt zu steigern. Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sind dabei wesentliche Kriterien für die Attraktivität des Verkehrsmittels für die Fahrgäste.

In einem für den ÖPNV zunehmend enger werdenden Verkehrsmarkt ist die Schnelligkeit das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Eine hohe Zuver-

lässigkeit ist zunächst eine eigenständige Qualität, stellt aber auch einen Teil der Qualität "Schnelligkeit" dar, in dem sie diese im Gesamtsystem ÖPNV zu allen Tageszeiten sicherstellt.

Aufgrund der Analysen zum Beschleunigungskonzept unter Beachtung der Bedienung des Wohnparks Süd soll ab Fahrplanumstellung im Juni 2000 eine neue Führung der Linie 661 erfolgen. Diese neue Linienführung sowie die Busbeschleunigungsmaßnahmen sind in dem Handlungskonzept - ÖPNV dargestellt.

3.2.4 Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen



Für Radfahrer und Fußgänger wurden keine Verkehrserhebungen durchgeführt. Augenscheinlich bleibt festzustellen, dass mit Ausnahme des Schulstandortes - Josefschule - gleichmäßige Belastungen in Bezug auf die Hierarchie der Straßen zu verzeichnen sind.

Aufgrund des bestehenden Straßennetzes und der heute vorhandenen Ziele und Quellen zu den Arbeitsstätten, Schulstandorten und der sich in der Altstadt befindlichen

Kultur- und Handelseinrichtungen ergeben sich folgende Hauptverkehrsachsen für Radfahrer und Fußgänger.

- * Erwitter Straße - Südertor
- * B 55 - Bökenförder Straße - Bahnhof
- * Westernkötter Straße - Bökenförder Straße - Bahnhof und
- * Görrestraße - Josefstraße - Bökenförder Straße (Südertor bzw. Wegeverbindung entlang Gasthof Hesse/Bahnhof)

Mit der Ansiedlung der Musikschule, der Volkshochschule und der Fernuniversität im Wohnpark Süd ist mit einem hohen Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer zu rechnen. Zu den o. g. öffentlichen Einrichtungen im Wohnpark Süd sind als Hupterschließungswege die Südstraße, Erwitter Straße und Gaußstraße zu nennen. Welche überwiegende Routen aus dem Stadtgebiet zu diesen Zielen benutzt werden, kann z. Z. nicht genau vorausgesagt werden.

Durch politische Beschlüsse sind die Ausbaumerkmale der Südstraße festgelegt. Ob aufgrund des Verkehrsaufkommens die festgelegte Querungsmöglichkeit an einer Stelle im Bereich des Von-Galen-Platzes ausreichend ist, bedarf einer weiteren Untersuchung.

Zu vermerken ist, dass insbesondere die Gaußstraße sich in einem baulich schlechten Zustand befindet und für die Benutzung mit dem Rad aufgrund des Oberflächenbelages unattraktiv ist und keine Akzeptanz findet.

Problematisch ist das Queren der B 55. Sie kann lediglich an der Westernkötter Straße barrierefrei gequert werden, wobei die notwendigen Flächen im Bereich der Brücke für Fußgänger vorhanden sind und für Radfahrer fehlen.

Neben der vorhandenen signalisierten Querung an der Einmündung B 55 / Erwitter Straße und an der Kreuzung Am Wasserturm ist ein weiterer barrierefreie Querung

der B 55 aus dem Wohnpark Süd in Verlängerung der Elserstraße nach Süden ins Gewerbegebiet Schanzenweg geplant. Diese Querung stellt auch Teil einer möglichen Route zum Kurort Bad Westernkotten dar.

Im Rahmen der Schulwegsicherung wurde eine LSA an der Bökenförder Straße - östlich Gasthof Hesse - angebracht, die u.a. für die Schüler aus dem Bereich Uni-onstraße zur Josefschule ein sicheres Queren ermöglicht.

3.3 Verträglichkeitsanalyse

Im Rahmen der Verträglichkeitsanalyse kann man Konflikt- und Problembereiche erfassen und vergleichbar machen.

Die Verträglichkeitsanalyse geht von folgenden Grundüberlegungen aus:

Der motorisierte Individualverkehr mit seiner Menge, seiner Zusammensetzung aus Pkw und Lkw und seiner Geschwindigkeit wirkt sich negativ für Fußgänger und Radfahrer aus, beeinträchtigt den Aufenthalt im Straßenraum und macht Querungen der Fahrbahn gefährlich.

Für den MIV, die Radfahrer und Fußgänger lassen sich eigene Ansprüche an Schnelligkeit, Sicherheit und Komfort formulieren.

So benötigen Kraftfahrer ein überschaubar klassifiziertes und leistungsfähiges Straßennetz, welches signaltechnisch so ausgestattet ist, dass es bei mittlerer Geschwindigkeit ein Durchfahren von mehreren Kreuzungspunkten ermöglicht.

Fußgänger benötigen in der Regel eigene Flächen, je nach Aufkommen, in unterschiedlichem Ausmaß. Nur bei kleineren Kfz-Mengen und geringen Fahrgeschwindigkeiten ist ein Betreten der Fahrbahn z.B. von gestalteten Mischflächen ungefährlich.

Ähnliches gilt für die Radfahrer: ab einer gewissen Menge und Fahrgeschwindigkeit sind Radverkehrsanlagen notwendig. Beim Fahren auf der Fahrbahn ist ein zu geringer Abstand zwischen Kfz und Radfahrer ein wesentlicher Gefährdungsfaktor.

Die sichere Querung einer Straße verlangt ausreichende Zeitlücken im Fahrzeugstrom. Große Kfz-Mengen und hohe Fahrgeschwindigkeiten verkürzen die nutzbaren Zeitlücken. Lange Querungsstrecken und Sichthindernisse erfordern größere Abstände zwischen den Fahrzeugen.

Nachfolgend sind die Straßenabschnitte benannt, in denen aufgrund der Kfz-Mengenerhebung, der Unfallstatistik und augenscheinlich Unverträglichkeiten

- im Fußgängerquerverkehr (keine, zu wenig oder falsch angeordnete Querungshilfen, zu schmale Gehwegflächen),
- im Pkw-Verkehr (kein stetiger Verkehrsfluss und fehlende Verkehrssicherheit),
- im Radverkehr (fehlende Radfahrwege, Netzschlüsse) sowie
- im Umfeldbereich (Lärm und Abgase)

vorhanden sind.

Berliner Straße B 55:

Aufgrund der Ansiedlung von Gewerbebetrieben ist eine zusätzliche barrierefreie Querung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Kreuzung Erwitter Straße und Wasserturm wünschenswert. Für den Kfz-Verkehr ist mit dem Anschluss Schanzenweg eine zusätzliche Verknüpfung an das Hauptverkehrsstraßennetz und überörtliche Straßennetz geschaffen worden. Hiermit wird eine Verkehrsentslastung in der Südstraße erwartet.

Erwitter Straße:

Aufgrund der westlich parallel zur Erwitter Straße verlaufenden Schienenstrecke der WLE und des zur Verfügung stehenden Straßenraumes der Erwitter Straße ist hier nur ab Overhagener Straße ein einseitiger Radweg in beiden Fahrtrichtungen vorhanden. Konflikte entstehen vor allem mit dem MIV im Bereich von Straßen- und Grundstückszufahrten. Der Verkehrsfluss könnte durch gesonderte Abbiegespuren wie beispielsweise geplant in der Erwitter Straße im Einmündungsbereich zur Südstraße verbessert werden.

Südstraße:

Nach dem Ausbauplan der Südstraße ist zwischen der Einmündung in die Erwitter Straße und der Westernkötter Straße eine signalisierte Querung im Bereich des Von-Galen-Platzes vorgesehen. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, ausgelöst durch die öffentlichen Einrichtungen sowie durch den Bevölkerungsbesatz von mehr als 1000 Einwohner im Wohnpark Süd sind ausreichende Fußgänger- und Radfahrquerungsangebote in diesem Straßenabschnitt der Südstraße vorzusehen.

Bökenförder Straße:

Ab B 55 bis zur Straße Gottesgarten im Bereich des Real-Kauf-Marktes fehlen Fuß- und Radwege im Längsverkehr sowie Querungsmöglichkeiten. Im Bereich zwischen Unionstraße und Erwitter Straße fehlen Radwege gänzlich.

Weißbürger Straße:

Es fehlen Fuß- und Radwege auf der Ostseite, der für Radfahrer freigegebene Fußweg auf der Westseite befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand.

Westernkötter Straße:

Im Bereich der Überquerung der B 55 fehlen Radwege. Der Radweg von der Südstraße bis zur Bökenförder Straße befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand.

Görrestraße/Ebertstraße:

Bei der Görrestraße und Ebertstraße handelt es sich um Anliegerstraßen. Die verkehrliche Entwicklung dieser Straßenzüge ist mit der Realisierung der öffentlichen Einrichtungen im Wohnpark Süd weiter zu beobachten, um dann ggf. Maßnahmen durchzuführen.

Alle anderen Straßen im Untersuchungsraum sind Anliegerstraßen, die sich bis auf die Linhoffstraße weitgehend in einem guten bis sehr guten Ausbauzustand befinden. Aufgrund der Straßenbreiten und der Verkehrsbelastung sind keine Maßnahmen wie Querungshilfen bzw. Radwege vorzusehen.

4. Konzeptentwicklung



Um die in der Analyse diagnostizierten Probleme zu bewältigen, werden im Folgenden Entwicklungsschritte zu den einzelnen Verkehrsorten und Straßen im Untersuchungsgebiet aufgezeigt.

4.1 Handlungskonzept MIV



Für die nächsten Jahre stehen im Untersuchungsbereich selbst sowie im unmittelbaren Umfeld umfangreiche Straßenbaumaßnahmen an, die zu erheblichen Veränderungen der Verkehrsabwicklung führen sowie zur Verbesserung des Verkehrsflusses des MIV beitragen werden.

Zu nennen sind:

- Umbau der B 55 im Bereich der Abfahrt Lippstadt Süd mit leistungsfähigen Anschlüssen zur Erwitter Straße und zu den Gewerbegebieten Schanzenweg/Am Wasserturm.
- Bau der Südtangente zwischen Stirper Straße und Weißenburger Straße mit leistungsfähigen Anschlüssen zur Stirper Straße, Südertor, Unionstraße/Rixbecker Straße und Auffahrt B 55 - Roßfeld
- Ausbau der Südstraße mit Baubeginn Ende 2000
- Bau einer Rechtsabbiegespur auf der Ostseite der Erwitter Straße im Einmündungsbereich zur Südstraße
- Ausbau der Bökenförder Straße mit voraussichtlichem Baubeginn im Jahre 2002/2003
- Ausbau der Weißenburger Straße

Mit den Maßnahmen sollen Durchgangsverkehre, Ziel- und Quellverkehre gebündelt auf die Hauptverkehrsstraßen abgeleitet werden.

Im Untersuchungsbereich nimmt die B 55 als Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung den höchsten Stellenwert bzgl. der Bewältigung von Verkehrsmengen ein. Neben der Ableitung von Durchgangsverkehren übernimmt sie auch Erschließungsfunktionen für die Wirtschafts- und Gewerbebestände von Lippstadt. Ange-

sichts der hohen Belastung von mehr als 28.000 Kraftfahrzeugen pro Tag ist es aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll und notwendig, eine Mitteltrennung der vierspurigen Fahrbahn vorzusehen, darüber hinaus als langfristiges Ziel die Beseitigung niveaugleicher Kreuzungen.

Der Kreuzungspunkt Am Wasserturm soll signaltechnisch optimiert werden. Der vorhandene Anschluss des Schanzenweges an die B 55 und der künftig geplante Anschluss der Industriestraße Süd wirken verkehrsentlastend auf die Südstraße. Die Verkehre aus dem Wohnpark Süd können dadurch reibungsloser auf die Südstraße abgewickelt werden.

Weitere Entlastungseffekte für die Südstraße und tlw. die Erwitter Straße könnten sich auch aus einer neuen Verbindung südlich der St. Hedwig-Straße zwischen der Stirper Straße und der Erwitter Straße/B 55(n) ergeben.

Die Weißenburger Straße und tlw. die Bökenförder Straße sind im Handlungskonzept dieser Untersuchung als Hauptverkehrsstraßen eingestuft.

Einzelne Straßen wie z.B. die Bökenförder Straße werden auch nach Umsetzung der o.g. Straßenbaumaßnahmen in ihrer gesamten Länge weiterhin die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen. Erst mit der Realisierung der Südtangente und des Ausbaus der Weißenburger Straße wird der Verkehr von der B 55 über die Bökenförder Straße, Weißenburger Straße zur Südtangente geführt. Aus diesem Grund wurde die Bökenförder Straße ab Weißenburger Straße als Sammelstraße im Untersuchungsbericht klassifiziert.

Auch als Sammelstraße eingestuft sind die Westernkötter Straße, die Straße Am Schwibbogen sowie die Straßen in den Gewerbegebieten Schanzenweg und Hansastrasse.

Das überwiegende Netz besteht aus Anliegerstraßen und verkehrsberuhigten Wohnstraßen.

4.2 Handlungskonzept Fußgänger



Ziel des Konzeptes für Fußgänger ist zum Einen, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, wie u. a. der historischen Altstadt zu verbessern, zum Anderen die Bedingungen für den Fußgänger im Untersuchungsgebiet attraktiver zu gestalten. Dazu bedarf es der Berücksichtigung von ausreichenden Gehwegbreiten, Angeboten von Aufenthaltsflächen sowie sichere Querungsmöglichkeiten vor allem an stark belasteten Straßen und Schienenwegen.

Zur Altstadt bestehen folgende wichtige Fußwegeachsen:

- * Erwitter Straße - Südertor
Die DB-Bahntrasse stellt auch für Fußgänger im Übergangsbereich vom Südertor zur Altstadt ein Hindernis dar. Die vorhandene Fußgängerunterführung am Südertor wird aufgrund des unattraktiven Zustandes kaum benutzt. Im Zuge der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge soll hier eine attraktive Unterführung geschaffen werden. Diese Verbindung stellt zukünftig eine

Hauptverbindung zwischen den südlichen Wohnquartieren und der Altstadt dar.

Im Verlauf der Erwitter Straße - Südertor stehen ausreichende Querungen des Straßenzuges zur Verfügung.

- * B 55 - Bökenförder Straße - Bahnhof
An der Südstraße steht heute für Fußgänger ein signalgeregelter Übergang zur Verfügung. Im weiteren Verlauf nach Norden sind Quermöglichkeiten in Höhe des Real-Kauf-Marktes, im Einmündungsbereich der Weißenburger Straße und der Straße Am Gottesgarten gegeben. Hier sollen im Rahmen des Ausbaues der Bökenförder Straße Lösungsmöglichkeiten zur Fußgängerüberquerung untersucht werden.
- * Westernkötter Straße - Bökenförder Straße - Bahnhof
Bis auf den Überführungsbereich der B 55 sind die Fußwege entlang der Westernkötter Straße in ihren Breiten und Ausbauständen als ausreichend anzusehen. Sie sind jedoch z. T. in einem schlechten baulichen Zustand. Die Verkehrsmengen und der Straßenquerschnitt lassen das Queren der Westernkötter Straße ohne Verkehrsgefährdung zu.
- * Görrestraße - Josefstraße - Bökenförder Straße (Anschluss Altstadt über Südertor oder Gasthof Hesse/Bahnhof)
Attraktivste Verbindung aus dem Untersuchungsgebiet zur Altstadt ist die Achse entlang der Görrestraße/Josefstraße. Diese Achse verbindet auch die Platzanlagen südlich der Josefstraße und des Von-Galen-Platzes im Wohnpark Süd mit Möglichkeiten, öffentliche und private Einrichtungen zu erreichen, die weitere Ziele im Untersuchungsgebiet bilden.

Mit dem Ausbau der Südstraße ist eine Querung mit einer LSA in Höhe des Von-Galen-Platzes vorgesehen. Die Ergebnisse der Analyse zeigen jedoch, dass aufgrund der Wegebeziehungen zusätzliche Quermöglichkeiten in den Kreuzungsbereichen Südstraße / Elserstraße / Ebertstraße und Südstraße / Kirchnerstraße geprüft werden sollten.

Mit der bestehenden Unterführung im Bereich des Bahnhofsgebäudes besteht die Möglichkeit, barrierefrei die DB-Trasse zu queren. Der Ausbautwurf der Südtangente sieht in dieser Achse eine LSA vor, die gewährleistet, dass diese Verbindung auch attraktiv bleibt.

Eine wichtige Wegeverbindung wird zukünftig der Fußweg in Verlängerung der Ebertstraße entlang der Elserstraße und Gaußstraße über die B 55 im Gewerbegebiet Schanzenweg darstellen. Dieser Weg verbindet die sich entwickelnden Wohngebiete nördlich der B 55 mit den Arbeitsstätten südlich der B 55.

4.3 Handlungskonzept Radfahrer



Für Radfahrer sollen die Zielbereiche Altstadt und die Schulstandorte innerhalb und ausserhalb des Untersuchungsgebietes über komfortable und sichere Wegeverbindungen erreicht werden.

Gleiches gilt aus dem Untersuchungsgebiet zur Erreichung der öffentlichen Einrichtungen, Gewerbegebiete sowie des Kurortes Bad Westernkotten. Im Rahmen des Ausbaus des Gewerbegebietes Schanzenweg und des Wohnparks Süd ist diese Radwegeverbindung mit Überführung der B 55 als dringliche Maßnahme vorzusehen.

Zur Verbesserung des Radwegeangebotes sind vor allem an den Hauptverkehrsstraßen folgende Maßnahmen notwendig:

Südstraße:

Neubau von beidseitigen Radwegen - erfolgt im Rahmen des Gesamtumbaus der Südstraße im Jahre 2000.

Bökenförder Straße:

Neubau von beidseitigen Radwegen ab der B 55 bis zur Straße Gottesgarten - erfolgt im Rahmen des Umbaus voraussichtlich im Jahre 2002 bis 2003.

Markierung von Angebotsstreifen von der Erwitter Straße bis Unionstraße.

Weißburger Straße:

Neubau von beidseitigen Radwegen zwischen Bökenförder Straße und Straße Roßfeld - geplant im Anschluss des Straßenneubaus der Südtangente-Uniongelände / Straße Roßfeld.

Westernkötter Straße:

Markierung von Angebotsstreifen im Bereich von der Überführung der B 55 bis zur Südstraße.

Planckstraße:

Markierung von Angebotsstreifen zur Erreichung eines Netzschlusses zwischen dem Radweg an der Erwitter Straße und an der Eiserstraße/Gaußstraße.

Straßenquerungen

Südstraße:

Weitere Querungsmöglichkeiten in Höhe der Eiserstraße / Ebertstraße und Kirchnerstraße / Görrestraße sind zu untersuchen.

Bökenförder Straße:

Querungen im Einmündungsbereich Weißburger Straße und der Straße Gottesgarten.

4.4 Handlungskonzept ÖPNV



Mit Fahrplanwechsel im Juni 2000 wird die Linie 661 eine neue Führung erhalten. Grund hierfür ist die gewünschte Erschließung des Wohnparks Süd. Die Linie 661 soll danach von der Linie 664 die Bedienung des Wohngebietes Landsberger Straße übernehmen und durch den Wohnpark Süd fahren. Um die Linie direkter führen zu können, wird auf die Bedienung des Abschnittes Bökenförder Straße verzichtet und die Linie durch die Westernkötter Straße geführt.

Angestrebt ist dabei auch die Umstellung der Linie 661 auf halbstündliche Bedienung. Zu bemerken ist, dass die Bedienung der Linie 661 lediglich bis ca. 18.00 Uhr erfolgt. In Anbetracht der öffentlichen Einrichtungen im Wohnpark Süd wird jedoch eine wesentlich längere Bedienung dieser Linie für erforderlich gehalten.

Für den neuen Linienweg wurde, auf der Grundlage der Fahrzeitmessungen und einer Fahrzeitabschätzung für z.Z. nicht bediente Streckenabschnitte, eine zukünftige mittlere Fahrzeit von 22:35 Minuten (ohne Wende- und Pufferzeiten, ohne Beschleunigungsmaßnahmen) ermittelt. Um auch bei der Umstellung auf halbstündliche Bedienung weiterhin mit einem Fahrzeug auszukommen, sollte die Umlaufzeit bei 24 Minuten liegen. Die Reduzierung gegenüber der "Systemzeit" von 30 Minuten ergibt sich aus

- einer zweiminütigen Aufenthaltszeit am Bahnhof (Anschlussicherung, die dem Umlauf zuzurechnen ist und
- einer wegen absehbarer erheblicher Probleme am Bahnübergang Unionstraße und im geringen Umfang am Bahnübergang Landsberger Straße, die nicht durch Beschleunigungsmaßnahmen vermeidbar sind, deutlich vergrößerten Sicherheitsreserve zum Ausgleich möglicher Verlustzeiten.

Die Sicherstellung dieser Umlaufzeit bei möglichst hoher Fahrplantreue wird als Ziel für die Beschleunigungsmaßnahmen formuliert.

Maßnahmen sind an folgenden aufgeführten Lichtsignalanlagen (LSA) und Fußgängersignalanlagen (FSA) vorgesehen:

LSA Rixbecker Straße / Luisenstraße
 FSA Rixbecker Straße / Ferdinandstraße
 LSA Bökenförder Straße / Am Schwibbogen
 LSA Südstraße / Westernkötter Straße
 LSA Erwitter Straße / Landsberger Straße

Darüber hinaus werden Einsparungspotentiale erwartet durch die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Unionstraße.

5. Reihenfolge durchzuführender Maßnahmen im Untersuchungsbereich

1. Wohnpark Süd
 Festlegung der Bedienungszeit durch die Buslinie 661 zu den öffentlichen Einrichtungen im Wohnpark Süd in Abstimmung mit dem Regionalverkehr Ruhr-Lippe-GmbH.
2. Südstraße
 Umbau des vorhandenen Straßenprofils mit Anlegung von beidseitigen Geh- und Radwegen sowie Überquerungen für Fußgänger und Radfahrer durch LSA an der Erwitter Straße, Kirchnerstraße / Görrestraße, Westernkötter Straße und Bökenförder Straße sowie einen Fußgängerüberweg im Bereich des Von-Gahlen-Platzes durch eine Mittelinsel.

3. Erwitter Straße
 - a) - Umbau des vorhandenen Straßenprofils zwischen der B 55 und Südstraße, mit Anlegung von Grünstreifen (Allee),
 - b) - einseitiger im Zweirichtungsverkehr geführter Fuß- und Radweg,
 - Rechtsabbiegespur in die Südstraße, in Teilabschnitten die Anlegung von Längsparkstreifen innerhalb des Grünstreifens
 - c) - Anschluss einer geplanten Straßenverbindung zwischen der Erwitter Straße und der Stirper Straße.

4. Bökenförder Straße
 - a) Markierung von Angebotsstreifen zwischen Erwitter Straße und Unionstraße
 - b) Neuaufteilung des Straßenprofils der Bökenförder Straße von der B 55 bis zur Straße Gottesgarten einschließlich der Neueinrichtung von beidseitigen Fuß- und Radwegen sowie Längsparkstreifen unterbrochen durch Einzelbäume.

5. Weißbürger Straße
Erweiterung des Straßenkörpers mit Anlage einer Fahrspur und der Herstellung von straßenbegleitenden Rad- und Gehwegen sowie einer Querungsmöglichkeit durch Anlegung einer Mittelinsel in Höhe des Gewässers Weihe.

6. Westernkötter Straße / Überführung B 55
Markierung von Radwegeangebotsstreifen zwischen der Überführung der B 55 und der Südstraße.

7. Elserstraße / Westernkötter Straße
Anlegung eines Fuß- und Radweges von der Gaußstraße zur Planckstraße mit Überführung der B 55 bis zur Westernkötter Straße.

Weitere Maßnahmen

- Baumbepflanzung entlang der Längsparkstreifen auf der Südseite der Bökenförder Straße zwischen Erwitter Straße und Unionstraße,
- wechselseitiges Markieren von Längsparkstreifen in der Ebertstraße,
- Markierung von Angebotsstreifen für Radfahrer in der Planckstraße.

Die Maßnahmen der Busbeschleunigung sowie der geänderten Linienführung, der Ausbau der Südertores und der Unionstraße sind im Maßnahmenkatalog nicht aufgeführt.

Die Busbeschleunigungsmaßnahme mit der geänderten Linienführung erfolgt in Kürze.

Der Ausbau des Südertores und der Unionstraße wird durchgeführt im Rahmen der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge.

Ebenfalls nicht aufgeführt ist die Linienführung der B 55 neu als Überführung der WLE-Bahntrasse und der Erwitter Straße mit leistungsfähigem Anschluss der Erwitter Straße und der Industriestraße Süd.

(Dr. Hagemann)
Techn. Beigeordneter

(Plack)
Dipl.-Ing.