



Stadt Lippstadt

Integriertes Mobilitätskonzept Altstadt Lippstadt - Endbericht -

Stand: Juli 2014

Impressum

Auftraggeber

Stadt Lippstadt
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Ostwall 1
59555 Lippstadt

Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Jan Diesfeld
M.Sc. Alexander Stark

Dortmund, im Juli 2014

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	4
Kurzfassung.....	5
1 Einleitung.....	7
2 Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine	9
2.1 Arbeitsphasen	9
2.2 Abstimmung Verwaltung	10
2.3 Arbeitskreis Offene-Projekt-Runde	10
2.4 Partizipation	10
3 Bestands- und Zustandsanalyse	13
3.1 Stadt- und Nutzungsstruktur	13
3.2 Erreichbarkeit	15
3.3 Kfz-Verkehr	18
3.4 Ruhender Verkehr	22
3.5 Radverkehr	26
3.6 Fußverkehr	32
3.7 Öffentlicher Verkehr	38
3.8 Wirtschafts- und Lieferverkehr	41
3.9 Zusammenfassende Betrachtung	42
4 Leitlinien und Ziele	44
5 Verkehrliche Prognosen.....	46
5.1 Interne Betrachtungsebene	46
5.2 Externe Betrachtungsebene	50
6 Handlungs- und Umsetzungskonzept.....	54
6.1 Kfz-Verkehr	54
6.2 Ruhender Verkehr	63
6.3 Radverkehr	65
6.4 Fußverkehr / Straßenraumgestaltung	74
6.5 Öffentlicher Verkehr	80
6.6 Mobilitätsmanagement	82
7 Fazit.....	84
Quellenverzeichnis	87
Anhang	88

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Untersuchungsraum	7
Abb. 2: Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine	9
Abb. 3: Online-Portal Mobil-in-Lippstadt	11
Abb. 4: Passantenbefragung – Hauptanlass des Altstadtbesuchs	14
Abb. 5: Postpark	14
Abb. 6: Altstadtteingang Rixbecker Straße	14
Abb. 7: Äußere Erreichbarkeit der Altstadt mit Rad (links), ÖPNV (rechts) und Pkw (unten)	16
Abb. 8: Radrouten	17
Abb. 9: Passantenbefragung - Bewertung der Erreichbarkeit der Altstadt	18
Abb. 10: Kfz-Querungen der Fußgängerzone	20
Abb. 11: Cappelstraße – Aktion „Freiwillig 30“	20
Abb. 12: Aktuelle Geschwindigkeitsregelungen in der Altstadt	21
Abb. 13: Gemischt bewirtschaftete Stellplätze an der Möllerstraße	22
Abb. 14: Kennzeichnung der Halteverbotszone für die Altstadt (hier: Einfahrt Oststraße)	22
Abb. 15: Durchschnittliche Auslastung der Stellplatzanlagen (gesamt)	23
Abb. 16: Auslastung der Stellplatzanlagen an einem Donnerstagvormittag (11 Uhr)	23
Abb. 17: Tiefgarage Lippe-Galerie	24
Abb. 18: Parkhaus Q-Park	24
Abb. 19: Behindertenstellplatz an der Cappelstraße	25
Abb. 20: Parkleitsystem an der Cappelstraße	25
Abb. 21: Erhebungsstellen der Radverkehrszählung	27
Abb. 22: Lippertor, Ecke Mühlenstraße	28
Abb. 23: Cappelstraße, Ecke Rathausstraße	28
Abb. 24: Cappelstraße ohne Sicherung des Radverkehrs	29
Abb. 25: Poststraße ohne Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung	29
Abb. 26: Radabstellanlage Am Bernhardbrunnen	30
Abb. 27: Wild abgestellte Räder am Bahnhof	30
Abb. 28: Erhebungsstellen der Fußverkehrszählung	33
Abb. 29: Pfad zwischen Rathaus- und Poststraße	34
Abb. 30: Engstelle an der Burgstraße	34
Abb. 31: Preußenstraße mit kaum nutzbarem Gehweg auf der Ostseite	34
Abb. 32: Fußgängerzone	34
Abb. 33: Sitzbank an der Spielplatzstraße	36
Abb. 34: Spielgeräte in der Fußgängerzone	36
Abb. 35: Kleinpflaster als Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg (Fleischhauerstraße)	37
Abb. 36: Blindenleitsystem am Kreisverkehr am Bahnhof	37
Abb. 37: Linie S60 im Sommer mit Anhänger für den Fahrradtransport	38
Abb. 38: Bustreff Bahnhof	38
Abb. 39: Haltestelle „Alte Post“ mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und Hochbord	39

Abb. 40: P+R-Parkplatz am Bahnhof mit starker Auslastung	39
Abb. 41: Be- und Entladungsbereich in der Marktstraße	42
Abb. 42: Be- oder Entladevorgang an der Cappelstraße.....	42
Abb. 43: Verkehrsmittelwahl beim Altstadtbesuch	43
Abb. 44: Bevölkerungsentwicklung in der Region Lippstadt (2000 - 2009)	46
Abb. 45: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in der Region Lippstadt (2009 - 2025).....	47
Abb. 46: Altersklassen in Lippstadt 2009 (grau) und 2025 (rote Linie).....	48
Abb. 47: Pedelec.....	51
Abb. 48: Spezielles Angebot für „Radler“	51
Abb. 49: Anpassung Geschwindigkeitsregelungen – Stufe 1	58
Abb. 50: Anpassung Geschwindigkeitsregelungen – Stufe 2	60
Abb. 51: Detailskizze Umbau Kreisverkehr Bahnhof.....	61
Abb. 52: Skizze zur Schließung der Südtangente	63
Abb. 53: Detailskizze Cappelstraße	66
Abb. 54: Jakobistraße in Soest	67
Abb. 55: Cappelstraße	67
Abb. 56: Integration von Radverkehrsanlagen auf der Woldemei - Fotomontage.....	68
Abb. 57: Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs aus Richtung Norden am Lippertor	69
Abb. 58: Detailskizze Lange Straße (Variante 1)	69
Abb. 59: Detailskizze Cappeltor.....	71
Abb. 60: Fahrradstraße in Osnabrück	71
Abb. 61: Kastanienweg.....	71
Abb. 62: Detailskizze Knoten Woldemei/Geiststraße	72
Abb. 63: E-Bike-Ladestation in De Haan (Belgien)	73
Abb. 64: Radhaus in Ulm	73
Abb. 65: Poststraße – östlicher Abschnitt.....	75
Abb. 66: Poststraße – westlicher Abschnitt	75
Abb. 67: Shared-space in Stockholm (Schweden).....	76
Abb. 68: Begegnungszone in Frankfurt a.M.	76
Abb. 69: Fußgängerüberweg am Cappeltor	76
Abb. 70: „Gehweg Nase“ in Frankfurt a.M.	76
Abb. 71: Sitzwürfel in Frankfurt a.M.	77
Abb. 72: Bücherschrank in Offenbach a.M.	77
Abb. 73: Beleuchtungselement.....	79
Abb. 74: Historischer Grundriss (Dresden)	79
Abb. 75: Sitzstufen im Stadtpark-Entree.....	80
Abb. 76: Hospitalstraße.....	80
Abb. 77: Seitenwechsel zwischen Busbahnhof und P+R.....	81
Abb. 78: Busbahnhof Roßmarkt in Schweinfurt.....	81
Abb. 79: Mobilitätszentrale in Nordhorn	82
Abb. 80: Spielfest in einem Frankfurter Innenstadtquartier.....	82

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Verkehrsbelastungen in der Altstadt (an Normal-Werktagen)	19
Tab. 2: Querschnittsbelastungen des Kfz- und des Radverkehrs im Vergleich	27
Tab. 3: Möglichkeiten zur benutzungspflichtigen Führung des Radverkehrs mit den Regel- und Mindestbreiten nach VwV-StVO und ERA	32
Tab. 4: Ein- und Aussteiger an den Haltestellen der Altstadt (2010)	40
Tab. 5: Vergleich der Erschließungsvarianten	57

Kurzfassung

Mit dem integrierten Mobilitätskonzept liegt ein umfangreiches und aufeinander abgestimmtes Rahmenkonzept für die Lippstädter Altstadt vor, das konkrete Empfehlungen zu verkehrlichen und straßen-/stadtgestalterischen Maßnahmen enthält und auf dem **integrierten Handlungskonzept Altstadt Lippstadt** aufbaut (2011 durch den Rat verabschiedet).

Die Altstadt ist ein Ort mit einer **hohen Nutzungsmischung** und einem **Bedeutungsüberschuss** gegenüber dem übrigen Stadtgebiet. Hier wird gewohnt, gearbeitet, eingekauft, gelernt und die Freizeit verbracht. Neben dieser Funktionsvielfalt ist auch hinsichtlich der Mobilität das gesamte Spektrum an Fortbewegungsarten vertreten; die Altstadt wird mit allen Verkehrsmitteln aufgesucht. Es treffen also unterschiedliche Interessen und Ansprüche auf einem vergleichsweise eng umgrenzten Raum aufeinander, so dass gewisse Konflikte unausweichlich sind. Als zentrale Zielsetzungen für das Mobilitätskonzept wurden daher die **Optimierung der Innenstadtverkehre**, die **Weiterentwicklung der Attraktivität der Altstadt**, der integrierte, d.h. **verkehrsmittelübergreifende Ansatz** (keine Bevorteilung eines einzelnen Verkehrsträgers) und die **Koordinierung der Maßnahmen** im stadtplanerischen und verkehrlichen Kontext definiert. Durch ihre Funktionsvielfalt muss die Altstadt für alle Bevölkerungsgruppen gut und sicher erreichbar sein; dies gilt im Besonderen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Um als Ergebnis ein konsensfähiges und umsetzbares Mobilitätskonzept zu erhalten, bildete **Partizipation** einen wichtigen Baustein während des Erarbeitungsprozesses. Mittels eines Online-Portals und einer Befragung von Autofahrern und Passanten wurden wichtige Hinweise und Ideen aus der Bevölkerung gesammelt, die später auch Eingang in die Maßnahmenempfehlungen gefunden haben. Gespräche mit wichtigen Akteuren der Stadt, die Rückkopplung von Zwischenergebnissen mit dem Arbeitskreis ‚Offene-Projekt-Runde‘ (u.a. Politik, Interessensverbände, Polizei, Regionalverkehr Ruhr-Lippe) sowie die Vorstellung der Maßnahmenvorschläge im Rahmen einer öffentlichen Präsentation und Diskussion ergänzten den partizipativen Teil.

Besonderes Merkmal von Lippstadt ist die kompakte Stadtstruktur (60 % der Einwohner in max. 2 km Entfernung zum Stadtzentrum), die ein hohes Potenzial im Rad- und Fußverkehr ergibt. Es bestehen zwar grundsätzlich radverkehrs- und fußgängerfreundliche Rahmenbedingungen (u.a. wenig bis unbewegte Topografie, kurze Distanzen, Wasserläufe, Stadtpark); gerade im **Radverkehr** wurde jedoch ein **erheblicher Nachholbedarf** bei den infrastrukturellen Gegebenheiten festgestellt. So ist beispielsweise die Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr nur bedingt gegeben (vor allem fehlende Nord-Süd-Verbindungen).

Die im Konzept genannten Vorschläge zur Umgestaltung der Woldemei (Umnutzung einer Kfz-Fahrspur für den Radverkehr) und zur Cappelstraße (Markierung eines mittig geführten Schutzstreifens) sowie die weiteren Maßnahmenempfehlungen (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Erweiterung und Qualifizierung von Radabstellanlagen, Einrichtung von Fahrradstraßen) können einen erheblichen **Sicherheits- und Komfortbeginn für den Radverkehr** bedeuten und sind z.T. mit geringen Mitteln umsetzbar; dies erscheint nicht nur angesichts des bereits hohen Radfahranteils in Lippstadt dringend erforderlich.

Das **engmaschige Wegenetz** für den Fußverkehr und das **Pfadesystem** sind besondere Charakteristika sowie wesentliche Potenziale der Altstadt und für deren Profilierung wichtig; speziell einge-

richtete **Sitz- und Spielrouten** können hier zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten beitragen und sind u.a. vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft ein wichtiger Ansatz („Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“).

Beim Kfz-Verkehr wurde ein Anteil des **Durchgangsverkehrs** von 20 % ermittelt. Dieser Wert liegt zu hoch und sollte gesenkt werden. Besonders die Hauptachsen (z.B. Woldemei) entfalten eine starke Barrierewirkung und präsentieren sich als „Orte des schnellen Überwindens“, obwohl sie neben der reinen Funktion als Verkehrsraum auch anderen Nutzungen (z.B. Wohnen) dienen. Durch dieses starke Ungleichgewicht leiden das Stadtbild und die Wahrnehmung von außen. Ein wichtiger Ansatz ist hier zwar die **Schließung der Südtangente**, deren Umsetzung jedoch erst langfristig möglich sein wird. Bereits kurzfristig sollten die bisher sehr unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen in der Altstadt vereinheitlicht werden. Eine flächendeckende **Tempo 30-Regelung** bedeutet eine höhere Verkehrssicherheit, eine geringere Lärmbelastung sowie eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität; gleichzeitig ergibt sich ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss. Im Rahmen des Maßnahmenkonzepts wird zur Umsetzung ein zweistufiges Vorgehen vorgeschlagen. Mit etwa 3'600 öffentlich zugänglichen Stellplätzen existiert ein **sehr umfangreiches und** – bei Berücksichtigung der bei einer Erhebung festgestellten maximalen Auslastung von insgesamt 60 % – **mehr als ausreichendes Angebot**, das jedoch räumliche Unterschiede aufweist. Ein Bedarf für zusätzlichen Parkraum besteht grundsätzlich nicht; städtebauliche Entwicklungen im Südwesten oder Westen sollten jedoch das Stellplatz-Thema aufgreifen. Hinsichtlich der **Parkbauten** gilt es, aus dem Bestehenden „das Beste herauszuholen“ und **sich den aktuellen Bedürfnissen anzupassen** (u.a. Stellplatzbreite), um eine höhere Akzeptanz und damit bessere Auslastung zu erreichen. Auch beim öffentlichen Verkehr besteht – insbesondere aufgrund des **attraktiven Stadtbussystems** – eine gute Ausgangslage. Handlungsbedarf besteht indessen bei der Haltestellenausstattung mit einem Schwerpunkt am Bustreff sowie hinsichtlich der P+R-Kapazitäten (wesentlich höhere Nachfrage als Angebot). Als Lösung werden ein **Seitenwechsel zwischen Busbahnhof und P+R** sowie entsprechende Neubauten vorgeschlagen. Neben den sich daraus ergebenden funktionalen Vorteilen (u.a. Erweiterung des P+R-Angebots, kürzere Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn, weniger Querungsbedarf an der Rixbecker Straße) kann eine neue und städtebaulich ansprechende Eingangssituation in die Altstadt aus Richtung Osten geschaffen werden.

Das Mobilitätskonzept setzt an den vorhandenen Schwächen an und benennt konkrete Ansätze zu deren Behebung. Der gewählte, integrierte Ansatz spiegelt dabei das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wider und berücksichtigt relevante Zusammenhänge und Wechselwirkungen.

Der Fokus des Mobilitätskonzepts ist auf Nahmobilität gerichtet (Radverkehr mit größtem Nachholbedarf, Fußgänger als Ausdruck von Urbanität), führt aber nicht zu einer Benachteiligung der übrigen Verkehrsträger. Wichtig ist die **realistische Auslegung des Mobilitätskonzepts**; viele Ansätze und Empfehlungen sind bereits kurzfristig und mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, haben aber bedeutende positive Effekte zur Folge.

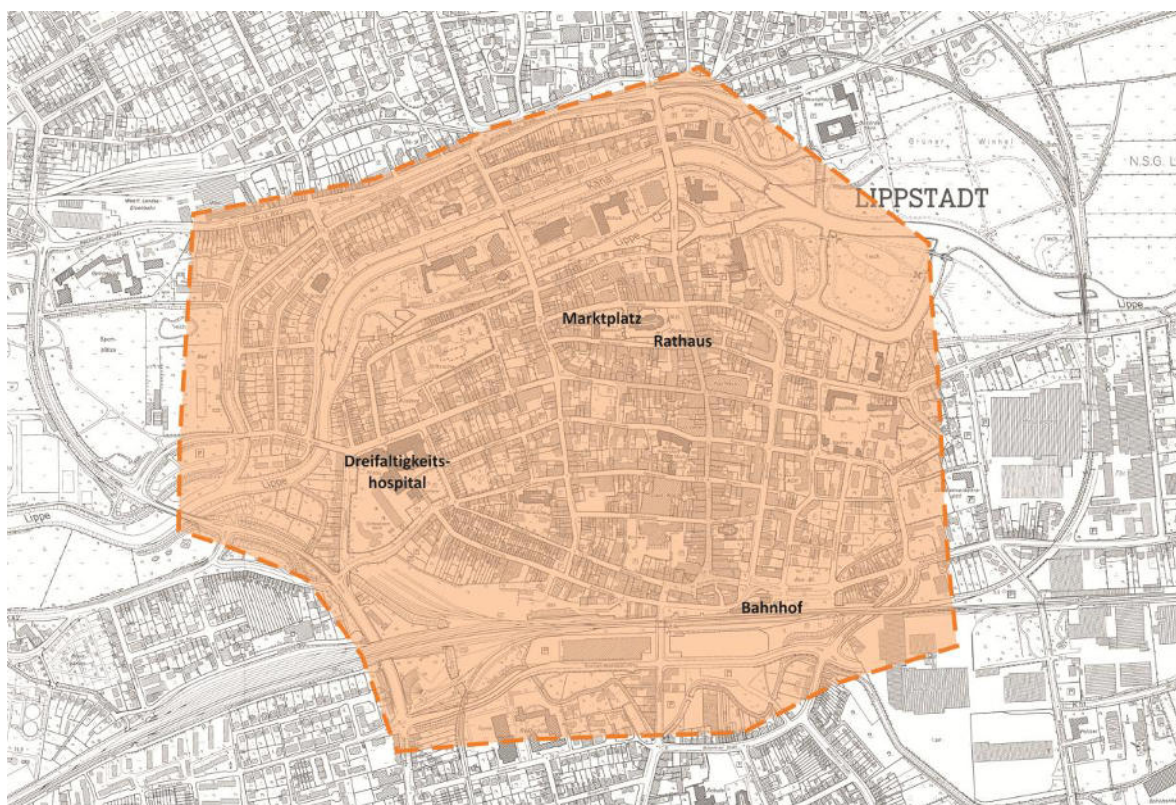
Der Arbeitskreis ‚Offene-Projekt-Runde‘ hat die Ausrichtung des Mobilitätskonzepts bestärkt und die darin enthaltenen Vorschläge als **erheblichen Mehrwert für die Altstadt** bezeichnet. Hierbei wurde betont, dass bei der Umsetzung zukünftig vermehrt Verkehrsversuche zum Einsatz kommen sollten, um Machbarkeiten und Auswirkungen von Maßnahmen im Vorfeld zu testen. Auch im Rahmen der **Öffentlichkeitsarbeit** fanden die Maßnahmenvorschläge **breite Zustimmung**.

1 Einleitung

Vor dem Hintergrund des 2011 durch den Rat der Stadt Lippstadt verabschiedeten *Integrierten Handlungskonzepts Altstadt Lippstadt* wird auch für den Verkehrsbereich eine zukunftsfähige Weiterentwicklung angestrebt. Innerhalb des integrierten Handlungskonzepts sind bereits Vorschläge und Optimierungsmaßnahmen für die Verkehre in der Lippstädter Altstadt entwickelt worden, die im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts konkretisiert und um weitere Bausteine und Maßnahmen ergänzt wurden. Das Mobilitätskonzept baut auf dem integrierten Handlungskonzept auf und berücksichtigt auch weitere bestehende Planungen, Konzepte und Ideen (z.B. Radverkehrskonzept).

Das Mobilitätskonzept verfolgt dabei im Sinne eines integrierten Ansatzes die Zielsetzung, die unterschiedlichen Innenstadtverkehre in Lippstadt (Pkw- und Lkw-Verkehr, Busverkehr, Rad- und Fußverkehr) nicht getrennt voneinander, sondern im Zusammenhang zu betrachten - ohne gewisse Verkehrsträger oder -arten auszuschließen oder zu bevorzugen. Gleichzeitig sollen die Verkehre unter sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekten optimiert werden; hierbei spielen vor allem auch die Kerneigenschaften und Merkmale der Lippstädter Altstadt eine besondere Rolle (z.B. Pfadesystem, Nähe zwischen Bahnhof und Fußgängerzone). Die Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern, politischen Akteuren und Interessenverbänden bildet schließlich die Voraussetzung zur Entwicklung eines konsensfähigen und umsetzbaren Konzeptes.

Abb. 1: Untersuchungsraum



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Stadt Lippstadt)

Der Untersuchungsraum des integrierten Mobilitätskonzepts umfasst vorrangig das Gebiet der Lippstädter Altstadt, die durch die Umflut umgrenzt wird. Diese Abgrenzung wurde jedoch nicht als starr und endgültig gesehen, da z.T. räumliche und inhaltliche Zusammenhänge sowie übergeordnete Verkehrsbeziehungen, insbesondere zu den angrenzenden Quartieren und Stadtteilen eine erweiterte Betrachtung erforderten.

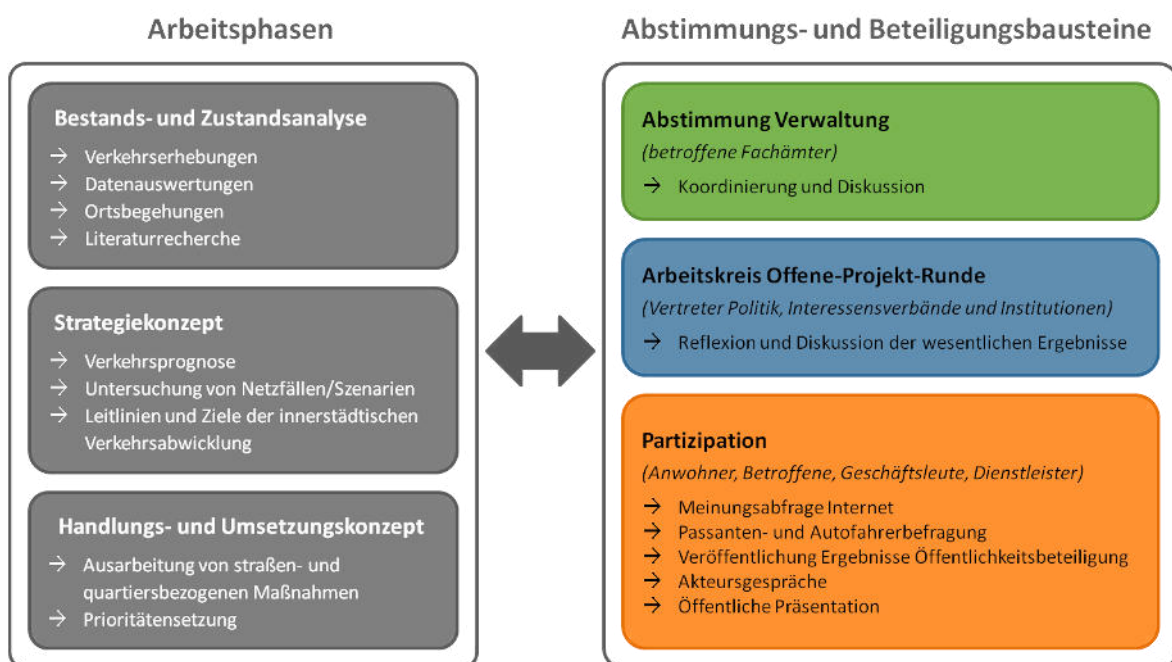
Die Stadt Lippstadt hat das Büro Planersocietät mit der Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzepts beauftragt. Die Arbeitsschritte umfassten die Untersuchung und Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen, die Herausstellung von Mängeln und Potenzialen sowie die Ableitung von Lösungen und Handlungsempfehlungen.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der etwa einjährigen Arbeit zusammen. Nach einem kurzen Überblick über VORGEHEN UND ABSTIMMUNGS-/BETEILIGUNGSBAUSTEINE werden zunächst die ERGEBNISSE DER BESTANDSANALYSE unterteilt nach den unterschiedlichen Verkehrsarten und Themen dargestellt. Die im Laufe des gemeinsamen Arbeitsprozesses entwickelten LEITLINIEN UND ZIELE bilden den Übergang zum konzeptionellen Teil der Arbeit, bei dem neben den VERKEHRlichen PROGNOSEN das HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT mit den verschiedenen (Mobilitäts-)Bausteinen und Maßnahmen den inhaltlichen Schwerpunkt bildet (detailliertes Maßnahmenprogramm im Anhang). Im FAZIT werden die wesentlichen Ansätze und Schwerpunkte des integrierten Mobilitätskonzepts kurz zusammengefasst und reflektiert.

2 Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine

Koordination, Abstimmung und Kommunikation eines Mobilitätskonzepts spielen eine wichtige Rolle, denn verkehrliche Maßnahmen betreffen i.d.R. jede/n und haben Auswirkungen auf Gestaltung und Wahrnehmung einer Stadt. Um eine (dauerhafte) Akzeptanz des Mobilitätskonzepts zu gewährleisten, war der Erarbeitungsprozess daher durch eine rege und enge Zusammenarbeit und verschiedene Beteiligungsbausteine zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Interessensverbänden, Politik und Verwaltung gekennzeichnet. Die Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Abstimmungs- und Beteiligungsrunden flossen dabei direkt in die jeweiligen Arbeitsphasen ein.

Abb. 2: Methodik und Abstimmungs-/Beteiligungsbausteine



Quelle: Eigene Darstellung

2.1 Arbeitsphasen

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts gliederte sich in drei „Haupt“-Arbeitsphasen.

Im Rahmen der BESTANDS- UND ZUSTANDSANALYSE wurde zunächst die verkehrliche Situation in der Lippstädter Altstadt eingehend untersucht, um daraus sowohl Stärken und Chancen als auch Schwächen und Handlungsbedarfe ableiten zu können. Mit der Durchführung mehrerer Verkehrserhebungen (Zählungen des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs, Parkraumerhebung) konnte zudem eine fundierte und aktuelle Datenbasis geschaffen werden.

Das STRATEGIEKONZEPT beinhaltete die Durchführung einer Verkehrsprognose, d.h. eine qualitative Abschätzung der zukünftigen verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Lippstädter Altstadt basierend auf bestehenden Planungen und Projekten (z.B. Campus Lippstadt) sowie auf Annahmen

u.a. zur Bevölkerungsentwicklung. Neben einer sog. Basisprognose wurden mehrere Szenarien betrachtet. Die Leitlinien und Ziele der innerstädtischen Verkehrsabwicklung bildeten den Kernteil dieser Arbeitsphase, denn sie setzen den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und den Umgang mit diesem in der Lippstädter Altstadt.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Bestands- und Zustandsanalyse sowie den Vorgaben der strategischen Arbeitsphase wurde daraufhin das **HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT** mit Maßnahmenempfehlungen zu allen Verkehrsträgern sowie zu übergreifenden Themen (z.B. Mobilitätsmanagement) ausgearbeitet. Eine detaillierte Zusammenstellung aller Maßnahmenempfehlungen (einschließlich Prioritätensetzung) findet sich auch im Anhang.

2.2 Abstimmung Verwaltung

Die kontinuierliche Abstimmung mit der Verwaltung ermöglichte ein schrittweises und koordiniertes Vorgehen während der gesamten Bearbeitung. Hierbei wurden alle betroffenen Fachämter beteiligt (Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz, Fachdienst Straßenbau, Fachdienst Sicherheit und Ordnung), um neben dem jeweiligen Fachwissen auch aktuelle und sich verändernde Rahmenbedingungen direkt im Planungsprozess berücksichtigen zu können. Mehrere Abstimmungstermine dienten dabei dem Austausch, der Diskussion und der Koordinierung von Analyse- und Arbeitsergebnissen, fachlichen Hintergründen, Strategie- und Maßnahmenvorschlägen.

2.3 Arbeitskreis Offene-Projekt-Runde

Der Arbeitskreis Offene-Projekt-Runde setzte sich aus Vertretern der politischen Fraktionen, der Stadtverwaltung sowie weiterer betroffener Institutionen und Verbände zusammen (Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, ADFC, Wirtschaftsförderung Lippstadt GmbH, Kultur und Werbung Lippstadt GmbH, Werbegemeinschaft, Heimatbund Lippstadt, Kreispolizeibehörde und Immobilien- und Standortgemeinschaft Westliche Altstadt e.V.); dadurch war ein breiter Erfahrungs- und Meinungsaustausch gewährleistet. Im Rahmen der Sitzungen der Offenen-Projekt-Runde wurden die wesentlichen Ergebnisse des Arbeitsprozesses vorgestellt, reflektiert und diskutiert.

2.4 Partizipation

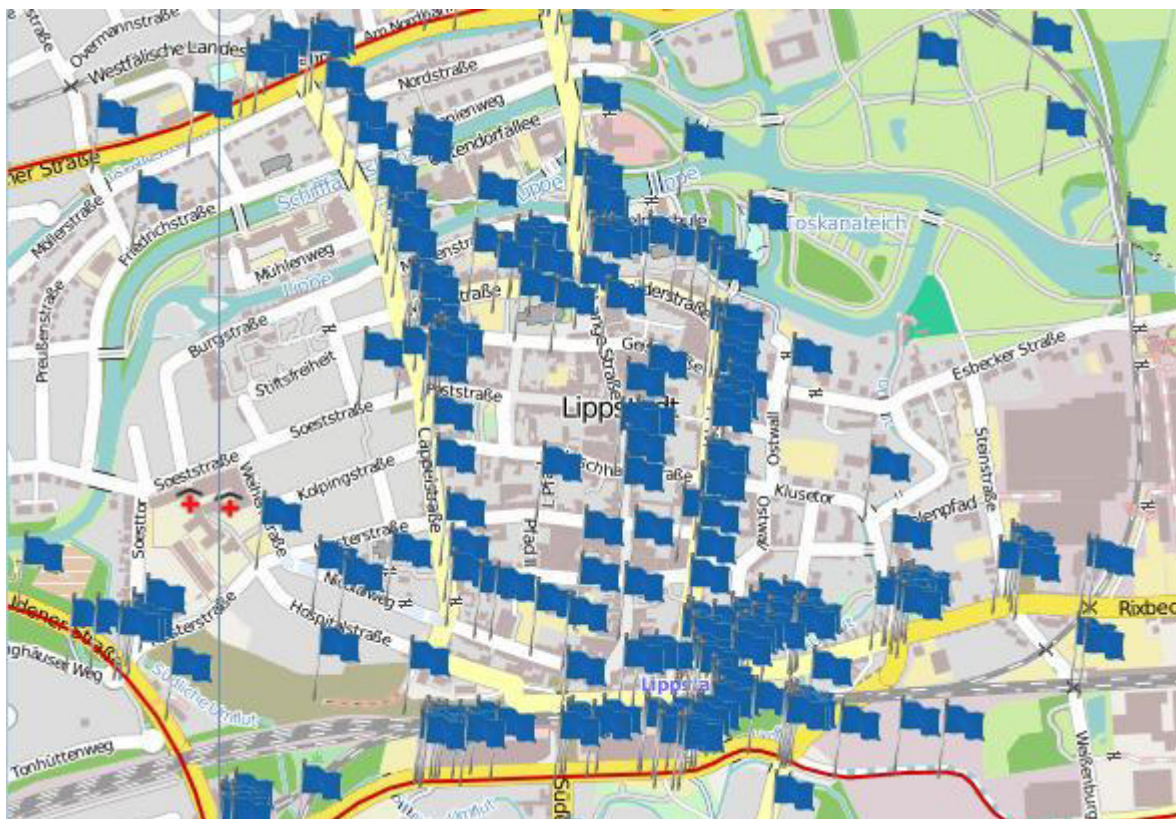
Der Einbezug der Öffentlichkeit bildete den dritten Beteiligungsbaustein und beinhaltete mehrere Elemente und methodische Ansätze, so dass unterschiedliche Meinungsbilder abgefragt werden konnten.

Meinungsabfrage Internet

Ein eigens eingerichtetes Online-Portal (www.mobil-in-lippstadt.de) ermöglichte es jeder/m Interessierten, Kommentare, Bedenken, Hinweise und Anregungen zur verkehrlichen Situation in der Lippstädter Altstadt zu hinterlassen bzw. auf einer Karte mittels eines „Fähnchens“ konkret zu verorten. Das Internetportal war während eines Zeitraums von etwa sechs Wochen freigeschaltet (Mitte April bis Ende Mai 2013) und ist im Vorfeld auf unterschiedlichen Informationswegen (Informationsflyer in Bussen und im öffentlichen Raum, Pressemitteilungen, Internetseite der Stadt Lippstadt) angekündigt worden.

Die Resonanz war sehr groß (insgesamt etwa 400 Beiträge und Vorschläge; zuzüglich einiger weiterer Anregungen, die telefonisch oder per Post bzw. E-Mail eingebracht wurden) und verdeutlicht das Interesse der Bürgerinnen und Bürger am Verkehr in der Lippstädter Altstadt. Bei den eingegangenen Beiträgen handelt es sich z.T. um konkrete Mängelhinweise, themen- oder orts-spezifische Anmerkungen bis hin zu allgemeinen Anregungen. Die eingegangenen Hinweise und Vorschläge wurden geprüft und sind – je nach Ausprägung und Inhalt – in die unterschiedlichen Arbeitsphasen eingeflossen. Ein Großteil der Rückmeldungen beinhaltete detaillierte Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Handlungs- und Umsetzungskonzeptes berücksichtigt werden konnten.

Abb. 3: Online-Portal Mobil-in-Lippstadt



Quelle: www.mobil-in-lippstadt.de

Eine ausführliche Dokumentation der Ergebnisse der Online-Beteiligung ist auf der Homepage der Stadt Lippstadt abrufbar (<http://www.lippstadt.de/planen/verkehr/117260100000056916.php>).

Passanten- und Autofahrerbefragung

Ende April bzw. Anfang Mai 2013 fanden an mehreren Werktagen Befragungen von Passanten und Autofahrerinnen/Autofahrern statt. Die Passantenbefragung fand an unterschiedlichen Standorten der Altstadt (u.a. Cappelstraße, Lange Straße, Bahnhof) statt und beinhaltete Fragen zu den Gewohnheiten des Innen- bzw. Altstadtbesuchs. Die Autofahrerinnen und Autofahrer wurden an sechs für die Altstadt bedeutenden Parkplatzstandorten (u.a. Parkhaus Q-Park, Tiefgarage Lippe-Galerie, Parkplatz Marktplatz) befragt; hierbei stand neben den Fragen zum Innen- bzw. Altstadtbesuch vor allem eine Beurteilung der Verkehrs- und Parksituation im Vordergrund.

Insgesamt konnten Informationen von etwa 1.000 Personen (ca. 450 Passanten, ca. 550 Autofahrerinnen und Autofahrer) gesammelt werden.

Die Ergebnisse der Passanten- und Autofahrerbefragung sind ebenfalls auf der Homepage der Stadt Lippstadt abrufbar (<http://www.lippstadt.de/planen/verkehr/117260100000056916.php>).

Akteursgespräche

Im Rahmen der Bestands- und Zustandsanalyse wurden mehrere Expertengespräche mit wichtigen Akteuren geführt (Immobilien- und Standortgemeinschaft Westliche Altstadt e.V., Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, ADFC, Wirtschaftsförderung Lippstadt GmbH, Kultur und Werbung Lippstadt GmbH und Werbegemeinschaft), um einen geschärften Blick auf bestimmte Problemlagen zu erhalten. Hierbei konnten jedoch auch – neben Einschätzungen und Bewertungen der heutigen Situation – bereits interessante und wichtige Ideen, Maßnahmenvorschläge sowie Hinweise hinsichtlich Machbarkeit und Akzeptanz gesammelt werden. Die bei den Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse und Hintergrundinformationen konnten so für den gesamten Arbeitsprozess genutzt werden.

Öffentliche Präsentation

Am 5. Juni 2014 erfolgte eine öffentliche Präsentation, die von etwa 60 bis 70 Personen besucht wurde. Die Veranstaltung diente dazu, den Bürgerinnen und Bürgern (als direkt Betroffene und Experten vor Ort) einen Überblick über die Inhalte des erarbeiteten Mobilitätskonzepts zu geben. Die Rückmeldungen zu den Maßnahmenvorschlägen waren insgesamt sehr positiv; insbesondere die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr wurden befürwortet. Lediglich einzelne Maßnahmen (z.B. Maßnahme K3b: Umkehr der Einbahnstraßenregelung in der Fleischhauerstraße zwischen Cappelstraße und August-Kleine-Straße → Befürchtung von Mehrverkehr in der Kolpingstraße) wurden kritisch diskutiert.

3 Bestands- und Zustandsanalyse

3.1 Stadt- und Nutzungsstruktur

Lippstadt ist mit etwa 66'000 Einwohnerinnen und Einwohnern die größte Stadt im Kreis Soest. Ein besonderes Charakteristikum der Stadt ist der kompakte Siedlungskern. So wohnen etwa 60 % der Einwohnerinnen und Einwohner in einer maximalen Entfernung von zwei Kilometern und sogar 90 % in einer maximalen Entfernung von fünf Kilometern (beides Luftlinie) zum Stadtzentrum. Die Altstadt selbst haben etwa 5'000 Personen als Wohnstandort gewählt.

Bedeutung der Altstadt für die Gesamtstadt

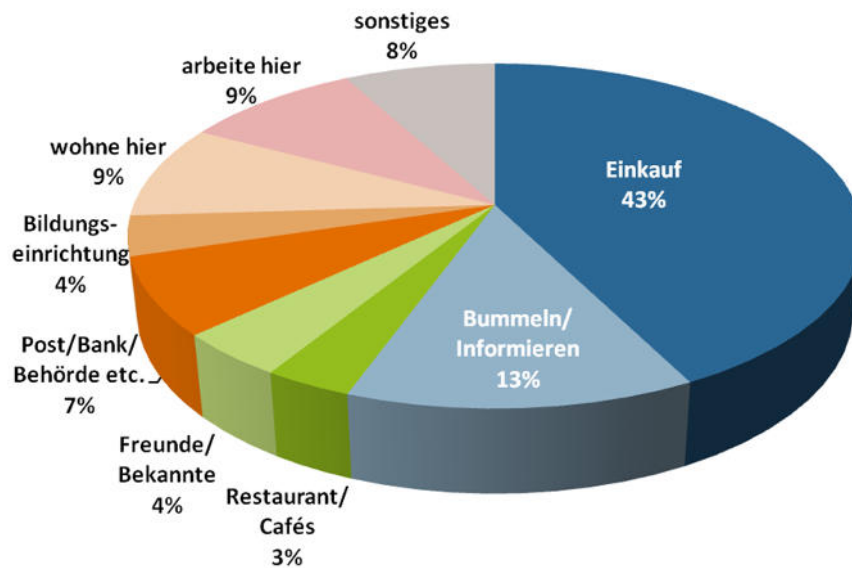
Die Altstadt bildet den historischen Kern Lippstadts und ist durch eine vielfältige Nutzungsmischung gekennzeichnet. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistungen, Kultur, Freizeit, Bildung und Gastronomie treffen auf einer vergleichsweise kleinen Fläche zusammen. Hierbei können auch bestimmte Schwerpunkte identifiziert werden (vgl. Karte 1). Während sich beispielsweise Handel, Gastronomie und Dienstleistungen entlang der Lange Straße und deren Umfeld konzentrieren, dominieren auf der Insel zwischen Lippe und Kanal öffentliche Nutzungen (u.a. Stadttheater, Schulen).

Der Bedeutungsüberschuss der Altstadt gegenüber dem übrigen Stadtgebiet wird bei der Betrachtung einiger Kenngrößen ersichtlich. So beträgt die Fläche der Altstadt zwar nur rund 120 ha (ca. 1 % des Stadtgebiets). Dort wohnen jedoch 8 % der Einwohnerinnen und Einwohner, und etwa 18 % der Schülerinnen und Schüler besuchen eine in der Altstadt gelegene Schule¹; zudem befinden sich knapp 30 % der Lippstädter Verkaufsflächen in der Altstadt (eigene Berechnung nach GMA 2010).

Die Nutzungsvielfalt der Altstadt konnte auch im Rahmen der Passantenbefragung bestätigt werden. So bilden bei den Befragten zwar Einkaufsaktivitäten („Einkaufen“, „Bummeln/Informieren“) den Hauptanlass des Besuchs der Altstadt; weiterhin werden jedoch auch häufig Freizeitaktivitäten („Restaurant/Café“, „Freunde/Bekannte treffen“) und geschäftliche bzw. berufliche Tätigkeiten („arbeite hier“, „Post/Bank/Behörde etc.“, „Besuch von Bildungseinrichtung“) als Grund für den Besuch der Altstadt genannt.

Interessant ist, dass die meisten Befragten die Altstadt nicht nur für einen einzelnen Anlass aufsuchen, sondern durchschnittlich jede/r Befragte rund 2,0 Anlässe als Grund für den Besuch der Altstadt angibt. Dies unterstreicht die Multifunktionalität der Altstadt. Der Nutzungsmix bildet somit einen entscheidenden Standortvorteil und trägt zur hohen Attraktivität der Altstadt bei.

¹ Betrachtet wurden hier alle Grundschulen und weiterführenden Schulen (ohne Förderschulen und Weiterbildungs-/Berufskollegs)

Abb. 4: Passantenbefragung – Hauptanlass des Altstadtbesuchs

Quelle: Eigene Darstellung

Stadtbild und Straßenraumgestaltung

Eine Heterogenität zeigt sich auch im Stadtbild. So prägen viele markante Räume und Plätze die Wahrnehmung und das Profil der Altstadt; diese wurden z.T. in den letzten Jahren neu gestaltet bzw. aufgewertet (z.B. Postpark, Bernhardbrunnen). Einige historische und charakteristische Gebäude (u.a. Kirchen) erleichtern zudem die Orientierung und bilden interessante Sichtachsen und -beziehungen.

Die (Alt-)Stadteingänge sind mehrheitlich räumlich definiert und dadurch klar erkennbar. Lediglich die Eingänge an der Klosterstraße und an der Rixbecker Straße weisen – nicht zuletzt aufgrund fehlender räumlicher Kanten – stadtgestalterische Mängel auf und lassen den Übergang zwischen der Altstadt und dem umgebenden Stadtgebiet etwas konturlos und wenig einladend erscheinen.

Abb. 5: Postpark

Quelle: Eigene Fotos

Abb. 6: Altstadteingang Rixbecker Straße

Die Straßen des Altstadtkerns weisen aufgrund der kleinteiligen, historischen Bausubstanz und der sehr dichten Bebauungsstruktur eine Enge auf, die allerdings – mit Ausnahme der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs (z.B. Cappelstraße) – keine oder nur eine geringe Einschränkung der Wohn-/Aufenthaltsqualität zur Folge hat; hier entsteht der Eindruck eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Kfz-Verkehr und den übrigen Ansprüchen an den Straßenraum (vgl. Karte 2).

Einige Bereiche sind jedoch noch sehr stark vom Leitbild der autogerechten Stadt geprägt und werden für Fußgänger eher als Orte des „schnellen Überwindens“ wahrgenommen (z.B. Woldemei, Hospitalstraße). Die starke Kfz-Prägung (bei den Flächenproportionen bzw. bei der Aufteilung des Straßenraumes sowie hinsichtlich der Verkehrsbelastung) wird hierbei z.T. durch die eher engen Raumproportionen verstärkt, so dass sich gestalterische und funktionale Mängel ergeben.

Eine Besonderheit bildet das Pfadesystem (vgl. auch Kapitel 3.6), das trotz des Abrisses von Gebäuden, des Wegbrechens von Raumkanten und den versetzten Übergängen über die Querstraßen in seinen Grundzügen noch erkennbar ist, aber stärker profiliert bzw. hervorgehoben werden könnte. Auch der Grüne Winkel stellt ein besonderes Charakteristikum Lippstadts dar, grenzt diese Naherholungsfläche doch unmittelbar an die Altstadt an und kann innerhalb weniger Minuten von der Fußgängerzone aus fußläufig erreicht werden. Eine stärkere Verzahnung von Altstadt und Grünem Winkel wird aufgrund der Zäsur durch die Kfz-Hauptachse Woldemei / Brüderstraße derzeit erschwert.

Zu den Rändern der Altstadt hin nimmt die im Altstadtkern vorherrschende räumliche Dichte ab, und es ergibt sich ein eher weiter Raumeindruck.

3.2 Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist übergreifend für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus & Bahn, Pkw-Verkehr, Lieferverkehr) zu betrachten. Dabei treten typische Zielkonflikte auf, die es zu lösen gilt (z.B. hohe Wege- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger versus Pkw-Befahrbarkeit von Altstadtbereichen).

Während die äußere Erreichbarkeit aufzeigt, wie die Beschäftigten, Kunden, Touristen usw. mit dem Auto, Bus & Bahn oder mit dem Rad zur Altstadt gelangen, beschäftigt sich die innere Erreichbarkeit vor allem mit der Frage, wie sich die Bürgerinnen und Bürger vor Ort (i.d.R. zu Fuß) bewegen können.

Die innere Erreichbarkeit gewinnt zunehmend an Bedeutung, da diese die Attraktivität einer Innen- bzw. Altstadt maßgeblich beeinflusst und den Ansprüchen der Besucherinnen und Besucher, die häufig mehrere Geschäfte aufsuchen und auch mehrere Aktivitäten erledigen (vgl. Kapitel 3.1), gerecht werden muss. Schließlich ist zu bedenken, dass jede/r Auto- oder Radfahrer/in und jede/r Bus- oder Bahnnutzer/in nach dem Verlassen des Fahrzeugs letztendlich zum Fußgänger. Den Themen Erlebbarkeit, Aufenthaltsqualität und Wohlfühlen kommt somit neben dem eigentlichen Grundbedürfnis, möglichst schnell und sicher von A nach B zu gelangen, eine immer größer werdende Bedeutung zu.

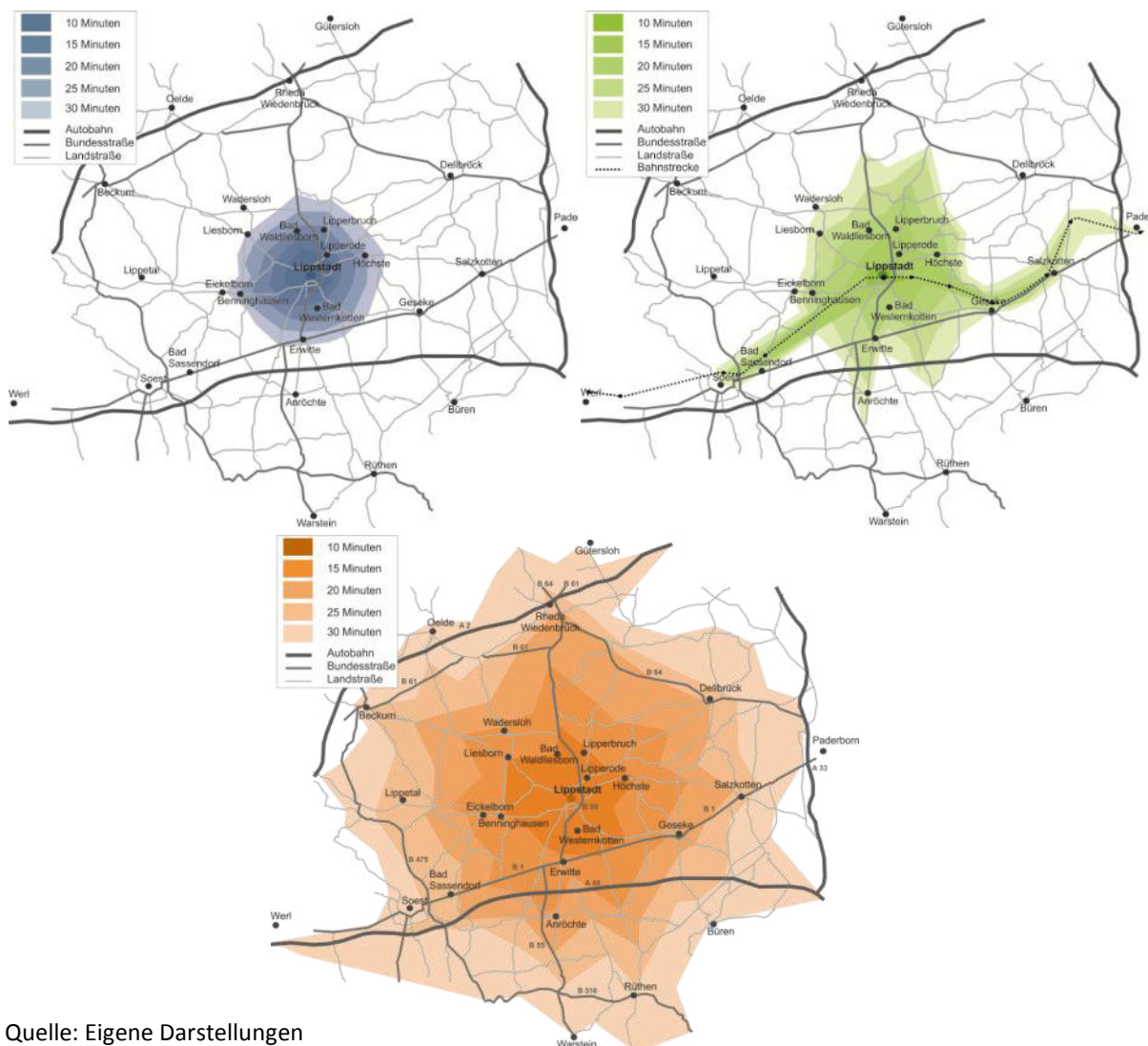
Äußere Erreichbarkeit

Lippstadt verfügt aufgrund seiner Lage sowie seines Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Arbeitsplatzangebots über ein großes, überörtliches Einzugsgebiet, welches z.T. bis ins weitere Umland (z.B. Sauerland) reicht.

Die (über)-regionale STRAßENSCHLIEßUNG erfolgt über die L822 bzw. B55, über welche eine Anbindung an die A2 und die B1/A44 gewährleistet ist; innerhalb von 30 Minuten sind dadurch sämtliche Gemeinden und Städte der näheren und weiteren Umgebung erreichbar.

Die Altstadt selbst wird von einem Ring umgeben (Beckumer bzw. Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße im Norden, Udener bzw. Stirper Straße im Westen, B55 bzw. Berliner Straße im Osten und Konrad-Adenauer-Ring im Süden), der im Südosten jedoch noch nicht geschlossen ist und somit seine verkehrliche Wirkung (Entlastung des Altstadtbereichs) nicht vollends entfalten kann.

Abb. 7: Äußere Erreichbarkeit der Altstadt mit Rad (links), ÖPNV (rechts) und Pkw (unten)



Quelle: Eigene Darstellungen

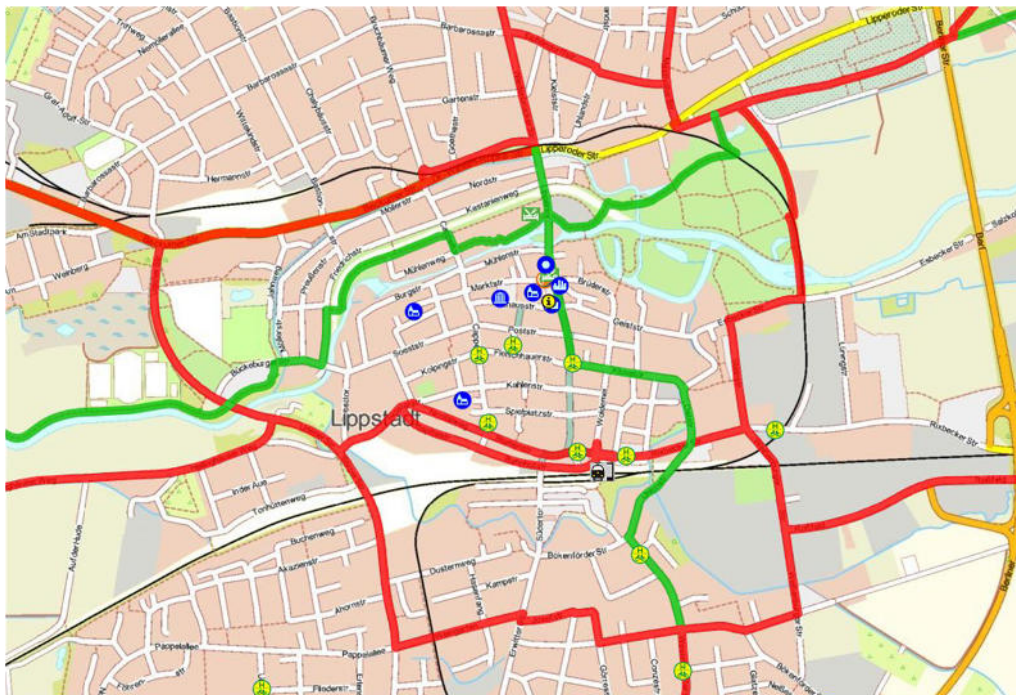
Auch im Bereich des ÖFFENTLICHEN VERKEHRS ist Lippstadt gut erreichbar. So liegen der Bahnhof und der Busbahnhof in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone. Am Busbahnhof bestehen Anschlüsse

an sämtliche Regional- und Stadtbuslinien (darunter auch Nachtbuslinien und Bedarfsverkehre). Am Bahnhof können mehrere übergeordnete Schienenverbindungen genutzt werden:

- RE 1 Paderborn – Lippstadt – Aachen
- RB 89 Warburg – Paderborn – Lippstadt – Hamm – Münster
- ICE / IC (insgesamt acht Halte; u.a. Richtung Dresden und Düsseldorf)

Bezüglich des RADVERKEHRS ist Lippstadt in das Radroutennetz NRW eingebunden (rote Linien in Abbildung 8). Hervorzuheben sind hier insbesondere auch die überregionalen Themenrouten (grüne Linien in Abbildung 8), die in Ost-West-Richtung (Römer-Lippe-Route) bzw. Nord-Süd-Richtung (BahnRadRoute Hellweg - Weser) durch Lippstadt verlaufen und damit Lippstadt zu einem Reise- oder Etappenziel des Freizeitradverkehrs machen. Die Themenrouten werden dabei z.T. suboptimal geführt; die Römer-Lippe-Route weist im Bereich der Altstadt eine stark verwinkelte Führung auf, und die BahnRadRoute verläuft direkt durch die (tagsüber nicht für den Radverkehr frei gegebene) Fußgängerzone.

Abb. 8: Radrouten



Quelle: Radroutenplaner NRW

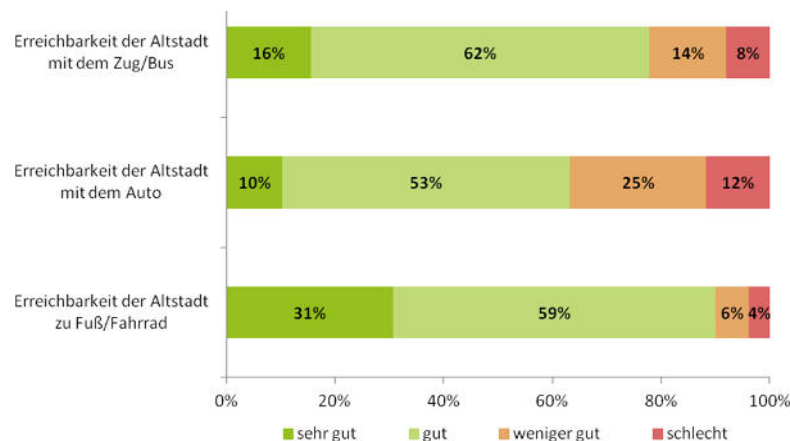
Innere Erreichbarkeit

Hinsichtlich der inneren Erreichbarkeit, die sich mit der Fortbewegung am Zielort (hier: Fußläufigkeit innerhalb der Altstadt) befasst, bestehen in Lippstadt günstige Voraussetzungen. So fallen die Wege i.d.R. kurz aus (Ausdehnung der Altstadt in Ost-West-Richtung 1,2 km und in Nord-Süd-Richtung 1,0 km), und es besteht ein engmaschiges Netz an attraktiven Wegen und Pfaden. Problematisch sind einzelne Bereiche aufgrund stadtgestalterischer und funktionaler Mängel (siehe oben), die zwar die Attraktivität der Altstadt als Ganzes nicht schmälern, aber im Rahmen des verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungsprozesses zu beheben sind.

Subjektive Einschätzung

Im Rahmen der Passantenbefragung wurde um eine Einschätzung der Erreichbarkeit der Altstadt gebeten. Diese wird bei allen Verkehrsmitteln insgesamt sehr positiv bewertet; besonders die Erreichbarkeit zu Fuß oder per Fahrrad wird von 90 % der Befragten als „sehr gut“ oder „gut“ beurteilt. Dabei unterscheidet sich die Bewertung zum Teil zwischen Auswärtigen und Personen aus Lippstadt; so beurteilen auswärtige Besucherinnen und Besucher beispielsweise die Autoerreichbarkeit der Altstadt wesentlich besser als die Lippstädter selbst.

Abb. 9: Passantenbefragung - Bewertung der Erreichbarkeit der Altstadt



Quelle: Eigene Darstellung

3.3 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr dominiert das Verkehrsgeschehen in der Lippstädter Altstadt maßgeblich, und die Befahrbarkeit ist – mit wenigen Ausnahmen (Fußgängerzone, Nicolaiweg) – auch in allen Bereichen der Altstadt ohne Einschränkung gegeben. 40 % der befragten Passanten sind denn auch mit dem Pkw zur Altstadt angereist (37 % als Fahrer und 3 % als Mitfahrer).

Straßennetz und Verkehrsaufkommen

Auffallendes Merkmal in der Straßen- und Erschließungsstruktur ist der „innerstädtische Ring“ aus Cappelstraße, Bahnhofstraße, Woldemei, Brüderstraße und Marktstraße, die allesamt im Einrichtungsverkehr geführt werden und zusammen mit den Zu-/Ausfahrtsachsen wie Klosterstraße, Cappelstor, Lippertor und Rixbecker Straße die höchsten Verkehrsbelastungen in der Altstadt aufweisen. Die Verkehrsbelastungen liegen einerseits in den Funktionen dieser Straßen (bündeln, verteilen, erschließen) sowie der Nutzungsvielfalt der Altstadt allgemein mit starken Quell-/Zielbeziehungen begründet; andererseits konnte im Rahmen einer Verkehrserhebung festgestellt werden, dass etwa 20 % des einfahrenden Verkehrs in die Altstadt Durchgangsverkehr darstellt und die Altstadt – trotz weitestgehend geschlossenem Tangentensystem – unnötig belastet.

Gegenüber früher konnte bereits eine deutliche Senkung der Verkehrsbelastungen und dadurch auch ein Rückgang des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Altstadt erreicht werden. So wurde z.B. auf

der Woldemei 1996 in der Spitzenstunde noch eine Verkehrsbelastung von 1'250 Kfz/Stunde (weit mehr als 10'000 Fahrzeuge pro Tag) gemessen; bei einer aktuellen Verkehrserhebung in 2013 lag der Wert in der Spitzenstunde nur noch bei 540 Kfz/Stunde (etwa 6'700 Fahrzeuge pro Tag).

Die Verkehrsbelastungen in der Altstadt liegen – trotz des 20 %-igen Anteils an Durchgangsverkehr – insgesamt in einem für die Struktur und Bedeutung des Raumes üblichen Bereich; die Tatsache, dass die Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen max. 10'000 Kfz/Tag (d.h. max. 1'000 Kfz/Std.) betragen und abseits der Hauptachsen, wie z.B. auf der Fleischhauer- oder der Esbecker Straße, i.d.R. unter 5'000 Kfz/Tag (d.h. max. 500 Kfz/Std.) liegen, ist positiv zu bewerten².

Tab. 1: Verkehrsbelastungen in der Altstadt (an Normal-Werktagen)

Straße	Kfz/Tag	Straße	Kfz/Tag
Unionstraße	12'100	Cappelstraße (nördlich Soeststraße)	6'200
Rixbecker Straße (östlich Unionstraße)	10'100	Oststraße	5'700
Klosterstraße (östlich Stirper Straße)	9'600	Klusetor	4'600
Rixbecker Straße (westlich Unionstraße)	9'100	Soeststraße	4'000
Lippertor	8'700	Bückeburger Straße	3'900
Cappeltor	7'900	Poststraße	3'000
Cappelstraße (südlich Soeststraße)	6'800	Esbecker Straße	2'900
Woldemei (nördlich Klusetor)	6'700	Fleischhauer Straße	2'500
Woldemei (südlich Klusetor)	6'600		

Quelle: Eigene Verkehrserhebung im April 2013

Ausgehend von den Ergebnissen der Verkehrserhebung wurde eine entsprechende Verkehrsumlegung auf das gesamte Straßennetz der Altstadt vorgenommen (vgl. Karte 3).

Verkehrsregelungen

Neben dem „innerstädtischen Ring“ ist auch der Großteil des übrigen Straßennetzes durch Einbahnstraßenregelungen gekennzeichnet, die überwiegend auf die begrenzten Straßenraumbreiten zurückzuführen sind und i.d.R. wirksam unerwünschte Schleichverkehre unterbinden (vgl. Karte 4). Mittels einiger Durchfahrtssperren (z.B. Kastanienweg, Stiftsfreiheit) konnten punktuell bereits weitere Verkehrsentlastungen in von Wohnen dominierten Bereichen erreicht werden.

Eine spezielle Situation stellt die Fußgängerzone dar, die in ihrem Nord-Süd-Verlauf von vier Straßen (Rathaus-, Fleischhauer-, Kahlen- und Spielplatzstraße) gequert wird. Die Regelung „Fußgängerzone“ ist in diesen Bereichen unterbrochen, d.h. es besteht kein Vorrang für Fußgänger; der Verkehr der Querstraßen wird auf die Fußgängerquerungen per Beschilderung (Gefahrzeichen Nr. 133) hingewiesen. Während sich diese Regelung für Ortsfremde und Besucher ungewohnt dar-

² In den RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) wird die Kfz-Verkehrsstärke in fünf (sich teilweise überlappende) Klassen eingeteilt: < 400 Kfz/Std., 400-1'000 Kfz/Std., 800-1'800 Kfz/Std., 1'600-2'600 Kfz/Std. und > 2'600 Kfz/Std. (vgl. FGSV 2006). Die Straßen der Lippstädter Altstadt liegen allesamt in den beiden niedrigen Klassen.

stellt, hat sie sich bei den Ortskundigen etabliert und wurde auch im Rahmen des Planungsdialogs (Akteursgespräche, Online-Portal) nur vereinzelt als problematisch angesehen. Beobachtungen vor Ort zeigten keine besonderen Auffälligkeiten; der fließende Verkehr nimmt i.d.R. Rücksicht auf den Fußverkehr, befährt diese Abschnitte überwiegend mit stark verminderter Geschwindigkeit und zeigt sich bremsbereit. Die Unfallstatistik weist in den letzten drei Jahren (2010 bis 2012) an diesen „Querungssituationen“ ebenfalls keinen Unfall auf.

Abb. 10: Kfz-Querungen der Fußgängerzone



Abb. 11: Cappelstraße – Aktion „Freiwillig 30“

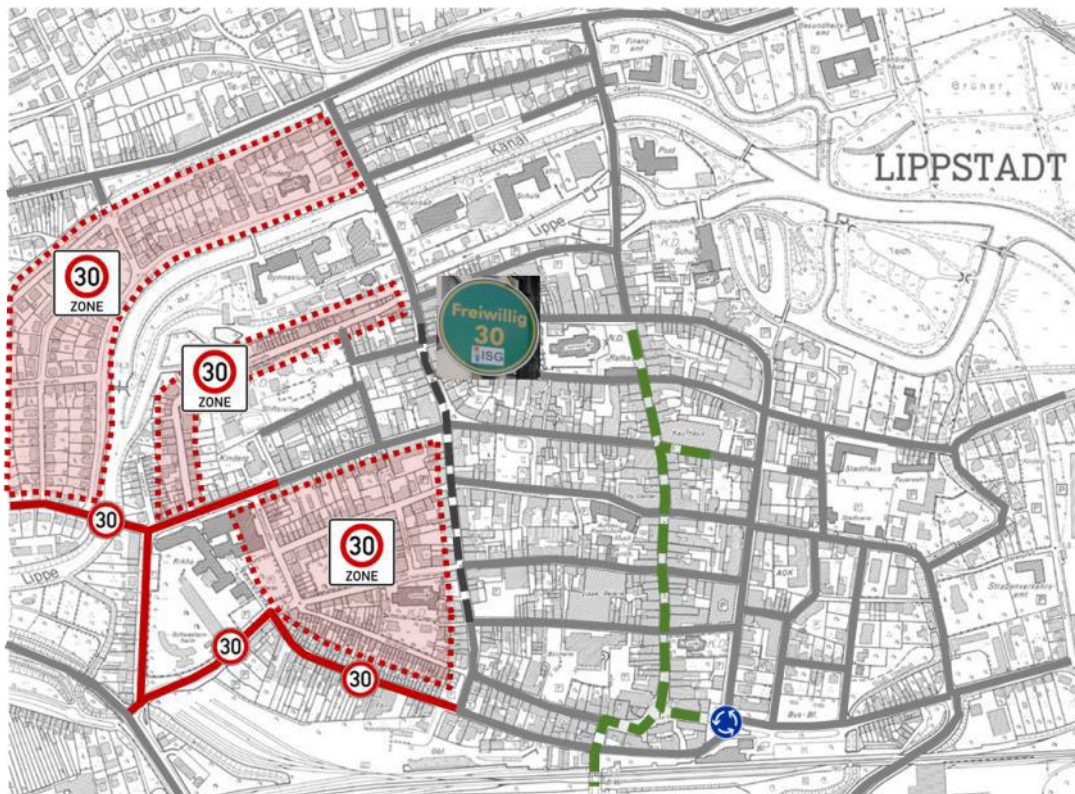


Quelle: Eigene Fotos

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelungen zeigt sich die Altstadt zweigeteilt. Im westlichen Teil gilt auf den Hauptachsen (z.B. Bückeburger Straße) Tempo 30 als Streckenregelung, und die Quartiere sind als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Der mittlere und östliche Teil weisen dagegen keine separaten Geschwindigkeitsregelungen auf; hier gilt auf allen Straßen – auch auf den Straßen des „Altstadt-Kerns“, die die Fußgängerzone queren – die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die geltenden Geschwindigkeitsregelungen sind somit unübersichtlich und spiegeln nur z.T. die Sensibilität der Straßenräume wider.

Der mittlere Abschnitt der Cappelstraße stellt aufgrund der Aktion „Freiwillig 30“ eine Sonderform dar. Im Rahmen einer Seitenradarmessung wurde hier eine v_{85} von 38 km/h festgestellt³. Dies zeigt grundsätzlich, dass die Aktion von den Autofahrern und Autofahrerinnen angenommen wird; die Geschwindigkeiten während der Schwachverkehrszeiten und vor allem die Spitzengeschwindigkeiten (höchste gemessene Geschwindigkeit liegt bei 94 km/h) signalisieren jedoch anhaltenden Handlungsbedarf.

³ Die Daten wurden von der ISG Westliche Altstadt e.V. zur Verfügung gestellt und wurden während eines Zeitraums von mehreren Wochen erhoben; v_{85} = Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird.

Abb. 12: Aktuelle Geschwindigkeitsregelungen in der Altstadt

Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Stadt Lippstadt)

Zusammenfassung Kfz-Verkehr

Stärken

- + Gute Erreichbarkeit aller Bereiche der Altstadt aus allen Richtungen
- + Westlicher Teil der Altstadt weitgehend verkehrsberuhigt
- + Einbahnstraßen und Durchfahrtsperren mit entlastender Wirkung in den Quartieren



Schwächen

- Tempo 50 im mittleren und östlichen Teil der Altstadt, d.h. auch in sensiblen Bereichen
- Verwirrung durch unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen
- Durchfahrtsbeziehungen als unnötige Verkehrsbelastungen der Altstadt

3.4 Ruhender Verkehr

Lippstadt verfügt mit etwa 3'600 öffentlich zugänglichen Stellplätzen im Bereich der Altstadt über ein sehr umfangreiches Stellplatzangebot⁴, das allen Nutzergruppen (z.B. Beschäftigten- und Einkaufsverkehr) gerecht wird und durch eine große Anzahl an privaten Stellplätzen (u.a. in Innenhöfen) ergänzt wird.

Stellplatzangebot / räumliche Verteilung

Die Stellplätze sind überwiegend im Straßenraum und auf ebenerdigen Parkplätzen angeordnet, etwa 1/3 der Stellplätze befinden sich in Parkbauten (Parkhaus, Tiefgarage, Parkdeck).

Die räumliche Verteilung zeigt, dass sich im westlichen bzw. nordwestlichen Teil der Altstadt im Gegensatz zum Altstadt-Kern oder zum Bereich Südertor nur wenige größere Stellplatzanlagen befinden (vgl. Karte 5). Der Altstadt-Kern verfügt hingegen über zahlreiche größere und kleinere Stellplatzanlagen. Letztere verursachen jedoch Probleme in Form von Parksuchverkehren; so wird gemäß eigenen Beobachtungen beispielsweise der Parkplatz am Postpark mitunter mehrmals hintereinander angefahren („um den Block kreisen“), wenn sich nicht direkt ein freier Stellplatz findet. Die Lage einiger größerer Stellplatzanlagen im Altstadt-Kern (z.B. Lippe-Galerie, Parkplatz Sparkasse) führt zudem dazu, dass der Ziel- und Quellverkehr dieser Anlagen bis in sämtliche Straßen vordringt.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner stehen im öffentlichen Straßenraum insgesamt etwa 550 Stellplätze zur Verfügung, in Form von reinen Anwohnerstellplätzen (Anwohnerparkausweis mit eingeschränktem Haltverbot) oder in Form von Stellplätzen mit gemischter Bewirtschaftung (Anwohnerparkausweis oder Parkscheibe/Parkschein). Schwerpunkte sind vor allem der Bereich zwischen Insel und Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße sowie der Bereich westlich der Cappelstraße.

Abb. 13: Gemischt bewirtschaftete Stellplätze an der Möllerstraße



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 14: Kennzeichnung der Halteverbotszone für die Altstadt (hier: Einfahrt Oststraße)



⁴ Eine grobe Berechnung des Parkraumbedarfs gemäß den EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) ergibt unter Berücksichtigung des Zielverkehrsaufkommens und der tageszeitlichen Verteilung einen maximalen Bedarf von etwa 3'000 Stellplätzen für Beschäftigte und Kunden. Aufgrund des hohen Anteils des Fahrrades am Modal Split in Lippstadt liegt der tatsächliche Bedarf unter diesem Wert; die durchgeführte Parkraumerhebung bestätigt diese Einschätzung (s. unten).

Die Altstadt ist als Halteverbotszone ausgewiesen, in der das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Diese einheitliche Regelung wird an allen Einfahrten der Altstadt (z.B. Rixbecker Straße auf Höhe Ferdinandstraße) angezeigt. Grundsätzlich hilft eine solche Regelung einen Schilderwald zu verhindern und würde damit dem Gedanken des Projekts „SimplyCity“ entsprechen⁵. Innerhalb der Halteverbotszone der Altstadt ist jedoch eine umfangreiche Anzahl an zusätzlichen Verkehrszeichen vorhanden, die Bereiche mit Halte- bzw. Parkverboten kennzeichnen. Aufgrund dieser „doppelten“ Beschilderung wird das eigentliche Ziel dieser Zonenregelung (Verhinderung eines Schilderwaldes) somit nicht erreicht; bei den Kfz-Führern führt dies vielmehr zu Verwirrung.

Auslastung

Im Rahmen einer Erhebung an zwei mittleren Werktagen und an einem Samstag wurde die Auslastung aller öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen in bzw. am Rand der Altstadt gemessen (Erhebung bezog sich auf etwa 2'400 Stellplätze). Die maximale Auslastung insgesamt lag lediglich bei 60 % (an einem Donnerstagvormittag, vgl. Abbildung 16; zu Detailergebnissen vgl. Karte 6), d.h. selbst während des Zeitpunkts der maximalen Auslastung waren noch fast 1.000 freie Stellplätze in der Lippstädter Altstadt verfügbar⁶. Die Auslastung ist auch im Vergleich zu den Erfahrungen des Gutachters aus Parkraumerhebungen in anderen Städten als niedrig zu bezeichnen⁷.

Abb. 15: Durchschnittliche Auslastung der Stellplatzanlagen (gesamt)

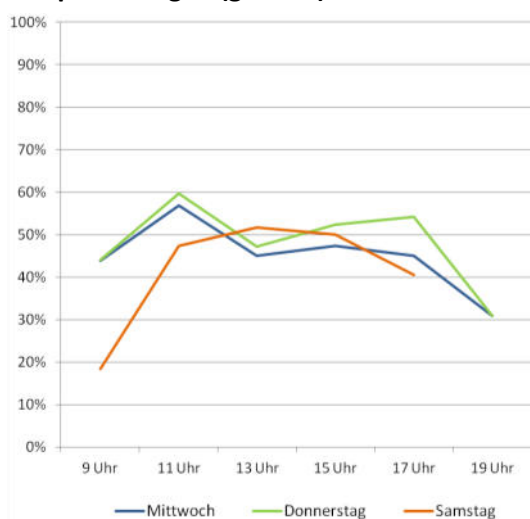
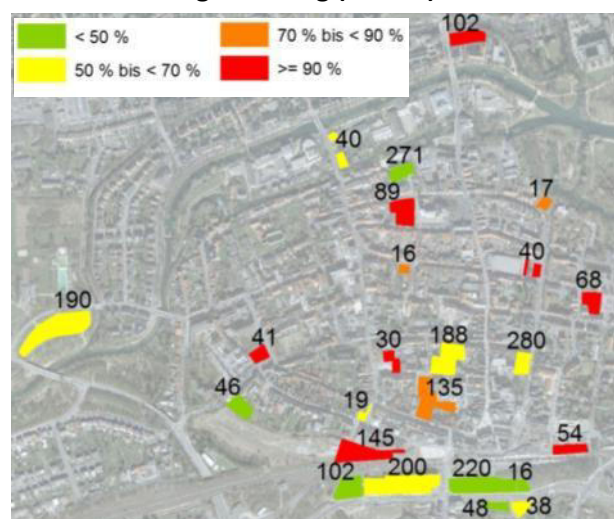


Abb. 16: Auslastung der Stellplatzanlagen an einem Donnerstagvormittag (11 Uhr)



Quelle: Eigene Parkraumerhebung (Hintergrund rechts: Luftbild der Stadt Lippstadt)

⁵ „SimplyCity“ ist ein Modellprojekt des Landes NRW, das zwischen 2009 und 2011 erstmalig durchgeführt wurde. Grundgedanke ist die Befreiung des öffentlichen Stadt- und Verkehrsraumes von allen überflüssigen und kontraproduktiven Anlagen bzw. Elementen (z.B. Verkehrszeichen), um einer „Überkomplexität“ entgegen zu wirken (vgl. Webseite SimplyCity).

⁶ Da die Erhebung nicht die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bzw. die straßenbegleitenden Stellplätze umfasste, muss von einer höheren Anzahl an insgesamt noch verfügbaren freien Stellplätzen ausgegangen werden.

⁷ So wurden beispielsweise in den Städten Bad Homburg v.d.Höhe (ca. 52'000 Einwohner), Schweinfurt (ca. 53'000 EW) und Paderborn (ca. 148'000 EW) Auslastungsquoten zwischen 75 und 85 % ermittelt.

Nichtsdestotrotz zeigt die räumliche Verteilung der Auslastung, dass zentral gelegene Parkräume (z.B. Marktplatz, Volksbank) tendenziell stärker frequentiert werden als jene am Rand der Altstadt. Eine Ausnahme stellt dabei der Parkplatz Kuhmarkt an der nördlichen Umflut dar, der unter der Woche vormittags eine Auslastung von nahezu 100 % aufwies und auch am Nachmittag mit bis zu 80 % stark ausgelastet war; da dieser Parkplatz eine maximale Parkdauer von 10 Stunden aufweist, wird er vermutlich verstärkt von Personen genutzt, die in der Altstadt arbeiten.

Die Parkbauten in der Altstadt (z.B. Parkhaus Am Markt) sowie die größeren Stellplatzanlagen südlich des Bahnhofs waren an allen Erhebungstagen deutlich geringer ausgelastet als die Parkplätze. So wies beispielsweise der Parkplatz am Cineplex unter der Woche eine maximale Auslastung von lediglich 34 % und das Parkdeck des Südertor-Carreés von nur 23 % auf. Samstags lagen die Auslastungen geringfügig höher.

Die geringe Frequentierung der Stellplatzanlagen südlich der Bahnlinie hängt zu einem großen Teil mit der während des Erhebungszeitraums bestehenden Sperrung des Südertors und den damit verbundenen längeren Zugangswegen zur Fußgängerzone zusammen.

Die insgesamt verhaltene Nachfrage in Parkhäusern und Tiefgaragen hat jedoch weitere Ursachen. So sprechen bei vielen Autofahrern die baulichen Voraussetzungen der Parkbauten (z.T. geringe Stellplatzbreite, schwierige Befahrbarkeit) und Gefühle des Unbehagens (Angstraum, Beklemmung) gegen eine häufigere Nutzung; nicht zuletzt spielt auch die Tatsache eine Rolle, dass man es in größeren Städten gewohnt ist Parkbauten zu nutzen, während man in kleineren Städten bzw. im eher ländlichen geprägten Raum sein Fahrzeug i.d.R. im Straßenraum abstellt.

Die Parkbauten in Lippstadt präsentieren sich in unterschiedlicher Qualität. Während die Parkhäuser „Am Markt“ und „Q-Park“ einen eher engen räumlichen Eindruck vermitteln und wenig einladend wirken (u.a. niedrige Deckenhöhe, dunkle Fahrbahn- und Parkflächen), gefällt die Tiefgarage Lippe-Galerie durch eine helle Gestaltung und ausreichend breit dimensionierte Stellplätze. Die Parkbauten südlich der Bahnlinie zeichnen sich ebenfalls durch nutzerfreundliche Rahmenbedingungen aus.

Abb. 17: Tiefgarage Lippe-Galerie



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 18: Parkhaus Q-Park



Bewirtschaftung

Der überwiegende Teil der Stellplätze in der Lippstädter Altstadt ist bewirtschaftet. Ausnahmen bilden beispielsweise der Parkplatz an der Bückeburger Straße, der allerdings schon etwas außerhalb der Altstadt liegt, der westliche Bereich der Altstadt zwischen Umflut und Kanal sowie das alte Güterbahnhof-Gelände, das momentan als Parkplatz zwischengenutzt wird.

Die Gebührenpflicht gilt montags bis samstags von 8 bis 18 Uhr; die ersten 20 Minuten ist das Parken generell kostenfrei (Straßenraum). Während die Parkgebühr im Straßenraum und auf allen ebenerdigen Stellplatzanlagen einheitlich 1 €/Std. beträgt, variieren die Gebühren in den Parkbauten, die allesamt nicht in öffentlicher Hand sind, zwischen 1 €/Std. und 1,60 €; die höheren Gebühren in den Parkbauten tragen zu der oben genannten Unterauslastung zusätzlich bei.

Vielfach bestehen spezielle Regelungen und Tarife für Dauerparker (z.B. Lippe-Galerie: 1,60 € für die erste und zweite Stunde, 3,20 € für das Tagesticket), so dass auch für Beschäftigte und Tagesgäste attraktive Bedingungen bestehen.

Behindertenstellplätze

Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen über die Altstadt verteilt insgesamt 78 öffentliche Stellplätze (davon 31 im Straßenraum und 47 auf ebenerdigen Parkplätzen sowie in Parkbauten) zur Verfügung; dies entspricht einem positiv zu bewertenden Anteil von etwa 2,2 % am gesamten Stellplatzangebot⁸.

Die Stellplätze sind gleichmäßig über die Altstadt verteilt und befinden sich an zentraler Lage, so dass alle wichtigen Zielorte schnell und mittels kurzen Wegen erreicht werden können.

Abb. 19: Behindertenstellplatz an der Cappelstraße **Abb. 20: Parkleitsystem an der Cappelstraße**



Quelle: Eigene Fotos



Parkleitsystem

Zur Vermeidung von Parksuchverkehr und für eine gleichmäßigere Auslastung der Stellplatzanlagen ist in der Altstadt ein dynamisches, teilweise halbdynamisches Parkleitsystem installiert, an

⁸ Gemäß den DIN 18024-2 und 18025-1 sind in einer Anlage des ruhenden Verkehrs 1 % der Pkw-Parkstände, mindestens jedoch 2 Parkstände rollstuhl- und behindertengerecht auszuführen.

das sämtliche größeren Stellplatzanlagen angeschlossen sind. Auch wenn die angezeigten Werte nicht immer die Auslastung ganz korrekt wiedergeben (mitunter noch freie Stellplätze, obwohl das Parkleitsystem keine freien Kapazitäten mehr anzeigt), bietet das Parkleitsystem sowohl für ortskundige als auch für ortsfremde Autofahrer eine gute Orientierung zu freien Stellplätzen in der Altstadt.

Zusammenfassung Ruhender Verkehr

Stärken

- + Mehr als ausreichendes Stellplatzangebot mit jedoch räumlichen Disparitäten
- + Das Parkleitsystem und die vergleichsweise moderate Auslastungsquote ermöglichen das schnelle Finden eines freien Stellplatzes
- + Spezielle Regelungen und Angebote für Dauerparker (Einwohner, Beschäftigte, Tagesgäste)
- + Ausreichendes Angebot an Behindertenstellplätzen, das sich gleichmäßig über die Altstadt verteilt



Schwächen

- Geringe Auslastung der Parkbauten, die z.T. auf eine mangelhafte Qualität zurückzuführen ist (u.a. Breite der Stellplätze, Farbgestaltung)
- Parksuchverkehre durch kleinere Stellplatzanlagen im Altstadt-Kern

3.5 Radverkehr

Lippstadt bietet aufgrund der wenig bewegten Topografie und den kurzen Distanzen gute Ausgangsbedingungen für das Radfahren. Das Fahrrad wird auch häufig genutzt; bei der Passantenbefragung gab fast jede/r vierte Befragte das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Besuch der Altstadt an. Neben dem Alltagsverkehr spielt in Lippstadt auch der Freizeitverkehr aufgrund der überregionalen Themenrouten eine wichtige Rolle (vgl. Kapitel 3.2).

Radverkehrsaufkommen

Die Beliebtheit des Fahrrades als Verkehrsmittel konnte im Rahmen einer Radverkehrszählung bestätigt werden (vgl. Karte 7). So bildeten die beim Kfz-Verkehr stark frequentierten Achsen wie das Cappel- und das Lippertor mit rund 2'900 bzw. 2'600⁹ täglich stadtein-/stadtauswärts gerichteten Bewegungen auch Hauptachsen des Radverkehrs. Eine hohe Anzahl an Radfahrern konnte zudem auf den Achsen Bückeburger Straße – Soeststraße (2'800), Esbecker Straße – Geiststraße (1'700) und Friedrichstraße – Kastanienweg (1'100) sowie auf der Fuß- und Radverkehrsbrücke im Grünen Winkel (1'250) festgestellt werden; die Auflistung einiger Querschnittsbelastungen (vgl.

⁹ Es handelt sich bei den angegebenen Zahlen um hochgerechnete Tageswerte.

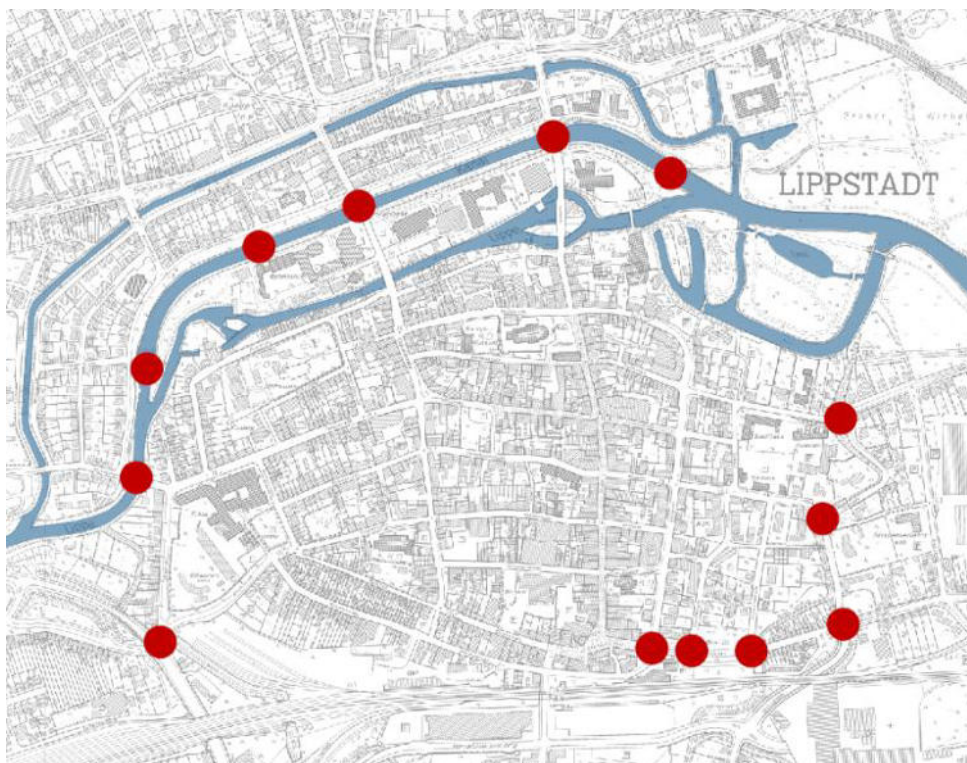
Tabelle 2) verdeutlicht zudem die hohe Bedeutung des Fahrrades auch im Vergleich zum Kfz-Verkehr.

Tab. 2: Querschnittsbelastungen des Kfz- und des Radverkehrs im Vergleich

Straße	Kfz/Tag	Fahrräder/Tag	Verhältnis Kfz zu Fahrrädern
Cappeltor	7'900	2'900	73 % / 27 %
Lippertor	8'700	2'600	77 % / 23 %
Bückeburger Straße	3'900	2'800	57 % / 43 %
Esbecker Straße	2'900	1'700	63 % / 37 %
Klusetor	4'600	1'000	82 % / 18 %

Quelle: Eigene Verkehrserhebung im April / Juni 2013

Abb. 21: Erhebungsstellen der Radverkehrszählung



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Stadt Lippstadt)

Infrastruktur von/zur Altstadt

Auf den Wegen zwischen der Altstadt und den übrigen Stadtteilen Lippstadts wird für den Radverkehr zwar fast durchgehend eine separate Infrastruktur – innerorts meist in Form von baulichen (Bordstein-)Radwegen bzw. getrennten Geh-/Radwegen und außerorts überwiegend in Form von gemeinsamen Geh-/Radwegen – vorgehalten; diese ist jedoch z.T. mangelbehaftet (z.B. fehlende oder erneuerungsbedürftige Furtmarkierung an Einmündungen) und/oder entspricht abschnittsweise nicht mehr den aktuellen Normen bzw. Regelwerken (z.B. unzureichende Breite, fehlender Abstand zwischen Radinfrastruktur und parkenden Autos; Beispiel Westernkötter Stra-

ße; vgl. auch Exkurs). Das aktuelle Radverkehrskonzept enthält hierzu eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz und beinhaltet als Ergebnis eine priorisierte Liste mit Handlungsempfehlungen (vgl. Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen 2011).

Einige Umbauplanungen und Umgestaltungen zeigen, dass bereits kontinuierlich Verbesserungen erfolgen (z.B. Schutzstreifen auf der Rixbecker Straße zwischen Kreisverkehr an der neuen Fachhochschule und der Lüningsstraße).

Infrastruktur in der Altstadt

Auf einigen zulaufenden Achsen der Altstadt (u.a. Cappeltor, Lippertor, Geiststraße) sind für den Radverkehr beidseitig Radverkehrsanlagen (Bordsteinradwege bzw. getrennt geführte Geh-/Radwege) mit i.d.R. ausreichender Breite angeordnet (vgl. Karte 8); jedoch führt die Lage im Seitenbereich mitunter zu einer höheren Unfallgefahr bei Ein- und Abbiegevorgängen des Kfz-Verkehrs. Einige dieser Radverkehrsanlagen enden zudem relativ abrupt und verpflichten den Radfahrer zur Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr mit anderen Kfz (z.B. Geiststraße, Ecke Ostwall aus Richtung Osten) oder zum Fahren eines Umweges (z.B. Lippertor, Ecke Mühlenstraße aus Richtung Norden); als Folge wird häufig die Fahrt auf dem Gehweg regelwidrig fortgesetzt, so dass ein Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr entsteht.

Auf anderen zulaufenden Achsen der Altstadt sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen entweder nur abschnittsweise vorhanden (Bückeburger Straße), werden nur einseitig geführt (Klosterstraße) oder fehlen gänzlich (Rixbecker Straße zwischen Bahnhof und Bahnübergang).

Abb. 22: Lippertor, Ecke Mühlenstraße



Abb. 23: Cappelstraße, Ecke Rathausstraße



Quelle: Eigene Fotos

Der „innerstädtische Ring“ weist im Gegensatz zum übrigen Stadtgebiet – mit Ausnahme kurzer Teilstücke – keinerlei Radverkehrsanlagen auf. Auf der Cappelstraße wird zwar für den Radverkehr entgegen der Richtung der Einbahnstraße zwischen Post- und Rathausstraße sowie zwischen Markt- und Mühlenstraße ein Angebot vorgehalten; zwischen Rathaus- und Marktstraße fehlt jedoch der entsprechende Lückenschluss, und die bestehenden Teilstücke können aufgrund ihrer Maße (Breite ohne Sicherheitstrennstreifen 0,80 m [Post- bis Rathausstraße] bzw. 1,30 m [Markt- bis Mühlenstraße] nicht als benutzungspflichtige Anlagen ausgewiesen werden (vgl. Exkurs).

Auch die allgemeine Durchlässigkeit der Altstadt ist für den Radverkehr nur bedingt gegeben, weder in Nord-Süd noch in Ost-West-Richtung. Zwar bestehen einige zusätzliche Wegeverbindungen durch die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (z.B. Insel zwischen Cappel- und Lippertor). Einbahnstraßen sind allerdings nur vereinzelt für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet (z.B. Nordstraße), obwohl die Rahmenbedingungen (u.a. Breite der Fahrbahn) eine Freigabe zulassen würden¹⁰. Oder es wird punktuell entgegen der Fahrtrichtung eine Radinfrastruktur in Form eines Bordsteinradweges (Mühlen-, August-Kleine- und Fleischhauerstraße) oder der Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ (Klosterstraße) angeboten, der jedoch zu weiteren Problemstellungen führt (z.B. parkende Fahrzeuge auf den Bordsteinradwegen, Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr).

Nach dem Umbau des Südertors besteht seit kurzem eine attraktive Anbindung der Altstadt für den Radverkehr aus Richtung Süden, die Beobachtungen zufolge von der Bevölkerung gut angenommen wird. Die hier ausgewiesene Fußgängerzone ist ebenso wie der Bereich am Bernhardbrunnen für den Radverkehr ganztags freigegeben. Für den nördlichen Teil der Fußgängerzone (Lange Straße) existiert eine Freigabe in der Zeit zwischen 20 und 8 Uhr; Beobachtungen haben gezeigt, dass diese Regelung mehrheitlich eingehalten wird. Auch im Rahmen des Online-Portals wurde diesbezüglich kein Gefahrenpotenzial genannt.

Abb. 24: Cappelstraße ohne Sicherung des Radverkehrs



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 25: Poststraße ohne Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung



Das Fehlen von durchgehenden, sicheren und attraktiven Radwegverbindungen sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung wird in der Öffentlichkeit ebenfalls stark kritisiert („Stückwerksplanung“); vielfach wird das Radfahren zudem als „gefährlich“ wahrgenommen und eine Entschärfung von Gefahrenstellen gefordert.

Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz des Radfahrens. Über die Lippstädter Altstadt verteilt befinden sich flächendeckend Radabstellanlagen, die entweder als Bügelhalter (Vorderradklemme) oder als Anlehnbügel ausgebildet sind. Die Bügelhalter sind dabei aufgrund der eingeschränkten Stabilität des abgestellten

¹⁰ Eine Freigabe ist bei der heute zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht möglich. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h könnte eine Freigabe erfolgen.

Fahrrades („Felgenbrecher“) für den Nutzer qualitativ geringer einzustufen. Überdachte Abstellanlagen, die vor allem für Dauerparker (Beschäftigte, Tagesgäste, Pendler) von Interesse sind, befinden sich lediglich am Stadthaus, am Parkhaus Q-Park und am Bahnhof (Radstation).

Die Abstellanlagen zeigten während mehrerer Ortsbesichtigungen insgesamt eine hohe Auslastung. „Wild“ abgestellte Fahrräder (Anzahl ≥ 3) konnten vor allem rund um den Bahnhof, im Umfeld der Fußgängerzone (u.a. Lange Straße, Poststraße, Am Bernhardbrunnen) sowie im Bereich des Stadttheaters beobachtet werden. Es besteht somit ein zusätzlicher Bedarf an Abstellanlagen sowohl für Radfahrer mit dem Ziel Altstadt als auch für Radfahrer, die als Pendler mit dem Zug weiterfahren (B+R bzw. Bike&Ride).

Abb. 26: Radabstellanlage Am Bernhardbrunnen



Abb. 27: Wild abgestellte Räder am Bahnhof



Quelle: Eigene Fotos

ADFC-Fahrradklimatest

Beim ADFC-Fahrradklimatest¹¹ 2013 landete Lippstadt bei der Stadtgrößengruppe < 100'000 Einwohner auf dem 172. Rang von insgesamt 252 Plätzen (Gesamtbewertung 3,92). Positiv beurteilt werden die Punkte „Alle fahren Fahrrad“ und „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“. Die Breite der Radwege, die Führung an Baustellen, das Fahren im Mischverkehr (mit dem Kfz-Verkehr) sowie das häufige Falschparken auf Radwegen werden hingegen kritisch bewertet.

E-Mobilität

Das Thema E-Mobilität gewinnt im Radverkehr angesichts der steigenden Verkaufszahlen von Pedelecs bzw. E-Bikes zunehmend an Bedeutung (vgl. hierzu auch Kapitel 5.2) und betrifft sowohl den Freizeitverkehr (vor allem Radtourismus) als auch den Alltagsverkehr. Gerade durch die Lage Lippstadts an zwei Themenrouten (Römer-Lippe-Route, BahnRadRoute Hellweg – Weser; vgl. Kapitel 3.2) wirkt sich dieser Trend auch unmittelbar auf die Stadt Lippstadt aus.

¹¹ Mit dem Fahrradklimatest, der vom BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) gefördert wird, misst der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) regelmäßig die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden. Die Befragung, bei der Radfahrer ihre Heimatstädte bewerten können, umfasst 27 Fragen bzw. Punkte in fünf Kategorien („Fahrrad- und Verkehrsklima“, „Stellenwert“, „Sicherheit“, „Komfort“, „Infrastruktur und Netz“). Im Städteranking sind nur Städte und Gemeinden aufgeführt, die die Mindestteilnahmezahl erreicht haben. Insgesamt haben sich an der deutschlandweiten Befragung rund 80.000 Radfahrer beteiligt (Lippstadt rund 170 Radfahrer).

Damit wächst der Bedarf an spezieller bzw. zusätzlicher Infrastruktur wie Lademöglichkeiten und sichere Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen). Zwar befindet sich in der Radstation am Bahnhof bereits eine Lademöglichkeit in Form von Steckdosen; diese ist jedoch kaum bekannt („Insider-Wissen“) und wird nicht aktiv beworben. Fahrradboxen sind in der gesamten Altstadt noch nicht vorhanden, auch in der Radstation am Bahnhof nicht.

Zusammenfassung Radverkehr

Stärken

- + Radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen
(wenig bis unbewegte Topografie, kurze Distanzen)
- + Hohes Potenzial im Fahrradtourismus (u.a. Römer-Lippe-Route)
- + Radverkehrsanlagen auf den meisten zulaufenden Achsen der Altstadt vorhanden, jedoch z.T. mit Mängeln
- + Flächendeckendes Angebot an Radabstellanlagen, jedoch nur vereinzelt überdacht



Schwächen

- Viele Straßen in der Altstadt trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ohne Radinfrastruktur
- Einbahnstraßen nur vereinzelt für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben
- Fehlende Radwegverbindungen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung
- An einzelnen Stellen Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Die Belange des Verkehrs werden in Deutschland grundsätzlich über die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) geregelt. Auch die gesetzlichen Vorschriften, die das zulässige Verhalten sowie die Nutzung von Verkehrsflächen für den Radverkehr regeln, befinden sich in diesen Gesetzeswerken.

Über diese Vorschriften hinaus gibt es für den Radverkehr die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). In diesem Werk werden auf Grundlage der aktuellsten wissenschaftlichen Erkenntnisse u.a. Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben. Die ERA haben keine Rechtsgültigkeit; in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Nutzung zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen (vgl. VwV-StVO zu §2 Abs. 4 Satz 2).

Zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht existiert seit 2010 in Deutschland ein wichtiges Grundsatzurteil. Eine Radwegebenutzungspflicht darf laut dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes nur noch angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind, d.h. wenn „aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.“ Dieses Urteil

macht das Radfahren auf der Straße zur Regel (Radverkehr als Teil des Straßenverkehrs), wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann. Bei einer Benutzungspflicht muss jedoch eine Radverkehrsanlage generell genutzt werden, es sei denn, die Benutzung ist praktisch nicht möglich oder unzumutbar (z.B. parkende Fahrzeuge, fehlende Eis-/Schneeräumung).

Werden Radwege von einer Kommune benutzungspflichtig ausgewiesen, so sind dabei die in den VwV-StVO geregelten Anforderungen zu beachten (vgl. Tabelle 3).

Tab. 3: Möglichkeiten zur benutzungspflichtigen Führung des Radverkehrs mit den Regel- und Mindestbreiten nach VwV-StVO und ERA

Radwege mit Zeichen 237 (Radfahrer) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, einschließlich der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	möglichst 1,85 m;	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Geh-/Radweg) 	Innerorts		mindestens 2,50 m
	Außerorts		mindestens 2,00 m <i>ERA 2010: Regelmaß: 2,50m, bei Landstraßen 1,75 m</i>
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Geh-/Radweg) 	für den Radweg		mindestens 1,50 m <i>ERA 2010: Regelmaß: 2,00m, bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 m</i>

Quelle: Eigene Darstellung nach VwV-StVO 2009 und ERA 2010

Von den Mindestmaßen kann nur „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung“ abgewichen werden, „wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit“ (VwV-StVO zu §2 Abs. 4, Satz 2).

Die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ist in Tempo 30-Zonen generell unzulässig (vgl. § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO, ERA 2010).

3.6 Fußverkehr

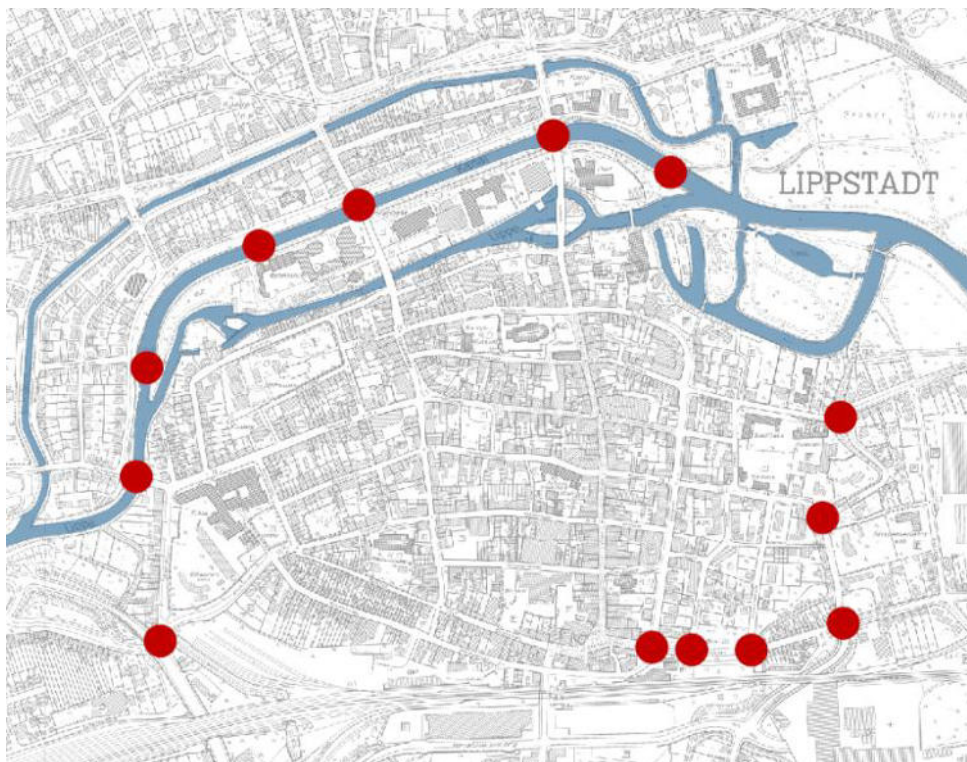
Für das Zufußgehen in der Lippstädter Altstadt bestehen gute Rahmenbedingungen. Durch die Ausdehnung der Altstadt (in Ost-West-Richtung 1,2 km, in Nord-Süd-Richtung 1,0 km) ergeben sich kurze Wege, die zudem durch ein abwechslungsreiches Stadtbild mit historischem Baubestand führen. Die Nähe zum Naherholungsgebiet „Im Grünen Winkel“ sowie die Wasserläufe (Ka-

nal, Umflut) bieten weitere attraktive Voraussetzungen für den Fußverkehr. Etwa jede/r fünfte befragte Passant/in suchte die Altstadt zu Fuß auf.

Fußverkehrsaufkommen

Zählungen des Fußverkehrs an den Straßen, Knotenpunkten und Übergängen, über welche die Altstadt erreicht werden kann, ergaben am Kreisverkehr am Bahnhof auf der Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone mit fast 4'500 täglich stadtein- und stadtauswärts gerichteten Bewegungen die höchste Anzahl an Fußgängerströmen (vgl. Karte 9¹²). Dies hängt mit der Sperrung des Südertors zusammen, so dass die Ströme in bzw. aus Richtung Süden, die sich bisher auf das Südertor und die Bahnofsunterführung aufteilten, dort gebündelt werden; nichtsdestotrotz zeigt diese Zahl, dass die Verbindungen zwischen den südlich gelegenen Stadtteilen, Bahnhof und Altstadt von hoher Bedeutung für den Fußverkehr sind. Im Norden spielen vor allem das Lippertor (2'300 Bewegungen) und das Cappeltor (1'200 Bewegungen), im Westen die Bückeburger Straße (1'000 Bewegungen) eine wichtige Rolle.

Abb. 28: Erhebungsstellen der Fußverkehrszählung



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Stadt Lippstadt)

Wegenetz

Neben den straßenbegleitenden Gehwegen gibt es zahlreiche, teils nur dem Fußverkehr, teils dem Rad- und Fußverkehr vorbehaltene Wege, die in der Summe ein engmaschiges Wegenetz ergeben und eine schnelle Erreichbarkeit wichtiger Zielorte in der Altstadt ermöglichen (vgl. Karte 10).

¹² Die Zählungen fanden – wie oben dargestellt – an den Rändern der Altstadt statt. Es wird davon ausgegangen, dass die Fußgängerströme – bezogen auf die gesamte Altstadt – in der Fußgängerzone am höchsten ausfallen.

Besonders hervorzuheben ist das historische Pfadesystem, das das Hauptwegenetz des Fußverkehrs ergänzt und die Durchlässigkeit der Altstadt für Fußgänger erleichtert. Neben dem Pfadesystem im Altstadt-Kern existiert auch westlich der Cappelstraße eine Nord-Süd-Wegeverbindung mit halböffentlichem Charakter, die durch nicht geschlossene Baulücken führt.

Abb. 29: Pfad zwischen Rathaus- und Poststraße



Abb. 30: Engstelle an der Burgstraße



Quelle: Eigene Fotos

Einige Gehwege sind vergleichsweise schmal ausgelegt bzw. weisen Engstellen auf (z.B. Lange Straße zwischen Markt- und Mühlenstraße, Preußenstraße). Die Nutzung dieser Wege ist für bestimmte Gruppen (z.B. Fußgänger mit Kinderwagen oder Gehrollator, Rollstuhlfahrer) oder bei der Begegnung mehrerer Personen nicht oder nur eingeschränkt möglich. In einigen Bereichen konnten zudem Oberflächenschäden festgestellt werden, die vor allem bei schlechter Witterung zu Problemen führen (z.B. Cappelstraße zwischen Nikolaiweg und Hospitalstraße, vgl. Karte 10).

Abb. 31: Preußenstraße mit kaum nutzbarem Gehweg auf der Ostseite



Abb. 32: Fußgängerzone



Quelle: Eigene Fotos

Die Fußgängerzone erstreckt sich hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung (Lange Straße) auf einer Länge von etwa 600 m; einige Teilbereiche der Querstraßen, die von der Lange Straße abgehen, sind ebenfalls als Fußgängerzone ausgewiesen (z.B. Luchtenstraße). Die einheitliche und moderne Gestaltung wirkt ansprechend. Ungewöhnlich ist, dass die Fußgängerzone an vier Querstraßen unterbrochen ist und gewissermaßen vom Kfz-Verkehr durchfahren wird (vgl. Kapitel 3.3). Dort ist ein rücksichtsvolles Miteinander der motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden erforderlich, das i.d.R. jedoch auch gelebt wird.

Die Poststraße entspricht in ihrem östlichen Abschnitt (zwischen Lange Straße und August-Kleine-Straße) aufgrund der Umfeldnutzungen (Geschäfte, Außengastronomie) und der Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche dem Charakter einer Fußgängerzone; eine Beschränkung für den Kfz-Verkehr besteht derzeit jedoch nicht. Im westlichen Abschnitt (zwischen Cappelstraße und August-Kleine-Straße) sind die Gehwege schmal ausgelegt (vor allem auf der Südseite); häufig wird bei der Begegnung von zwei Personen auf die Fahrbahn ausgewichen. Die Herstellung einer attraktiven Fußgänger Verbindung zwischen der Fußgängerzone Lange Straße und der Cappelstraße, also den beiden wichtigen Geschäftsbereichen der Altstadt, wird somit erschwert.

Der „innerstädtische Ring“ sowie die vom Kfz-Verkehr stark frequentierten Zu- bzw. Ausfahrtsachsen Rixbecker Straße, Cappel- und Lippertor werden aufgrund der Verkehrsbelastung und der eher Kfz-orientierten Gestaltung als Barriere wahrgenommen. Gerade die Woldemei weist mit der zweistreifigen Fahrbahn eine erhebliche Trennwirkung auf.

Zwar ist an vielen Stellen das Queren mit Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen (LSA) oder Fußgänger-Lichtsignalanlagen (Fußgänger-LSA) gesichert; die LSA bzw. Fußgänger-LSA weisen jedoch z.T. längere Sperrzeiten für den Fußverkehr auf, so dass – vor allem in Schwachverkehrszeiten – häufige Rotlichtverstöße beobachtet werden können.

Die hohe Anzahl an querenden Fußgängern an der Lichtsignalanlage Rixbecker Straße / Luisenstraße (etwa 2'000 Querungen täglich) ist insbesondere auf die starken Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn und die hierbei eher ungünstige Lage zwischen Bahnhof (südlich der Rixbecker Straße) und Busbahnhof (nördlich der Rixbecker Straße) zurückzuführen; für umsteigende Fahrgäste ergibt sich dadurch eine recht unkomfortable Situation.

Neben den gesicherten Querungen bestehen an weiteren Stellen Querungsbedarfe; das Queren wird hier aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus (zulässige Höchstgeschwindigkeit i.d.R. 50 km/h) erschwert oder führt zu Umwegen (um eine gesicherte Querung zu erreichen).

Rundgänge

Für den Tourismus wurden zwei themenspezifische Rundgänge (Altstadt- und Wasser-Rundgang) eingerichtet, die zum Entdecken der Altstadt einladen und einen Blick in die Stadtgeschichte ermöglichen. Die Stadt-Rundgänge starten jeweils am Bürgerbrunnen auf dem Rathausplatz und führen dann anhand mehrerer Wegestationen (26 beim Altstadt-Rundgang auf einer Länge von ca. 3,4 km, 14 beim Wasser-Rundgang bei einer Länge von ca. 4,4 km) durch die Altstadt. An den Wegestationen befinden sich jeweils speziell gestaltete Tafeln bzw. Stelen mit Informationen zu geschichtlichen Hintergründen und anderen Themenstellungen.

Ein interessantes Detail ist auch die Lichtpromenade entlang der Lippe. Der Lichtkunst-Weg wird zwischen Soesttor und Mattenklodtsteg von mehr als zehn Installationen gesäumt, die bei Dunkelheit in Betrieb genommen werden.

Mobiliar und Spielmöglichkeiten

Es finden sich viele Angebote für Fußgänger, um den Aufenthalt in der Lippstädter Altstadt angenehm zu gestalten. So sind über die Altstadt zahlreiche Sitzgelegenheiten verteilt, mit Schwerpunkten im Bereich des Altstadt-Kerns, im Grünen Winkel sowie entlang der Wasserläufe. Im westlichen und östlichen Teil der Altstadt nimmt die Dichte an Sitzgelegenheiten stark ab; auch südlich der Gleise (innerhalb der südlichen Umflut) sind nur wenige Sitzbänke vorhanden. Auffällig sind einige private Sitzbänke (z.B. Burgstraße), die einen positiv zu bewertenden Aneignungsprozess des öffentlichen (Straßen-)Raums darstellen und zu einem urbanen Charakter beitragen. Mehrere Spielgeräte und -plätze bieten zudem Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder.

Abb. 33: Sitzbank an der Spielplatzstraße



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 34: Spielgeräte in der Fußgängerzone



Öffentliche Toilettenanlagen finden sich am Cappel- und am Lippertor, am Rathaus, am Postpark sowie am Bahnhof. Mit der Initiative „Lippstadt – familienfreundlich“ wurde zudem ein spezielles Angebot für Familien sowie Seniorinnen und Senioren geschaffen. Mittels eines speziellen Aufklebers weisen Gastronomen und Einzelhändler auf ihre Familienfreundlichkeit in Form von öffentlich nutzbaren Toiletten (ohne Verpflichtung zum Kauf oder Verzehr von Waren), Wickelmöglichkeiten und Spielecken hin.

Barrierefreiheit

Das Recht aller Menschen zur Teilhabe am öffentlichen Leben begründet den Anspruch auf eine barrierefreie Straßenraumgestaltung.

Die Straßen, Wege und Knotenpunkte in der Lippstädter Altstadt sind für gehbehinderte Personen überwiegend barrierefrei ausgestaltet. Positiv zu bewerten sind die abgesenkten Bordsteine insbesondere in den Kreuzungsbereichen und an Querungsstellen sowie die überwiegend niveaugleiche Ausgestaltung der Straßen im unmittelbaren Altstadtkern; die in einigen Querstraßen des Altstadtkerns (z.B. Blumenstraße) verwendeten Rinnen, die als Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenraum dienen, sind auch für Rollstuhlfahrer ohne Probleme zu bewältigen und bergen keine Sturzgefahr. Problematisch sind hingegen einige schmale Gehwege und Engstellen (siehe oben). Auch das in einigen Bereichen verlegte Kopfsteinpflaster (z.B. Rathausplatz, Johannes-Westermann-Platz) weist zwar eine hohe gestalterische Qualität auf, bringt aber unebene Ober-

flächen mit sich und ist durch die damit verbundenen Erschütterungen beim Laufen oder Fahren vor allem für Gehbehinderte unkomfortabel.

Für sehbehinderte Personen wurden bisher nur an einzelnen Stellen Maßnahmen umgesetzt. So wurde der neue Kreisverkehr am Bahnhof mit einem taktilen Leitsystem ausgerüstet. Gut gelöst ist auch die Sicherung in einigen Kreuzungsbereichen des „innerstädtischen Rings“. Die durch die Absenkung des Bordsteins fehlende Tastkante für Sehbehinderte wird durch mehrreihiges Kleinpflaster kompensiert und fügt sich somit auch stadtgestalterisch optimal ein. Auch im Seitenraum geführte Radwege werden i.d.R. mittels Kleinpflaster, das sowohl taktil als auch durch den starken Kontrast optisch erfasst werden kann, vom Gehweg abgetrennt (z.B. Cappeltor/-straße).

Abb. 35: Kleinpflaster als Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg (Fleischhauerstraße)



Abb. 36: Blindenleitsystem am Kreisverkehr am Bahnhof



Quelle: Eigene Fotos

Zusammenfassung Fußverkehr

Stärken

- + Attraktive Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr (Kompaktheit der Altstadt, Wasserläufe, Nähe des Naherholungsgebiets „Im Grünen Winkel“)
- + Engmaschiges Wegenetz, Pfadesystem, attraktive Fußgängerzone
- + Gutes, jedoch noch ausbaufähiges Angebot an Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten
- + Mit wenigen Ausnahmen gute Rahmenbedingungen für gehbehinderte Personen
- + Starkes bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement zur Schaffung einer attraktiven und familienfreundlichen Innenstadt

Schwächen

- Hauptachsen des Kfz-Verkehrs mit starker Barrierewirkung
- Punktuelle Barrieren (z.B. Engstellen, schmale Gehwege)
- Ausreichende, jedoch noch verbesserungswürdige Bedingungen für Sehbehinderte



3.7 Öffentlicher Verkehr

Durch die unmittelbare Lage von Bahnhof und Busbahnhof („Bustreff Bahnhof“) am Rande der Altstadt bestehen grundsätzlich gute Bedingungen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Etwa 15 % der Besucherinnen und Besucher der Lippstädter Altstadt reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an (10 % mit Bus, 5 % mit dem Zug¹³).

Liniennetz

Zentraler Bestandteil des Busliniennetzes in Lippstadt ist das 2004 überarbeitete Stadtbussystem, dessen fünf Linien (C1 - C5) am Busbahnhof radial in die umliegenden Stadtteile starten (vgl. Karte 11); die Stadtbuslinien verkehren im 30-Minuten-Takt. Hinzu kommen einige Regionalbuslinien (u.a. nach Warstein, Erwitte, Geseke und Beckum), die überwiegend im Stundentakt, in Hauptverkehrszeiten z.T. auch im Halbstunden-Takt verkehren. Durch die Überlagerung mehrerer Stadtbus- und/oder Regionalbuslinien ergibt sich auf einigen Strecken insgesamt eine dichte Taktfolge.

In den Abendstunden (20 bis 24 Uhr) wird ein den Linienverkehr ergänzender Bedarfsverkehr in Form eines Anruf-Sammel-Taxis (AST) angeboten, welcher – nach Fahrtwunschanmeldung und Zustieg an einer Bushaltestelle oder einer der zusätzlichen AST-Abfahrtsstellen – eine Fahrt zu einem beliebigen Ziel im gesamten Stadtgebiet ermöglicht. In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen wird zusätzlich ein NachtAST um 2 Uhr angeboten; mögliche Abfahrtsstellen in der Altstadt sind der Bustreff Bahnhof sowie die Haltestellen Alte Post, Tivoli und Rathausstraße.

Mit den Fahrten der Nachtexpresse NE1 (Lippstadt – Erwitte – Anröchte) und NE11 (Lippstadt – Wadersloh – Beckum) steht ein weiteres Angebot in den Abend- bzw. Nachtstunden (etwa 19 Uhr abends bis 3 Uhr morgens) zur Verfügung.

Abb. 37: Linie S60 im Sommer mit Anhänger für den Fahrradtransport **Abb. 38: Bustreff Bahnhof**



Quelle: Eigene Fotos

¹³ Auf den Bahnhof und die Zugverbindungen wird an dieser Stelle nicht nochmals eingegangen. Hier wird auf Kapitel 3.2 verwiesen.

Haltestellen

Innerhalb der Altstadt befinden sich insgesamt 13 Haltestellen; hinzu kommen einige Haltestellen mit Einzelhalten (Regionalbuslinie mit Einzelfahrten oder AST-Abfahrtsstelle). Die Haltestellendichte ermöglicht eine gute Erschließung aller Altstadtbereiche.

Qualität und Ausstattung der Haltestellen weisen starke Unterschiede auf; so sind nur 7 der 13 Haltestellen mit einem Wetterschutz¹⁴ und 8 mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Dynamische Fahrgastinformationen werden zwar an einigen Haltestellen (u.a. Tivoli) angeboten, funktionieren aber nicht immer verlässlich; die Einführung eines neuen Systems ist bereits in Planung. In Bezug auf das Thema Barrierefreiheit sind lediglich die Haltestellen „Dreifaltigkeitshospital“, „Alte Post“ und „Poststraße“ mit Hochborden ausgerüstet; ein taktiles Leitsystem fehlt an allen Haltestellen.

Abb. 39: Haltestelle „Alte Post“ mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und Hochbord



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 40: P+R-Parkplatz am Bahnhof mit starker Auslastung



Gerade der Busbahnhof wird seiner Funktion als zentrale Schnittstelle des städtischen und regionalen ÖPNV nur bedingt gerecht und zeigt sich in mehrfacher Hinsicht sanierungsbedürftig (u.a.: Barrierefreiheit nur z.T. gegeben, Wartebereiche an mehreren Haltestellenpositionen mit eingeschränkten Platzverhältnissen, lediglich ein zentraler Wartebereich mit Wetterschutz). Zudem ist der Umstieg zwischen Bus und Bahn (vor allem Schülerinnen und Schüler sowie Berufstätige) durch die notwendige Querung der Rixbecker Straße nicht optimal gelöst und wird durch den Fußweg sowie die Wartezeit an der Lichtsignalanlage Rixbecker Straße / Luisenstraße subjektiv als recht lang wahrgenommen (vgl. auch Kapitel 3.6); dieser Aspekt wurde auch im Online-Portal thematisiert. Gelegentlich konnten auch gefährliche Rotlichtverstöße von querenden Fußgängern beobachtet werden, die aufgrund eines verspäteten Zuges einen Bus noch erreichen wollten.

Fahrgastaufkommen

Die von der RLG zur Verfügung gestellten Fahrgastdaten zeigen, dass neben dem Bustreff Bahnhof vor allem die Haltestellen „Alte Post“, „Tivoli“, „Stadttheater“, „Am Bernhardbrunnen“ und „Stadthaus“ häufig frequentiert werden. Die Haltestellen „Stiftsfreiheit“ und „Hospitalstraße“ weisen hingegen eine vergleichsweise geringe Frequentierung auf; diese Haltestellen werden jedoch lediglich von der Stadtbuslinie C2 bedient.

¹⁴ An der Haltestelle Stadthaus sind örtliche Unterstellmöglichkeiten gegeben, die einen adäquaten Ersatz leisten.

Der jeweilige, haltestellenbezogene Vergleich der Ein- und Aussteiger verdeutlicht zudem, welche Haltestellen vermehrt zur Erreichung der Altstadt (z.B. „Rathausstraße“ und „Kolpingstraße“) und welche Haltestellen häufig zum Verlassen der Altstadt (z.B. „Alte Post“, „Tivoli“) genutzt werden, und spiegelt somit direkt die Linienverläufe der Busse wider.

Tab. 4: Ein- und Aussteiger an den Haltestellen der Altstadt (2010)

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	Gesamt
Bustreff Bahnhof	2'244	2'429	4'673
Alte Post	279	70	349
Tivoli	165	39	204
Stadttheater	63	72	135
Am Bernhardbrunnen	48	84	132
Stadthaus	95	32	127
Rathausstraße	7	54	61
Nicolaiweg	22	29	51
Dreifaltigkeitshospital	14	36	49
Poststraße	25	15	40
Kolpingstraße	9	29	38
Spielplatzstraße*	23	2	25
Friedrichstraße	9	6	15
Stiftsfreiheit	8	2	10
Hospitalstraße	2	4	6

Quelle: Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH; Daten beziehen sich auf eine Zählung der Fahrgäste auf allen Stadtbuslinien (C1 bis C5) sowie auf den drei Regionalbuslinien S60, R61 und R66

*) Dargestellte Zahlen beziehen sich auf die Linie R66, die jedoch diese Haltestelle mittlerweile nicht mehr bedient; Haltestelle wird derzeit vom AST bedient und fungiert während spezieller Ereignisse (z.B. Herbstwoche) als Ersatzhaltestelle (u.a. für die Linien S60, R61).

Sonstiges

Da der Busverkehr in Lippstadt von systematischen Verspätungen gekennzeichnet war, wurden in den letzten Jahren diverse Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen (LSA) im Stadtgebiet umgesetzt.

Unmittelbar östlich des Bahnhofs befindet sich ein Park&Ride-Parkplatz, der über eine Kapazität von 54 Stellplätzen verfügt. Die durchgeführte Parkraumerhebung zeigte, dass der P+R-Parkplatz i.d.R. vollständig ausgelastet bis überlastet ist (maximale Auslastung unter der Woche generell > 100 %, an Samstagen > 80 %). Im Rahmen des Online-Portals wird von vielen Bürgerinnen und

Bürgern eine Ausweitung des P+R-Angebots gewünscht. Hier besteht somit dringender Handlungsbedarf.

Auf der Südseite des Bahnhofs wird seit kurzem Kiss&Ride angeboten (16 Stellplätze) und erleichtert damit den Hol-/Bringverkehr des Bahnhofs. Die Parkdauer ist hier auf 30 Minuten beschränkt.

Für den Taxiverkehr stehen an wichtigen Orten der Altstadt (nördlich und südlich des Bahnhofs, Stadttheater) entsprechende Stellplätze zur Verfügung.

Zusammenfassung Öffentlicher Verkehr

Stärken

- + Attraktives Stadtbussystem mit guten Verbindungen zwischen der Altstadt (einschl. Bahnhof) und den übrigen Stadtteilen, ergänzend Regionalbuslinien
- + Gute Erschließung aller Altstadtbereiche
- + Umfangreiches Nachtangebot
- + K+R-Parkplatz für Hol- und Bringverkehre



Schwächen

- Nur durchschnittliche Haltestellenausstattung;
fehlende Barrierefreiheit an wichtigen Haltestellen
- P+R-Parkplatz mit hoher Aus- bis Überlastung (wesentlich stärkere Nachfrage)

3.8 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Die Fußgängerzone ist für den Lieferverkehr in der Zeit zwischen 6.00-10.30 Uhr befahrbar. Im Rahmen einiger Ortsbesichtigungen hat sich gezeigt, dass diese Regelungen überwiegend eingehalten werden und nur vereinzelt Fahrbewegungen in der Fußgängerzone außerhalb dieser Zeiten stattfinden.

In einigen Straßen (z.B. Rathausstraße) bestehen gekennzeichnete Be- und Entladungsbereiche, die mit einem eingeschränkten Haltverbot werktags zwischen 6, 7 oder 8 und 18 Uhr gekennzeichnet sind. Bei Begehungen vor Ort zeigte sich, dass diese von Lieferfahrzeugen entsprechend rege genutzt werden. Gerade in Straßen ohne solche Be- und Entladungsbereiche kommt es jedoch mitunter auch zu temporären Behinderungen des Fahr-/Fußgängerverkehrs aufgrund von regelwidrig abgestellten Lieferfahrzeugen (z.B. Cappelstraße, Mühlenstraße); teilweise werden die Be- und Entladungsbereiche auch von Pkws „blockiert“.

Diese Beobachtungen wurden im Rahmen der Akteursgespräche u.a. für die Kahlen- und die Cappelstraße bestätigt, in denen sich diese Situation aufgrund der generell beengten Platzverhältnisse verstärkt. Da die Frequenzen jedoch überschaubar sind und der Lieferverkehr zeitlich nur sehr begrenzt auftritt (und i.d.R. erst nach dem morgendlichen Berufsverkehr), wurde der Problemdruck hier als gering eingestuft.

Abb. 41: Be- und Entladungsbereich in der Marktstraße



Abb. 42: Be- oder Entladevorgang an der Cappelstraße



Quelle: Eigene Fotos

Größere Geschäfte verfügen i.d.R. über eigene Anlieferungszone auf dem jeweiligen Grundstück, so dass die Liefervorgänge nicht im öffentlichen Straßenraum abgewickelt werden müssen.

Zusammenfassung Wirtschafts- und Lieferverkehr

Stärken

- + Zahlreiche Zufahrtsmöglichkeiten zur Fußgängerzone aus allen Richtungen
- + Speziell gekennzeichnete Be- und Entladungsbereiche in einigen Straßen des Altstadt-Kerns
- + Zeitliche Regelungen der Fußgängerzone werden i.d.R. eingehalten



Schwächen

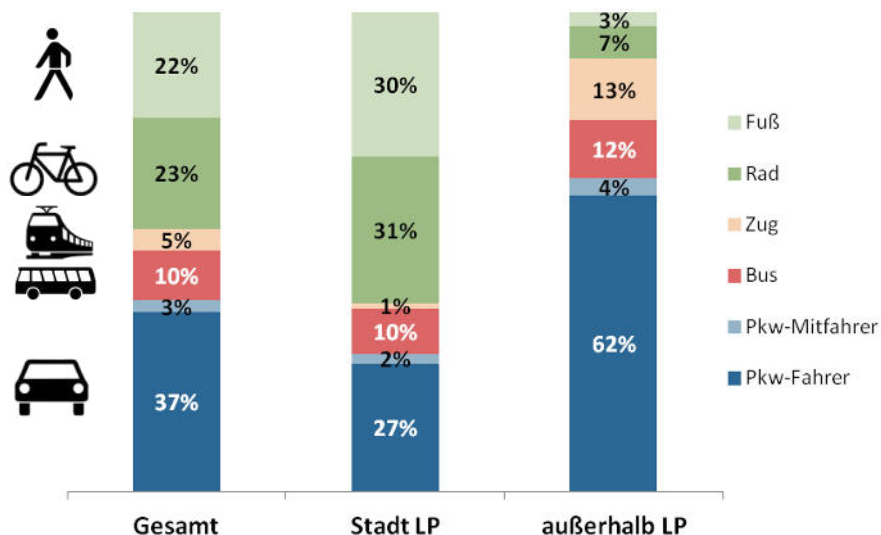
- Temporär Behinderungen des Fahr- und Fußgängerverkehrs durch regelwidrig abgestellte Lieferfahrzeuge

3.9 Zusammenfassende Betrachtung

Die Analyse hat gezeigt, dass die Lippstädter Altstadt ein großes, überörtliches Einzugsgebiet umfasst. Die äußere Erreichbarkeit der Altstadt ist gut, und diese wird auch als solche positiv wahrgenommen. Die Altstadt wird mit allen Verkehrsmitteln aufgesucht, sei es als Fußgänger, als Radfahrer, als Autofahrer (bzw. Mitfahrer) oder als Nutzer von Bussen und Bahnen. Auffällig ist hierbei die ausgeprägte Multimodalität bei den Altstadtbesucherinnen und -besuchern. Für den Weg zur Altstadt werden häufig unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt, und viele Besucherinnen und Besucher sind nicht mehr auf ein bestimmtes Verkehrsmittel festgelegt; bei der Passantenbefragung bejahen fast 60 % der in Lippstadt Wohnenden und fast 40 % der Auswärtigen die Frage, ob sie gelegentlich auch andere Verkehrsmittel als das am Befragungstag verwendete nutzen. Damit zeigt sich ein Potenzial, durch die Förderung des Umweltverbundes Verände-

rungen im Mobilitätsverhalten erreichen und damit die Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität der Altstadt nachhaltig stärken zu können.

Abb. 43: Verkehrsmittelwahl beim Altstadtbesuch



Quelle: Eigene Darstellung

Bei der inneren Erreichbarkeit treten aufgrund der Vielzahl an Personen- bzw. Verkehrs-Gruppen und der z.T. begrenzten Platzverhältnisse typische Probleme und Zielkonflikte auf, für die im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts Lösungsansätze entwickelt werden. Als Beispiel sind die (kleineren) zentral gelegenen Stellplatzanlagen zu nennen: Diese ermöglichen eine gute Erreichbarkeit mit kurzen fußläufigen Wegen, verursachen jedoch (Parksuch-)Verkehre und damit entsprechende Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Passanten; zudem bedeuten sie eine Inanspruchnahme attraktiver innerstädtischer Flächen.

Es muss darum gehen, die Anforderungen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden integriert zu betrachten und konsensuale Lösungen anzustreben. Neben den jeweiligen verkehrlichen Bedarfen sind im Zuge dessen auch stadtgestalterische Aspekte zu berücksichtigen, um das Bild und die Wahrnehmung der Altstadt langfristig positiv zu prägen.

Der Ausbau der Nahmobilitätsqualitäten sowie die Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums sollten entsprechend oberste Priorität genießen, da sie für die Qualifizierung und Profilierung der Lippstädter Altstadt eine zentrale Rolle spielen. Gegenseitige Rücksichtnahme und verträgliches Miteinander im Verkehrsverhalten sind hierbei wichtige Ansatzpunkte, die es zu verfolgen gilt.

4 Leitlinien und Ziele

Attraktive Innenstädte zeichnen sich vor allem durch vier Faktoren aus:

- hohe Einzelhandelsqualität und -vielfalt,
- Multifunktionalität und Stadtgestaltung,
- hohe Erlebnis- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie eine
- gute äußere und innere Erreichbarkeit (übergreifend für alle Verkehrsmittel).

Die Lippstädter Altstadt verfügt diesbezüglich grundsätzlich über eine gute Ausgangslage, die jedoch optimiert und weiterentwickelt werden sollte. Ausgehend von den oben genannten Faktoren und mit Bezug auf das Integrierte Handlungskonzept definiert das Mobilitätskonzept daher folgende Leitlinien und Ziele:

Mobil in Lippstadt...

...attraktiv und bedarfsgerecht:

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist für alle Verkehrsarten gesichert und wird gezielt verbessert. Durchgangsverkehre sollten minimiert und entsprechend verkehrsorganisatorisch eingeschränkt bzw. auf die Tangenten gelenkt werden.

...gemeinsam:

Rücksichtnahme und Miteinander sind wesentliche Determinanten im Verkehrsverhalten und fördern eine neue Mobilitätskultur.

...sicher:

Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit sind für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für nicht-motorisierte (Fußgänger und Radfahrer) und besonders gefährdete Personengruppen (Ältere, Kinder, Mobilitätseingeschränkte), zu maximieren.

...lebendig und urban:

Die Funktionen Einzelhandel, Arbeit, Freizeit, Wohnen, Tourismus und Kultur, die die Altstadt Lippstadt definieren, werden verkehrlich miteinander vernetzt, um Nutzungskonkurrenzen auszuschließen und Synergieeffekte zu fördern.

...mit Blick auf das Stadtbild:

Der Ausbaustandard und die Gestaltung der Straßen, Wege und Plätze orientieren sich vor allem an den Nutzungsansprüchen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden sowie an den Umfeldnutzungen. Die bestehenden stadträumlichen Qualitäten sind zu sichern und weiter zu entwickeln.

...intelligent und effizient:

Die verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel (Multi- und Intermodalität) wird gefördert. Durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wird eine kostengünstige und klimaschonende Abwicklung der Mobilität forciert.

...zukunftsfähig:

Das Verkehrssystem ist grundsätzlich offen für neue Mobilitätstrends und -entwicklungen. Hierbei sind jedoch Wirksamkeit und Tauglichkeit (Potenziale, Chancen, Konsequenzen und Risiken) in Bezug auf die Altstadt zu prüfen.

5 Verkehrliche Prognosen

Eine Abschätzung der zukünftigen Rahmenbedingungen des Verkehrs ist wichtiger Bestandteil für die Bestimmung der Handlungserfordernisse und für die Zusammenstellung von Maßnahmenempfehlungen. Zwar sind die Entwicklung und die Dynamik vieler Einflussgrößen nicht eindeutig vorhersehbar und durch Unwägbarkeiten gekennzeichnet; im Folgenden werden jedoch einige, insbesondere bereits heute absehbare Trends, die maßgeblichen Einfluss auf den zukünftigen Verkehr in Lippstadt haben werden, beleuchtet.

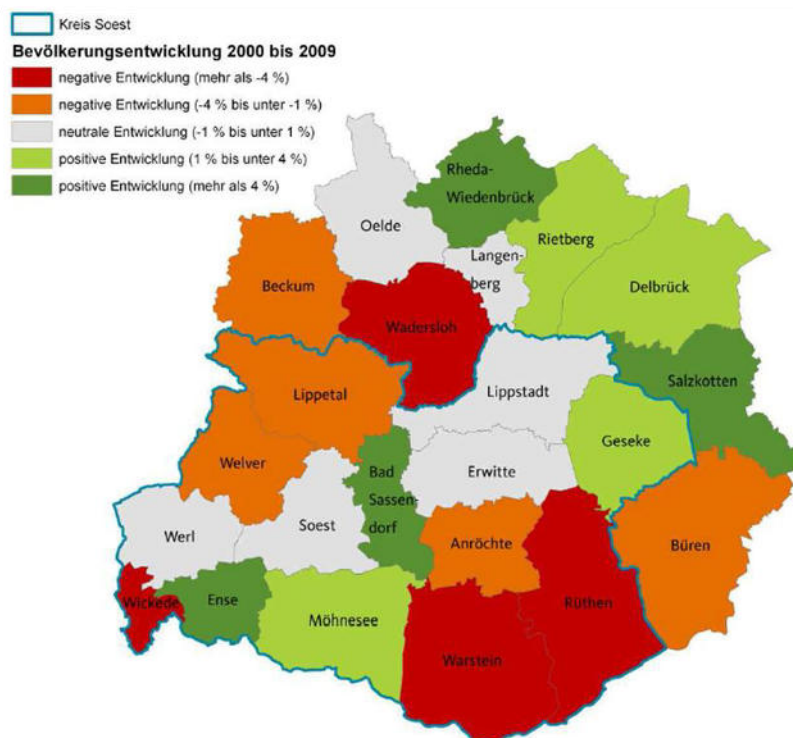
Hierbei spielen neben den lokalen Dimensionen und Einflussgrößen wie städtebaulichen, gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Veränderungen auch nationale oder globale Aspekte wie beispielsweise veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen (u.a. demografischer Wandel) und technische Weiterentwicklungen (u.a. Smartphones) eine entscheidende Rolle.

5.1 Interne Betrachtungsebene

Bevölkerungsentwicklung und demografischer Wandel

Im regionalen Vergleich der Bevölkerungsentwicklung gehörte Lippstadt im Zeitraum zwischen 2000 und 2009 zu den stabilen Städten der Region.

Abb. 44: Bevölkerungsentwicklung in der Region Lippstadt (2000 - 2009)

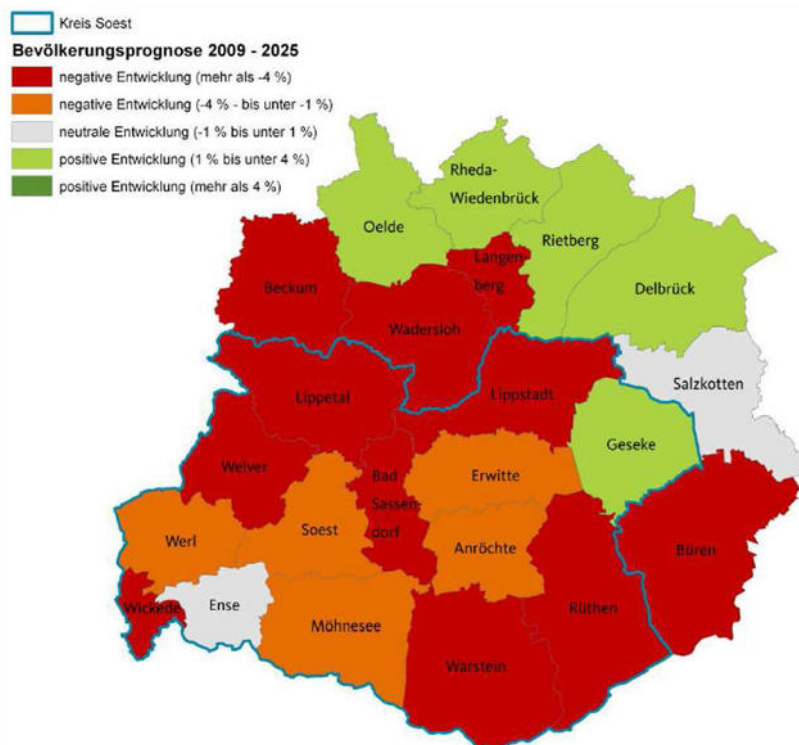


Quelle: Planersocietät 2011 (basierend auf Daten IT.NRW 2010)

Gemäß der kommunalen kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung ist in Hinblick auf die kommenden Jahre (bis 2025) hingegen langfristig mit einem Rückgang der Einwohnerzahl um etwa 2'500 Personen zu rechnen (sog. Trendvariante); dies bedeutet einen Rückgang der Bevölkerung um etwa 3,6 % (vgl. Planersocietät 2011). Die Kern- bzw. Altstadt gehört dabei in der stadinternen Modellbetrachtung zusammen mit Bad Waldliesborn und Lipperode zu den stabileren Stadtteilen und wird nur einen geringen Bevölkerungsrückgang verzeichnen.

Die Bevölkerungsprognose des Landes geht in Lippstadt von einem Rückgang der Einwohnerzahl bis 2025 um 4,7 % aus (= etwa 3'300 Personen); eine solche Entwicklung wird auch für die meisten der umliegenden Kommunen prognostiziert.

Abb. 45: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in der Region Lippstadt (2009 - 2025)

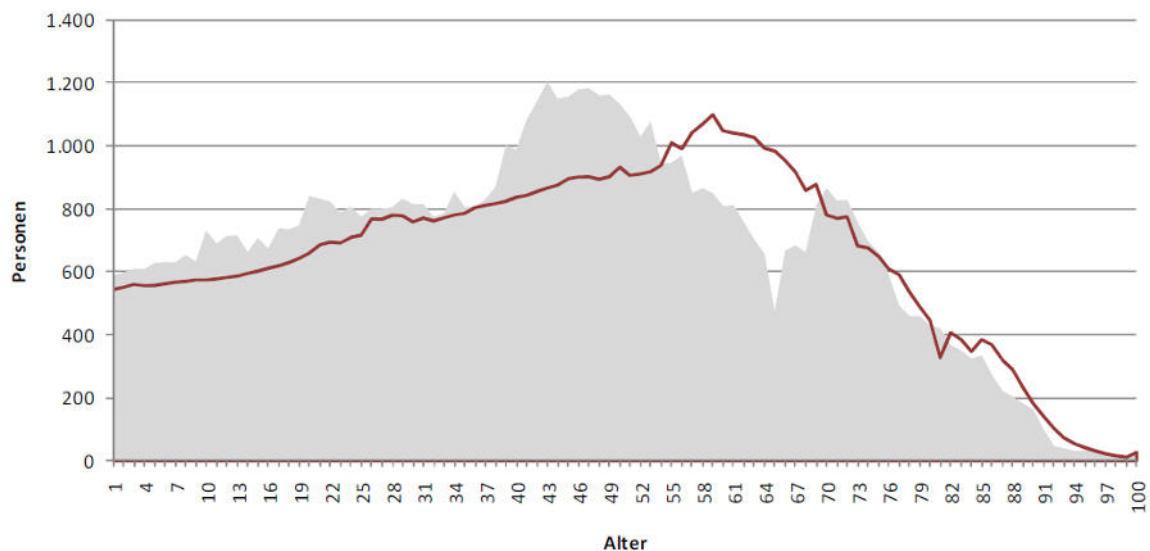


Quelle: Planersocietät 2011 (basierend auf Daten IT.NRW 2010)

Die Neubauten der Fachhochschule, die bis zu 2'000 Studierenden Platz bieten, sind bei den genannten Prognosen noch nicht berücksichtigt worden. Hier ist folglich mit einer – zumindest kurzfristigen – Zunahme bei den Wanderungsbewegungen (Zuzüge) zu rechnen, so dass der bisher prognostizierte negative Saldo z.T. abgeschwächt werden kann. Diese Annahme wird durch die jüngste Entwicklung bestätigt; die aktuelle Entwicklung ist stabil und liegt oberhalb der prognostizierten Werte. Es ist allerdings zu bedenken, dass aufgrund des größeren Einzugsbereichs der Fachhochschule nur ein Teil der Studierenden in Lippstadt selbst wohnen wird. Ein erheblicher Teil der Studierenden wird mit der Bahn oder dem Auto pendeln, was sich dementsprechend auch auf das Verkehrsgeschehen in Lippstadt auswirken wird. Insofern kommt sowohl einer guten Verknüpfung zwischen Bahnhof und Campus als auch sicheren und direkten Fuß-/Radwegeverbindungen aus allen Stadtteilen Richtung Campus eine wichtige Bedeutung zu, um den zusätzlich entstehenden Verkehr möglichst stadtverträglich abwickeln zu können.

Neben den prognostizierten absoluten Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung treffen Lippstadt in den kommenden Jahren vor allem aber auch die Folgen des demografischen Wandels. Während die Zusammensetzung der Lippstädter Bevölkerung momentan stark von der Gruppe der 40- bis 55-jährigen geprägt ist, erfolgt bis 2025 eine „Verschiebung“ zur Gruppe der 55- bis 70-jährigen.

Abb. 46: Altersklassen in Lippstadt 2009 (grau) und 2025 (rote Linie)



Quelle: Planersocietät 2011

Diese „Verschiebung“ hat neben den Auswirkungen auf die Bereiche Gesundheit, Wirtschaft und Sozialsystem auch Folgen für das verkehrliche Geschehen in Lippstadt. Ältere Menschen haben zwar generell eine im Gegensatz zu anderen Altersgruppen geringere Mobilität (geringere tägliche Wegstrecke), sind aber – u.a. auch aufgrund der steigenden Führerscheinbesitzquote bei den Seniorinnen – zunehmend bis ins hohe Alter mit dem eigenen Fahrzeug mobil. Während Freizeit- und Einkaufsfahrten infolge dieser Entwicklungen zunehmen, stagniert die Verkehrsnachfrage im Berufs- und Ausbildungsverkehr bzw. geht leicht zurück. Dies trifft in besonderem Maße den öffentlichen Personennahverkehr; gleichzeitig stellt die Gruppe der „autoaffinen“ Älteren aufgrund ihrer größeren Wahlfreiheit auch besonders hohe Ansprüche an den ÖPNV und muss oftmals als Kunde erst neu gewonnen werden. Neben diesen „fitten“ Älteren wächst jedoch auch die Gruppe der weniger mobilen oder mobilitätseingeschränkten Seniorinnen und Senioren, die i.d.R. auf eine altersgerechte Infrastruktur und altersorientierte Mobilitätsangebote angewiesen sind und denen sich eine immer komplexer werdende Verkehrsumwelt präsentiert. Hier gilt es, bedarfs- und am Menschen orientierte (Mobilitäts-)Lösungen zu entwickeln, die eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen.

Basisprognose

Ausgehend von den Ergebnissen der Verkehrserhebung und der daraus entwickelten Verkehrsumlegung für den Kfz-Verkehr (vgl. Kapitel 3.3, Karte 3), den prognostizierten Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung (Einwohnerzahl, Altersstruktur) und unter Zugrundelegung geplanter

Projekte (Parkplatz Jakob-Koenen-Bad, verlängerte Bahnhofstraße, Neubauten Fachhochschule) wurde eine Basisprognose für das Straßennetz der Lippstädter Altstadt erstellt, die die voraussichtlichen verkehrlichen Zu- und Abnahmen darstellt (vgl. Karte 12).¹⁵

Bei den Abschätzungen konnte zunächst davon ausgegangen werden, dass sich die o.g. Effekte der Bevölkerungsentwicklung (natürliche Bevölkerungsentwicklung, älter werdende Bevölkerung, Zunahme bei den Zuzügen) in Bezug auf das Verkehrsaufkommen in etwa ausgleichen werden und diesbezüglich eine Stagnation der Verkehrsbelastungen auf den Straßen stattfindet.

Größeren Einfluss auf die Höhe und Verteilung des Kfz-Verkehrs werden die genannten Projekte und Planungen haben. So ist mit der VERLÄNGERTEN BAHNHOFSTRAßE zwar eine Entlastung einiger, von der Nutzung her sensibler Straßen zu erwarten (z.B. Hospitalstraße); gleichzeitig ist jedoch davon auszugehen, dass sich Verkehrsströme von der südlich der Bahnlinie gelegenen Achse (Konrad-Adenauer-Ring – Unionstraße – Rixbecker Straße) auf diese neue Verbindungsachse verlagern werden.

Der PARKPLATZ AM JAKOB-KOENEN-BAD ist vor allem für Verkehre aus Richtung Norden relevant, so dass leichte Verkehrszunahmen auf der Straße Cappeltor (für den zufließenden Verkehr) sowie auf den Achsen Cappelstraße – Soeststraße – Bückeburger Straße und Mühlenstraße – Lippertor (für den abfließenden Verkehr) zu erwarten sind. Aufgrund der vorgesehenen Kapazität des Parkplatzes (Saldo: ca. + 100 Stellplätze) werden sich die Verkehrszunahmen jedoch in einem niedrigen Bereich bewegen; so ergeben sich beispielsweise bei Annahme eines Umschlagsgrades von 4 täglich etwa 800 zusätzliche Kfz-Fahrten (jeweils 400 Fahrten im Quell- und im Zielverkehr).

Die NEUBAUTEN DER FACHHOCHSCHULE werden auf die Kfz-Ströme der Altstadt nur geringen Einfluss nehmen. Es ist davon auszugehen, dass überwiegend nur auswärtig wohnende Studierende mit dem Pkw anreisen; dieser Ziel- und Quellverkehr der Fachhochschule wird über den direkt östlich gelegenen Anschluss an die B55 abgewickelt und tangiert somit die Altstadt nicht. Einige der auswärtig wohnenden Studierenden werden jedoch auch mit dem Zug anreisen, um dann vom Bahnhof zur Fachhochschule zu Fuß, per Rad oder mit dem Bus zu gelangen. Hinzu kommen die Studierenden, die zukünftig in Lippstadt wohnen und in der Regel den Umweltverbund (zu Fuß, per Rad, mit dem Bus) nutzen. Hier laufen beispielsweise viele Radwegeverbindungen aus anderen Stadtteilen/-bezirken Richtung Fachhochschule durch die Altstadt (z.B. Cappel, Kernstadt Nordwest) bzw. tangieren diese (z.B. Hellinghausen, Overhagen). In der Altstadt ist somit mit zunehmenden Bewegungen im Fuß- und Radverkehr sowie hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs zu rechnen.

Szenarien

Im Rahmen von Szenarien wird – aufbauend auf der Basisprognose (d.h. mit verlängerter Bahnhofstraße) – versucht, die verkehrlichen Auswirkungen weiterer Planungen aufzuzeigen.

Als ein Szenario wurde der LÜCKENSCHLUSS DER SÜDTANGENTE¹⁶ betrachtet (vgl. Karte 13). Hier ist zwar von verkehrlichen Entlastungen der Altstadt (vor allem auf der Achse Cappeltor –

¹⁵ Die Basisprognose berücksichtigt nicht die Auswirkungen der im Kapitel 6 genannten Maßnahmenvorschläge.

Cappelstraße) auszugehen. Gleichzeitig finden aber vor allem Verkehrsverlagerungen von der direkt nördlich der Bahnlinie gelegenen West-Ost-Achse ([verlängerte] Bahnhofstraße – Rixbecker Straße) auf die nun geschlossene Südtangente statt. Der Abschnitt der Unionstraße zwischen Rixbecker Straße und Konrad-Adenauer-Ring wird voraussichtlich leichte Verkehrszunahmen aufweisen aufgrund des Verkehrs von der B55 (Anschluss Roßfeld) Richtung östliche Altstadt.

Beim zweiten Szenario, welches die Entwicklung des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs zugrunde legt (vgl. Karte 14), werden die verkehrlichen Auswirkungen maßgeblich von den späteren Nutzungen und der Erschließungssituation des Areals abhängen, so dass eine Einschätzung zum jetzigen Zeitpunkt nur sehr eingeschränkt möglich ist. Es ist zumindest davon auszugehen, dass vor allem auf den zum Areal führenden Hauptachsen (aus Richtung Westen und Süden Udener bzw. Stirper Straße, aus Richtung Osten Bahnhof- und Rixbecker Straße, aus Richtung Norden Cappelstraße) Verkehrszunahmen stattfinden.

5.2 Externe Betrachtungsebene

Nachfolgend werden einige allgemeine Trends beleuchtet, die zukünftig ebenfalls Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen nehmen werden. Eine genauere Quantifizierung dieser Aspekte gestaltet sich schwierig, da sich hier stark individuelle, persönliche Entscheidungen und lokale Rahmenbedingungen überlagern. Mit gezielten Maßnahmen können diese Trends jedoch auf lokaler Ebene beeinflusst sowie die damit verbundenen Potenziale ausgeschöpft werden.

Individualisierung

Die Lebensstile haben sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert und vor allem stark individualisiert. Der Alltag wird zunehmend aktiver, flexibler und mobiler gestaltet.

Die fortschreitende Individualisierung wirkt sich dabei sehr unterschiedlich auf den Mobilitätsbereich aus. Sie führt einerseits zu einer weiteren Verkehrszunahme in Form von geänderten Wege- und Aktivitätsmustern oder durch die Zunahme an spontanen Aktivitäten. Andererseits kann dieser Trend auch umweltfreundlichere Verkehrsmittel fördern. So zeigt sich, dass das eigene Auto als Statussymbol bei einigen, vor allem jüngeren Bevölkerungsgruppen an Bedeutung verliert. Der Besitz von Kommunikations-Tools wie Handy, Smartphone oder Tablet-PC wird zunehmend wichtiger. In Verbindung mit einer stärker multimodal ausgerichteten Verkehrsmittelwahl lässt sich bei diesen Altersgruppen eine neue Entwicklung zu weniger autoaffinen Lebensstilen erkennen. Intermodale und flexible Systeme sowie neue Mobilitätsdienstleistungen gewinnen vor diesem Hintergrund an Bedeutung. Dieser Trend ist zwar zunächst in Großstädten mit einem entsprechend ausdifferenzierten Verkehrssystem erkennbar, kann sich jedoch – ein entsprechendes Angebot vorausgesetzt – auch in mittleren und kleineren Städte zeigen. Die seit mehreren Jahren gegen-

¹⁶ Die Fortführung des Konrad-Adenauer-Rings steht dabei in Zusammenhang mit Veränderungen auf der Weißenburger Straße. So können beide Bahntrassen nur noch vom Fuß- und Radverkehr gequert werden (DB-Trasse mittels Unterführung, WLE-Trasse mittels Bahnübergang; vgl. auch Kapitel 6.1, Maßnahme K4).

über den allgemeinen Lebenshaltungskosten stärker steigenden Kfz-Kosten tragen ebenfalls zu einer solchen Entwicklung bei.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die insbesondere in den letzten Jahren zunehmende Ausbreitung des CarSharings. Das Angebot ist nicht mehr nur auf Großstädte beschränkt, sondern auch in kleineren Städten oder Gemeinden sowie im ländlichen Raum etablieren sich vermehrt CarSharing-Anbieter. In Lippstadt ist bisher am Bahnhof der Anbieter „Drive-CarSharing“ mit einem Fahrzeug vertreten.

Neben den Vorteilen für die Nutzer selbst (z.B. Entfall der Anschaffungskosten eines Fahrzeugs) wirkt sich CarSharing auch positiv auf die verkehrliche Situation aus. Die Nutzer setzen sich bewusster mit der eigenen Mobilität auseinander und binden i.d.R. sämtliche Verkehrsmittel in ihre Mobilitätsentscheidungen mit ein. Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt etwa 4 bis 8 Privat-Pkws und ermöglicht somit eine wesentlich effizientere Flächennutzung. Problematisch ist bislang noch, dass für Stellplätze der CarSharing-Fahrzeuge i.d.R. private Flächen angemietet werden müssen. Eine entsprechende, bundesweit einheitliche gesetzliche Regelung zur Nutzung öffentlicher Flächen zum Zwecke des CarSharings befindet sich derzeit noch in Vorbereitung.

Fahrradboom

Das Fahrrad besitzt in Lippstadt bereits eine hohe Bedeutung und ist wesentlicher Bestandteil des täglichen Verkehrsgeschehens (vgl. Kapitel 3.5). In Deutschland nimmt der Bestand an Fahrrädern kontinuierlich zu; jedes Jahr werden etwa 4 Mio. neue Fahrräder verkauft. Eine prägnante Entwicklung ist insbesondere bei den Pedelecs bzw. E-Bikes zu beobachten. Im Jahr 2010 wurden 200'000 Stück in Deutschland verkauft; dieser Wert stieg bis 2012 bereits auf 380'000 Stück an. Mittelfristig geht der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von einem etwa 15 %-igen Anteil der Pedelecs bzw. E-Bikes am Gesamtmarkt aus (vgl. Webseite ZIV).

Abb. 47: Pedelec



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 48: Spezielles Angebot für „Radler“



Elektrisch angetriebene Fahrräder eignen sich sowohl für innerstädtische Wege als auch für längere Strecken im Alltags- und Freizeitbereich. Zusätzliche Anforderungen an eine neue bzw. bessere Infrastruktur sind ebenso die Folge wie neue Zielgruppen, die gewonnen werden können. Sichere Abstellmöglichkeiten sowie gute, sichere (und schnelle) Wegeverbindungen zur und innerhalb der

Altstadt sind hierbei die wichtigsten Voraussetzungen, um die damit verbundenen Potenziale ausschöpfen zu können. Zusätzlich sollten Kooperationen mit Gastronomie und Einzelhandel angestrebt werden; ein gutes Beispiel sind die vom City-Hotel Lippstadt speziell für Radfahrer angebotenen Vergünstigungen („Radler-Rabatt“, kostenlose Unterstellmöglichkeiten).

Weitere Entwicklungen im Fahrradbereich wie z.B. das sich immer weiter ausdifferenzierende Angebot an Fahrradmodellen und -zubehör (Nostalgieräder, Lastenfahrräder, Falträder, Rikschas usw.) zeigen zudem, dass das Fahrrad immer mehr zum Lifestyle-Produkt wird nach dem Motto „Fahrräder für jeden Bedarf und jeden Geschmack“.

Das Fahrrad wird somit einen wichtigen Teil der urbanen Mobilität der Zukunft bilden. Die Entwicklung zeigt, dass auch bei Städten wie Lippstadt, die bereits über einen hohen Anteil des Fahrrades am Modal-Split verfügen, noch weiteres Steigerungspotenzial vorhanden ist. Dieses kann jedoch in Gänze nur dann abgerufen werden, wenn gute und benutzerfreundliche Rahmenbedingungen vorliegen.

Im Rahmen einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) konnte mittels Szenarien festgestellt werden, dass Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (u.a. Schließen von Netzlücken, Ausweisung von Fahrradstraßen, Kampagnen) eine Verschiebung der mit dem Kfz-durchgeführten Wege hin zum Radverkehr bewirken können. So wurde für die Stadt Gütersloh eine mögliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von derzeit 13 % auf bis zu 21 % (Gesamtverkehr) bzw. von derzeit 22 % auf bis zu 34 % (Binnenverkehr) prognostiziert (vgl. BASt 2013).

E-Mobilität

Elektromobilität (im Individualverkehr) kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten, vorausgesetzt der Strom wird aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Umstellung im Antriebsbereich nicht generelle Verkehrsprobleme wie z.B. den Flächenverbrauch lösen kann.

Das erklärte Ziel der Bundesregierung, dass bis 2020 etwa 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren, stellt die Städte aufgrund der notwendigen Infrastruktur mit ausreichenden Ladestationen vor große Herausforderungen. Auch in Hinblick auf das Angebot an E-Autos besteht zurzeit noch eine gewisse Ernüchterung; die Verfügbarkeit von serienreifen und markttauglichen Fahrzeugen nimmt jedoch von Jahr zu Jahr zu.

Ein hohes Potenzial besteht bereits bei Logistikfahrzeugen (insbesondere urbane bzw. innerstädtische Verteilerverkehre) und bei Firmenflotten (z.B. Sozialdiensten), da hier die täglichen Wegstrecken i.d.R. unter 100 km liegen, also einem idealen Einsatzbereich von Elektrofahrzeugen. CarSharing bietet sich ebenfalls für den Einsatz von E-Autos an, da hier die Fahrzeuge i.d.R. stärker ausgelastet sind und sich dadurch der höhere Kaufpreis relativiert.

Ein Fahrzeugsektor, bei dem sich der Elektroantrieb bereits sehr stark durchsetzt, ist das Fahrrad (siehe oben).

Die Darstellung einiger Entwicklungen und Trends hat gezeigt, dass Mobilität einem ständigen Wandel unterliegt und durch unterschiedlichste Prozesse beeinflusst wird. Diese Entwicklungen gleichen sich zum Teil aus (z.B. stagnierender bis rückläufiger Ausbildungs- und Berufsverkehr sowie zunehmender Freizeit- und Einkaufsverkehr infolge des demografischen Wandels); andererseits entstehen daraus neue Herausforderungen aber auch Chancen.

Eine Innenstadt wie Lippstadt wird aufgrund ihrer Nutzungs- und Funktionsvielfalt auch zukünftig der Ort sein, an dem sich diese Prozesse am stärksten auswirken und konzentrieren. Aufgrund ihrer Funktion als Visitenkarte bzw. Aushängeschild der Stadt sollte sie daher hinsichtlich zukünftiger mobilitätsrelevanter Trends vorbereitet sein.

6 Handlungs- und Umsetzungskonzept

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestands- und Zustandsanalyse, den aufgestellten Leitlinien und Zielen sowie den verkehrlichen Prognosen widmet sich das folgende Kapitel dem Strategie- und Handlungskonzept, indem für die einzelnen Verkehrsträger bzw. -themen Maßnahmenempfehlungen zusammengestellt und beschrieben werden. Im Anhang befindet sich eine detaillierte Zusammenstellung aller Maßnahmenempfehlungen; auf den Karten 15 (Kfz-Verkehr), 16 (Ruhen-der Verkehr), 17 (Radverkehr) und 18 (Fußverkehr / Straßenraumgestaltung und öffentlicher Verkehr) im separat beiliegenden Kartenband sind die Maßnahmen zudem im räumlichen Kontext dargestellt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmenempfehlungen jeweils nicht isoliert sondern im Gesamtzusammenhang bzw. im Sinne einer integrierten Sichtweise entwickelt wurden. Da Maßnahmenempfehlungen eines Themenbereichs durch Wechselwirkungen, Abhängigkeiten und Verknüpfungen oftmals auch Auswirkungen auf andere Themenbereiche haben, war bei der Entwicklung und Zusammenstellung der Maßnahmenempfehlungen eine solche Vorgehensweise unverzichtbar.

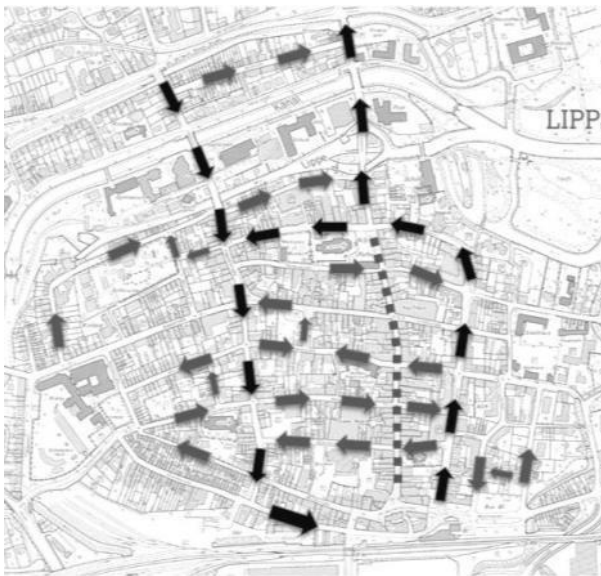
Die Maßnahmenempfehlungen wurden sowohl mit dem Arbeitskreis Offene-Projekt-Runde als auch mit der Öffentlichkeit rückgekoppelt (Rückmeldungen Online-Portal, öffentliche Präsentation vorgesehen; vgl. Kapitel 2); dadurch konnte der Maßnahmenkatalog entsprechend optimiert und ergänzt werden.

6.1 Kfz-Verkehr

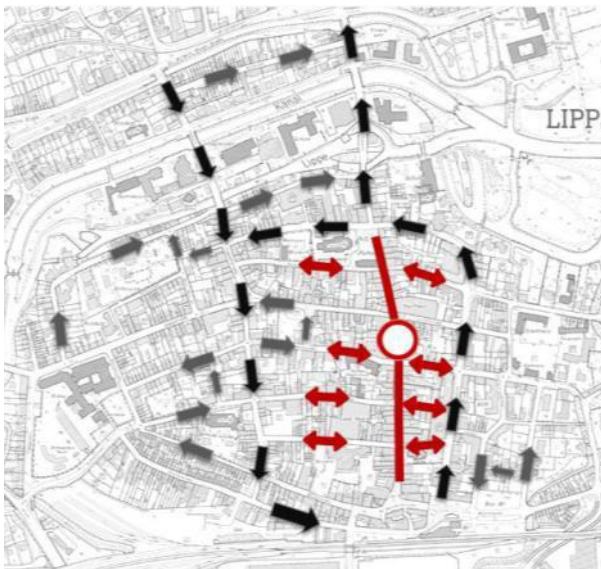
Die Analyse hat gezeigt, dass das Verkehrsgeschehen in der Lippstädter Altstadt stark vom motorisierten Individualverkehr dominiert wird. Aufgrund des großen, überörtlichen Einzugsgebiets und der guten äußeren Erreichbarkeit (vgl. Kapitel 3.2) wird der MIV (motorisierter Individualverkehr) auch zukünftig ein bedeutender Teil des Verkehrssystems bleiben. Neben der Sicherung der vorhandenen Qualitäten muss es jedoch auch darum gehen, die negativen Auswirkungen (z.B. Durchgangsverkehre) zu minimieren und die stadträumliche Integration zu verbessern.

Erschließung Innenstadt

Es wurden zunächst mehrere Erschließungsvarianten geprüft, um – basierend auf den genannten Leitlinien und Zielen – mögliche Verbesserungspotenziale hinsichtlich Verkehrsführung und Verkehrsabwicklung zu ergründen. Nachfolgend sind die untersuchten Varianten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen aufgeführt:

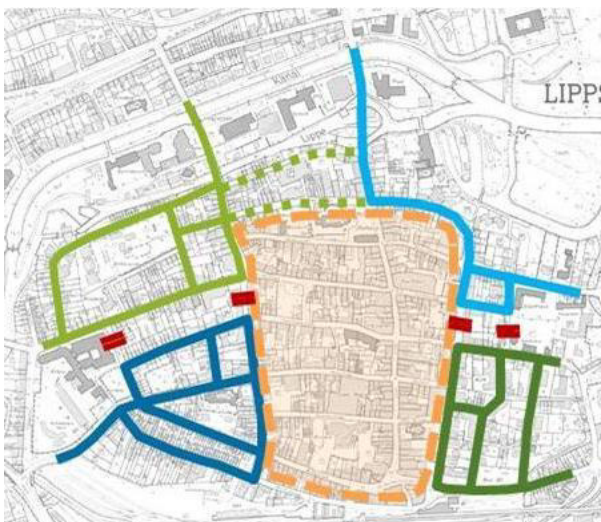
Variante 0 - Status Quo

- + Jeder Bereich der Innenstadt ist für den Kfz-Verkehr erreichbar
- + keinerlei Einschränkungen für den Busverkehr
- +/- Fußgängerzone wird an mehreren Stellen vom Kfz-Verkehr gequert
- viele, teilweise verwirrende Einbahnstraßenregelungen
- Kfz als recht dominantes Verkehrsmittel „bis in jeden Winkel der Altstadt“

Variante I – Status Quo+

Prinzip: Unterbindung der Querungen der Fußgängerzone durch den Kfz-Verkehr

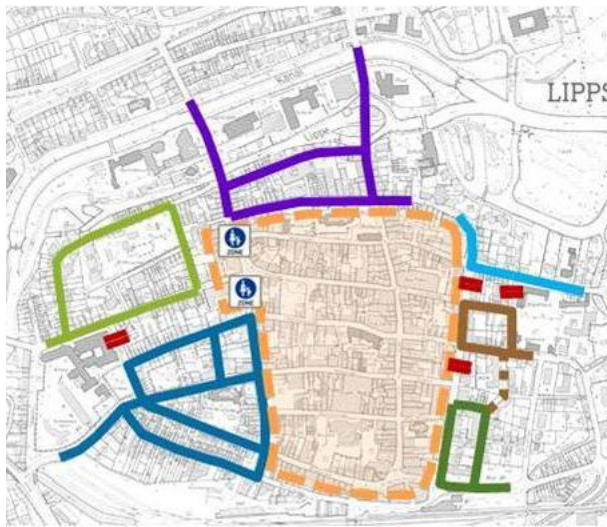
- + Erreichbarkeiten bleiben gewährleistet
- + keine Einschränkungen für Busverkehr
- + wirksame Unterbindung der querenden Ströme (Attraktivitätsgewinn für Lange Straße, Erhöhung Verkehrssicherheit)
- bisherige Einbahnstraßen neu im Zweirichtungsverkehr (beengtere Platzverhältnisse für Parken/Gehwege)
- Schaffung von geeigneten Wendemöglichkeiten erforderlich
- z.T. Förderung von Umwegfahrten

Variante IIa – Stiche und Schleifen

Prinzip: Eine Stich-/Schleifenerschließung mit Durchfahrtssperren verhindert Durchfahrten durch die Altstadt

- + Altstadt wird nur vom „notwendigen“ Verkehr befahren (Ziel-/Quellverkehr)
- + Potenzial zur Stärkung der Nahmobilität
- Neuartiges Erschließungssystem erfordert Eingewöhnung
- Förderung von Umwegfahrten
- Überprüfung / Anpassung des gesamten Beschilderungssystems erforderlich
- Durchfahrt für Busse stark erschwert

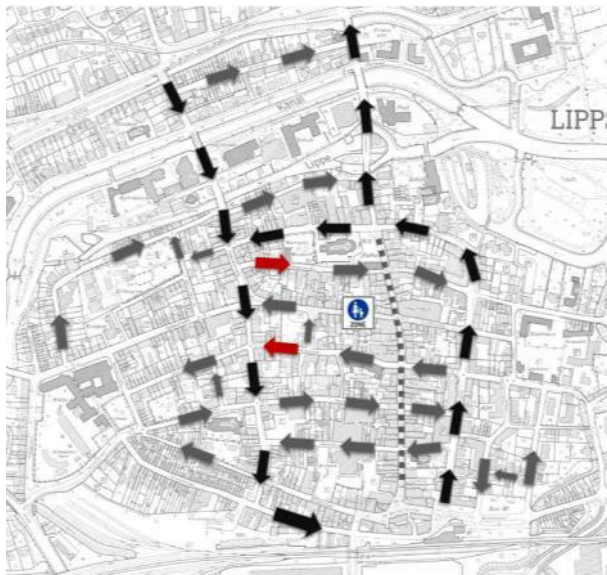
Variante IIb – Stiche und Schleifen



Prinzip: Eine Stich-/Schleifenerschließung mit Durchfahrtssperren verhindert Durchfahrten durch die Altstadt

- + Altstadt wird nur vom „notwendigen“ Verkehr befahren (Ziel-/Quellverkehr)
- + Potenzial zur Stärkung der Nahmobilität (insb. Fußgängerzone Cappelstraße)
- Neuartiges Erschließungssystem erfordert Eingewöhnung
- Förderung von Umwegfahrten
- Überprüfung / Anpassung des gesamten Beschilderungssystems erforderlich
- Durchfahrt für Busse stark erschwert

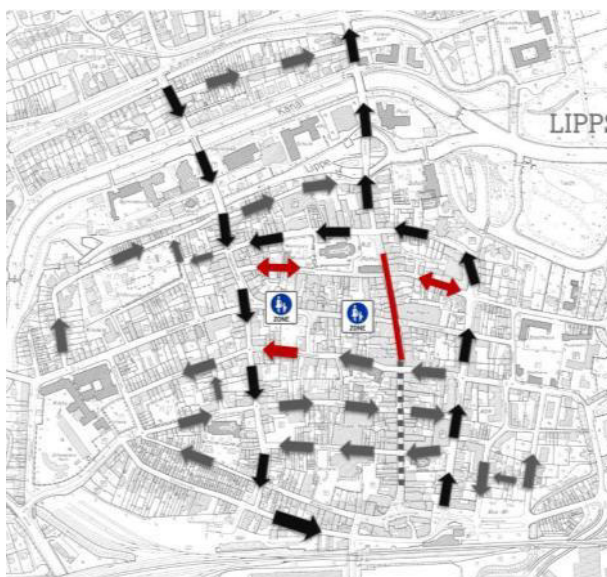
Variante IIIa – Optimierung



Prinzip: klare Struktur der Einbahnstraßenregelungen

- + Erreichbarkeiten bleiben gewährleistet
- + keine Einschränkungen für Busverkehr
- + Entschärfung des Knotens Rathausstraße / Cappelstraße
- + Unterbindung Parksuchverkehr des Parkplatzes am Postpark
- +/- Fußgängerzone wird weiterhin vom Kfz-Verkehr gequert
- Kfz weiterhin „in (fast) jedem Winkel der Altstadt“
- keine Einschränkungen des Durchgangsverkehrs

Variante IIIb – Optimierung



Prinzip: Stärkung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität (Fußgängerzone Poststraße, Durchfahrt für Kfz zwischen Rathaus- und Geiststraße nicht möglich)

- + Erreichbarkeiten bleiben gewährleistet
- + keine Einschränkungen für Busverkehr (Durchfahrt Poststraße ermöglichen)
- + Poststraße als verbindendes Element zwischen Cappel- und Lange Straße
- + Unterbindung Parksuchverkehr des Parkplatzes am Postpark
- +/- Durchgangsverkehr z.T. unterbunden
- Zweirichtungsverkehr auf der Rathaus-/Geiststraße (beengte Seitenräume)

Tab. 5: Vergleich der Erschließungsvarianten

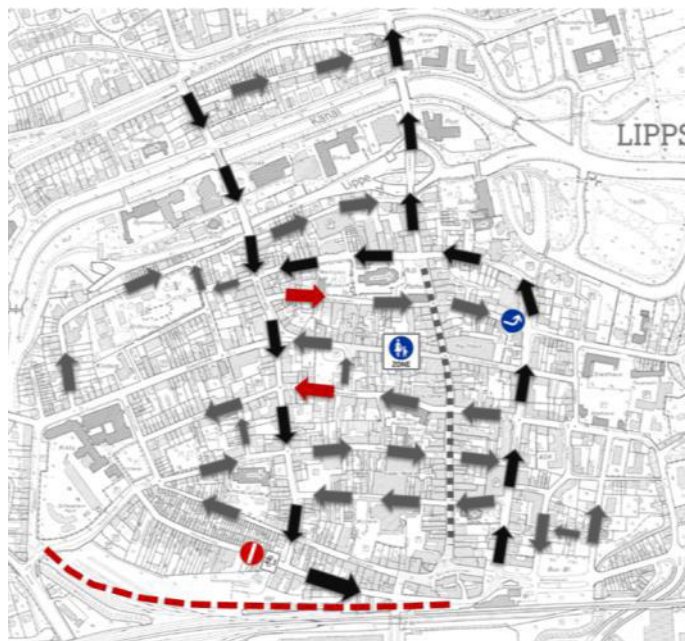
	Variante 0 Status Quo	Variante I Status Quo+	Varianten II Stiche und Schleifen	Varianten III Optimierung
Durchgangsverkehr/ Verkehrsbelastungen	-	+	++	0
Verkehrssicherheit	0	+	++	+
Eingriff in Verkehrsorganisation	0	0	--	0
Erreichbarkeit	++	+	--	++
Gestaltungsspielraum/ Stadtgestaltung	0	-	++	+
ÖPNV	+	+	--	+

Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Gegenüberstellung fällt auf, dass Variante I zwar in wenigen Punkten Verbesserungen bewirkt, stattdessen aber durch den Zweirichtungsverkehr auf allen Straßen des Altstadt-kerns Nachteile in Hinblick auf die Stadt-/Straßenraumgestaltung mit sich bringt. Variante II zeigt ein ambivalentes Bild: einerseits starke positive Effekte u.a. durch die konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs, andererseits gravierende Nachteile vor allem für den Busverkehr und hinsichtlich der Erreichbarkeit von Zielorten. Variante III kann in nahezu allen Punkten Verbesserungen gegenüber dem Bestand bewirken und profiliert sich durch seine Ausgewogenheit.

Insgesamt zeigt sich, dass sich grundlegende Eingriffe in die Erschließungsstruktur der Lippstädter Altstadt schwierig gestalten. Dies hängt damit zusammen, dass die Altstadt spezifische Strukturen und Charakteristika aufweist (u.a. enge Straßenquerschnitte und größere Ziel-/Quellorte des Pkw-Verkehrs wie z.B. Lippe-Galerie im Altstadt-kern). Starke Restriktionen des Kfz-Verkehrs würden somit erhebliche Erreichbarkeitsdefizite und in der Folge andere, auch für den Fuß- und Radverkehr unerwünschte Effekte, wie z.B. eine erhebliche Zunahme an Umwegfahrten, hervorrufen.

Auf Basis der dargestellten Varianten IIIa und b wurde für das weitere Vorgehen folgende optimierte Variante gewählt (die dargestellte Variante zeigt zudem bereits die verlängerte Bahnhofstraße):



Geschwindigkeitsregelungen (K1)

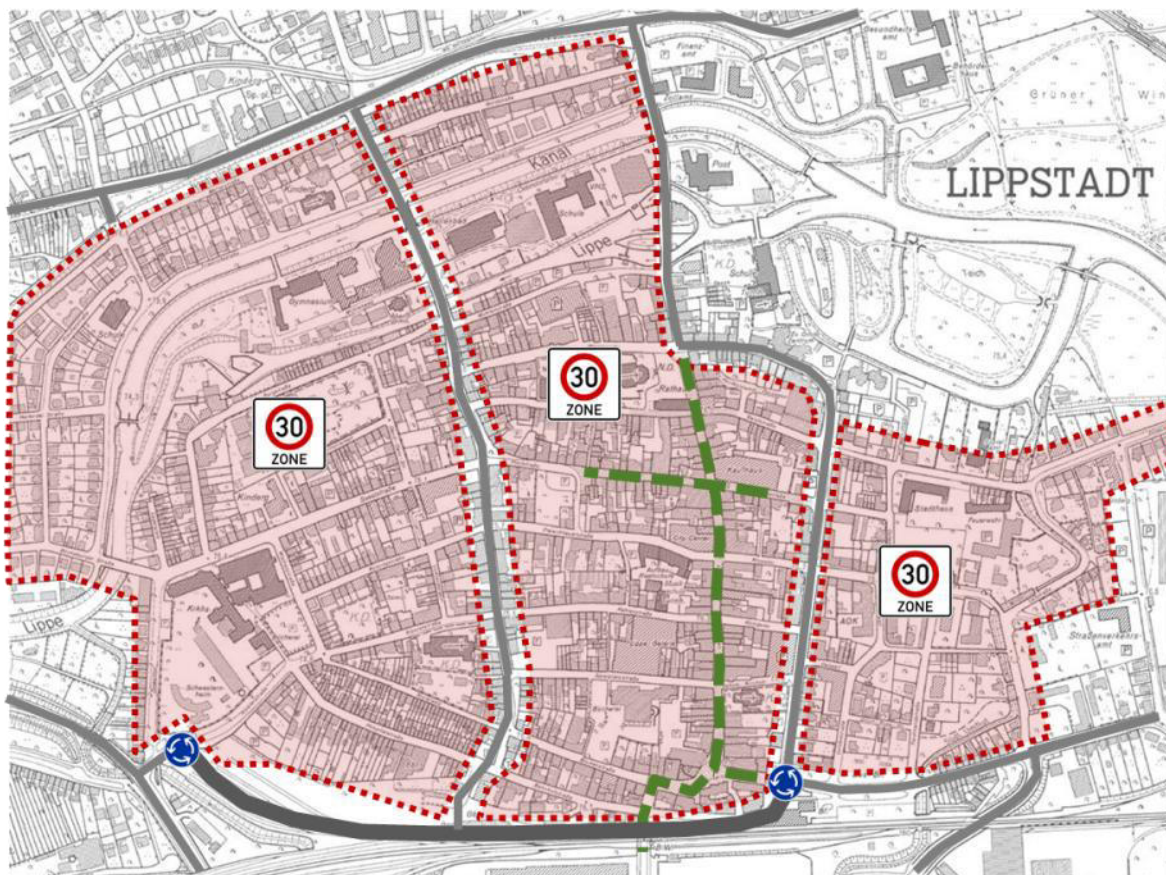
Die Geschwindigkeitsregelungen in der Altstadt sind momentan uneinheitlich (vgl. Kapitel 3.3) und belegen erheblichen Handlungsbedarf. Zur Lösung wird daher ein zweistufiges Vorgehen empfohlen:

Stufe 1

In der ersten Stufe werden mit Ausnahme der Hauptachsen Cappeltor/Cappelstraße und Woldemei/Brüderstraße/Lippertor in der gesamten Altstadt Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Auf den Hauptachsen gelten zunächst die bisherigen Geschwindigkeitsregelungen.

Durch Stufe 1 ergibt sich bereits eine wesentliche Vereinheitlichung gegenüber der heutigen Situation, und diese ist auch mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar. So sind – neben geringfügigen Anpassungen in der Beschilderung der Tempo 30-Zonen – lediglich die Fußgänger-LSA auf der Soeststraße auf Höhe Stiftsfreiheit zu entfernen und ggf. durch eine andere Querungshilfe, wie z.B. einen Fußgängerüberweg, zu ersetzen sowie die Benutzungspflicht einiger bestehender Radverkehrsanlagen in den neu ausgewiesenen Tempo 30-Zonen aufzuheben (u.a. Bückeburger Straße; vgl. hierzu auch *Exkurs* in Kapitel 3.5).

Abb. 49: Anpassung Geschwindigkeitsregelungen – Stufe 1



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Stadt Lippstadt)

Das niedrigere Geschwindigkeitsniveau in den zonengeregelten Bereichen leistet einen bedeutenden Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (u.a. kürzere Bremswege, glimpflichere Unfallfolgen); durch die Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden steigt auch das subjektive Sicherheitsgefühl für Fußgänger und Radfahrer. Darüber hinaus ergeben sich in den (gegenüber heute) geschwindigkeitsreduzierten Bereichen positive Effekte auf die Lärmentwicklung insbesondere während der Nachtstunden (Reduzierung der Fahrzeug-Lärmemissionen um rund 2 bis 3 dB(A) im Mittelungspegel¹⁷) und die Trennwirkung der Straßen, so dass daraus ein erheblicher Mehrwert in Bezug auf die Aufenthalts- und Wohnqualität resultiert. In Tempo 30-Zonen können zudem Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden; gerade im Altstadtkern sind somit wichtige Lückenschlüsse für den Radverkehr möglich.

Die Beibehaltung der LSA auf den Hauptachsen ist grundsätzlich möglich, sollte angesichts der weiteren Konzeptbestandteile (vgl. u.a. Maßnahmen K2 und R2) jedoch nicht mehr angestrebt werden. In Verbindung mit den vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen bestehen Möglichkeiten zur Entfernung der LSA.

Stufe 2

Stufe 2 bildet die konsequenteste Umsetzung des Leitbildes und der Leitlinien des Integrierten Handlungskonzepts Altstadt Lippstadt und gewährleistet eine gute und sichere Erreichbarkeit der Altstadt für alle Verkehrsträger.

Durch die flächendeckende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ergibt sich eine leicht merkbare Regelung, die – neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit – auch zu weiteren positiven Effekten entlang der Hauptachsen führt, u.a. Senkung der Lärmbelastung, Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualitäten, Verminderung des Durchgangsverkehrs.

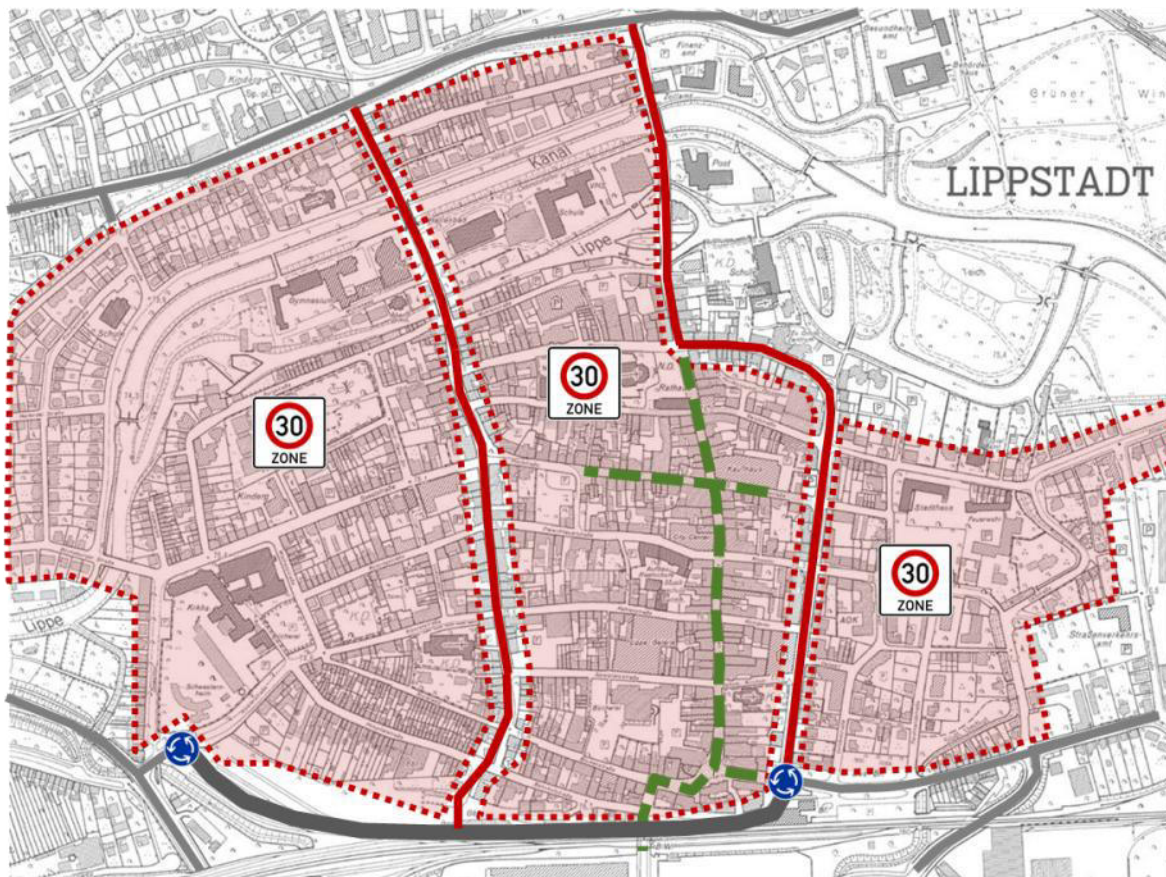
Die einheitliche Geschwindigkeit von 30 km/h kann zudem – in Kombination mit der Aufhebung einiger LSA auf den Hauptachsen – einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss bewirken, da weniger Brems-/Beschleunigungsvorgänge erforderlich sind.

Erst Stufe 2 ermöglicht einige wichtige Lückenschlüsse im Radverkehr. So darf in Einbahnstraßen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (diese Geschwindigkeit sieht Stufe 1 für die Hauptachsen vor) der Radverkehr nur auf separaten Anlagen (d.h. Radweg im Seitenraum, Radfahrstreifen) entgegen der Fahrtrichtung geführt werden. Solche Anlagen sind auf der Cappelstraße zwischen Rathaus- und Marktstraße und auf der Lange Straße im Abschnitt Mühlen- bis Marktstraße bzw. bis Von-Pollnitz-Gasse aus Platzgründen nicht umsetzbar bzw. nur umsetzbar, falls hier auf die Parkstreifen verzichtet wird. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (diese Geschwindigkeit sieht Stufe 2 für die Hauptachsen vor) ist die Umsetzung der in Kapitel 6.3 empfohlenen Schutzstreifen (Maßnahmen R1/R2) im Bestand auf beiden Straßen (also Cappelstraße und Lange Straße, siehe oben) bei Erhalt der Parkstreifen möglich, und es wird eine ausreichende und zulässige Sicherung des Radverkehrs gewährleistet.

¹⁷ „Eine Absenkung um 3 dB(A) wird von den Menschen wie die Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.“ (VCD 2012)

Stufe 2 sollte daher für die Geschwindigkeitsregelungen in der Altstadt angestrebt und insbesondere dann umgesetzt werden, falls auf den „Haupt“-Achsen die verkehrsberuhigenden Effekte durch die weiteren Maßnahmen und Lösungsansätze (im Rad- und Fußverkehr; vgl. Kapitel 6.3 und 6.4) nicht eintreten oder Auffälligkeiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu beobachten sind. Der Nachteil der Aufstellung zusätzlicher Verkehrszeichen zur Erinnerung an die geltende Höchstgeschwindigkeit¹⁸ erscheint aufgrund der positiven Effekte mehr als vernachlässigbar.

Abb. 50: Anpassung Geschwindigkeitsregelungen – Stufe 2



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: Stadt Lippstadt)

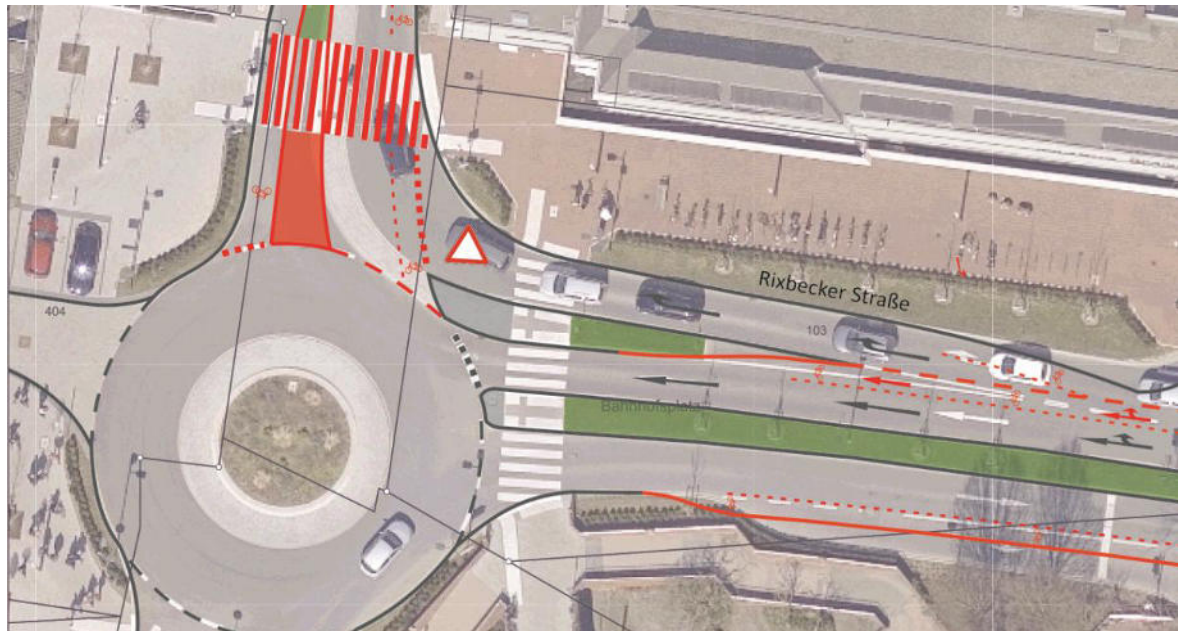
Neuaufteilung Verkehrsraum Woldemei / Brüderstraße (K2)

Der Straßenzug Woldemei / Brüderstraße entfaltet durch seine heutige Ausgestaltung (u.a. zweispurige Kfz-Führung, Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, keine Radverkehrsanlagen) eine starke Barrierewirkung. Die in den letzten Jahren gesunkene Verkehrsbelastung (vgl. Kapitel 3.3) ermöglicht eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes in Form einer Reduzierung auf einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und die Nutzung der frei werdenden Flächen für den Radverkehr (vgl. Kapitel 6.3, Maßnahme R2). Durch die weiteren vorgesehenen Maßnahmen (Entfall einiger LSA bzw. Umwandlung von Fußgänger-LSA in Fußgängerüberwege, Tempo 30; siehe oben bzw. vgl. Kapitel 6.4) kann die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss für den Kfz-Verkehr trotzdem aufrecht erhalten

¹⁸ Auf den Hauptachsen ist gemäß straßenverkehrsrechtlicher Vorgaben die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nach jeder Einmündung erneut zu signalisieren. Hieraus ergibt sich ein Bedarf zur Aufstellung ca. 15-20 zusätzlicher Verkehrszeichen.

werden, wird aber wesentlich verträglicher abgewickelt. Mit der Neugestaltung des Straßenzuges ist auch eine Anpassung des Kreisverkehrs am Bahnhof erforderlich in Form eines Umbaus des Bypasses.

Abb. 51: Detailskizze Umbau Kreisverkehr Bahnhof



Quelle: Eigene Darstellung (Hintergrund: Luftbild der Stadt Lippstadt)

Änderungen Verkehrsregelungen (K3)

Auf der RATHAUSSTRAßE wird zwischen Cappelstraße und Marktplatz eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten eingerichtet. Der Knoten Rathaus-/Cappelstraße kann durch den Wegfall der Fahrbeziehung des Kfz-Verkehrs aus der Rathausstraße heraus auf die Cappelstraße vereinfacht und hinsichtlich Verkehrssicherheit verbessert werden (Wegfall des Konfliktpunktes zwischen ausbiegenden Kfz und in Süd-Nord-Richtung querenden Radfahrern bzw. Fußgängern). Da im Einbahnbetrieb eine gegenüber heute schmäler ausgelegte Fahrbahn möglich ist, ergeben sich Spielräume zur Verbreiterung der (momentan vor allem auf der Nordseite eher knapp bemessenen) Seitenbereiche (vgl. auch Kapitel 6.4, Maßnahme F5); die gestalterische Aufwertung und Attraktivierung (z.B. in Form von Außengastronomie) kann dazu beitragen, eine Verknüpfung zwischen Rathaus-/Marktplatz und der Cappelstraße herzustellen (vgl. hierzu auch Kapitel 6.4, Maßnahme F8). Da ein Abfluss des Kfz-Verkehrs auch über die Relation Marktplatz-Marktstraße gewährleistet ist¹⁹, ist nicht von einer zunehmenden Verkehrsbelastung auf dem östlichen Teil der Rathausstraße bzw. auf der Geiststraße auszugehen.

Auf dem westlichen Teil der FLEISCHHAUERSTRAßE (zwischen Cappel- und August-Kleine-Straße) wird die bestehende Einbahnstraßenregelung umgekehrt, d.h. der Kfz-Verkehr kann diese nur noch in Fahrtrichtung Westen befahren. Durch diese Maßnahme wird das gesamte Karree Cappelstraße – Fleischhauerstraße – August-Kleine-Straße – Poststraße einerseits vom Parksuchverkehr des Park-

¹⁹ Während der Marktzeiten ist eine Durchfahrt zwischen Rathaus- und Marktstraße vermutlich nicht möglich. Dies ist aber bereits heute der Fall.

platzes am Postpark entlastet (vgl. hierzu auch Kapitel 3.4); andererseits ergeben sich weitere verkehrsentlastende Effekte dadurch, dass Verkehre aus Richtung Klusetor kommend mit Ziel in der südwestlichen Altstadt direkt über die Fleischhauerstraße in die Cappelstraße abbiegen können. Die Maßnahme sollte zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs (vgl. § 45 Abs. 1 StVO) durchgeführt werden, um Potenziale und Auswirkungen auch im Zusammenhang mit Maßnahme F1 (fußgängerzonenähnliche Gestaltung der Poststraße zwischen Cappel- und August-Kleine-Straße, später ggf. Ausweisung und Umgestaltung als Fußgängerzone; vgl. Kapitel 6.4) untersuchen zu können. Im Rahmen des Verkehrsversuchs sollte zudem geprüft werden, ob die geänderte Verkehrsregelung zu Mehrverkehren in der Kolpingstraße führt und ob diese vertretbar sind.

Mit der Einrichtung einer sog. „unechten“ Einbahnstraße auf der HOSPITALSTRAßE wird eine Entlastung der Straße vom Durchgangsverkehr erreicht, indem eine Einfahrt aus Richtung Cappelstraße unterbunden wird (Verbot der Einfahrt mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“). Zur baulichen Betonung des Durchfahrtsverbots sollte eine ggf. vorerst provisorische Fahrbahnverengung mit Durchlass für den Radverkehr vorgesehen werden; im Rahmen einer späteren Neustrukturierung bzw. Umgestaltung des Straßenraums (vgl. Kapitel 6.4 – Maßnahme F8) kann eine solche provisorische Lösung durch eine passende gestalterische Einbindung abgelöst werden. Die Umsetzung der unechten Einbahnstraße ist erst nach Bau der verlängerten Bahnhofstraße möglich, um längere Umwegfahrten oder unerwünschte Schleichverkehre (z.B. über den Nicolaiweg) zu unterbinden.

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch den Altstadt kern bietet sich am KNOTEN GEISTSTRAßE / BRÜDERSTRAßE die Regelung „vorgeschriebene Fahrtrichtung links“ an für Fahrzeuge, die aus Richtung Altstadt kern kommend auf die Brüderstraße treffen. Die Durchführung der Maßnahme kann zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs erfolgen, um die damit verbundenen Auswirkungen, wie z.B. Entlastungs- und mögliche Verlagerungseffekte zu beobachten.

Schließung Südtangente (K4)

Der Lückenschluss der Südtangente wurde bereits in Kapitel 5.1 (Szenarien) hinsichtlich seiner verkehrlichen Auswirkungen betrachtet und wäre die Vervollendung des seit vielen Jahren geplanten Ringsystems um die Altstadt. Durch den Lückenschluss ist eine gewisse Entlastung der Altstadt insbesondere vom Durchgangsverkehr zu erwarten.

Neben dem Lückenschluss in Form der Fortführung des Konrad-Adenauer-Rings (Unionstraße bis Roßfeld) sind dabei auch verkehrliche Eingriffe in die Weißenburger Straße vorgesehen. So sollen die vorhandenen Bahntrassen der DB und der WLE nur noch vom Fuß- und Radverkehr gequert werden können (DB-Trasse mittels Unterführung, WLE-Trasse mittels Bahnübergang).

Abb. 52: Skizze zur Schließung der Südtangente

Quelle: Webseite Stadt Lippstadt

6.2 Ruhender Verkehr

Beim ruhenden Verkehr sollten Angebot und Nachfrage sowohl quantitativ als auch räumlich in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Die Ausgangsbedingungen in der Lippstädter Altstadt sind grundsätzlich gut (u.a. insgesamt moderate Auslastungsquote, Parkleitsystem); diese Qualitäten gilt es zu sichern und gezielt weiter zu entwickeln („nachjustieren“).

Neben den Zielen einer guten Erschließung der Altstadt und einer hohen Effizienz bzw. Wirtschaftlichkeit muss es aber auch darum gehen, die Verträglichkeit mit anderen Nutzungen zu gewährleisten sowie Potenziale in Hinblick auf eine qualitätvolle und nachhaltige Stadtentwicklung zu nutzen.

Parkplatz ehemaliges Hallenbad (P1)

Auf dem Gelände des ehemaligen Jakob-Koenen-Bades ist der Neubau eines Parkplatzes geplant (vgl. hierzu auch Kapitel 5.1, Basisprognose). Im Saldo ergibt sich eine Zunahme der Stellplatzkapazitäten um etwa 100 Stellplätze. Durch die Erschließung über bzw. der Lage an der Straße Cappeltor profitiert vor allem der nordwestliche Bereich der Altstadt, so dass das bestehende Ungleichgewicht z.T. ausgeglichen werden kann. Der abfließende Verkehr des Parkplatzes sollte und kann über die Mühlen- und die Soeststraße abgewickelt werden²⁰.

Die Maßnahme befindet sich bereits in Umsetzung (Stand: Juli 2014).

²⁰ Andere Varianten zum Abfluss des Verkehrs kommen aus fachlicher Sicht nicht in Frage. So würde ein Abfluss über das Cappeltor in nördliche Richtung (d.h. Umbau/-gestaltung der Straße Cappeltor für Zweirichtungsverkehr) zwar die Altstadt in Teilen entlasten; über den bereits heute stark belasteten Knoten Beckumer Straße/Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße/Cappeltor müsste aber ein entsprechender Mehrverkehr abgewickelt werden. Der Abfluss über die Burgstraße (d.h. bei Umkehr der Einbahnstraßenregelung) wäre grundsätzlich auch möglich, wäre jedoch kaum mit der dort dominierenden Wohnnutzung vereinbar.

Neubau P+R (P2)

Aus der Bestandsanalyse resultiert ein Bedarf zur Erweiterung des bestehenden P+R-Angebots. Da auch Handlungsbedarf zur Erneuerung des Busbahnhofs besteht (vgl. Kapitel 3.7), sollten diese beiden Maßnahmen im Zusammenhang angegangen werden, um eine neue und städtebaulich ansprechende Eingangssituation in die Altstadt aus Richtung Osten schaffen zu können.

Hierbei wird ein Seitenwechsel zwischen dem Busbahnhof und dem P+R empfohlen, um kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen. Dies steigert einerseits die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs; andererseits nimmt der Querungsbedarf von Fußgängern an der Rixbecker Straße ab und eröffnet somit Spielraum für andere verkehrstechnische und -gestalterische Möglichkeiten auf der Rixbecker Straße.

Das erweiterte P+R-Angebot auf der Nordseite sollte im Rahmen eines Parkhauses oder einer Parkpalette realisiert werden, erfordert aber – dies gilt für den Neubau des Busbahnhofs ebenfalls (vgl. hierzu auch Kapitel 6.5, Maßnahme Ö1) – eine sensible städtebauliche Einfügung.

Aufgrund der eher langfristigen Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens und des gleichzeitig aber akuten Handlungsbedarfs an zusätzlichen P+R-Kapazitäten sollten auch kurzfristige (Übergangs-) Lösungen in Erwägung gezogen werden. So bietet sich einerseits das Parkdeck des Fachmarktzentrums an (Nähe zum Bahnhof; momentan sehr geringe Auslastung, vgl. Kapitel 3.4); andererseits könnte auch das Uniongelände zwischengenutzt werden. Im Rahmen von Sondierungsgesprächen mit den entsprechenden Eigentümern sollten Machbarkeiten und Potenziale ausgelotet werden.

Aufwertung Parkhäuser (P3)

Zur besseren Auslastung und Akzeptanz der Parkhäuser ist deren Gestaltung an aktuelle Bedürfnisse anzupassen. Neben der Schaffung von komfortablen Stellplatzbreiten (mind. 2,50 m, besser 2,60-2,70 m) betrifft dies vor allem auch Verbesserungen hinsichtlich der Licht- und Farbgestaltung (helleres und freundlicheres Erscheinungsbild) sowie die (soweit möglich) Optimierung der Fahrwege (u.a. Breite der Fahrspuren, Sichtbarkeit von Pfeilern). Trotz des damit verbundenen geringfügigen Verlustes an Stellplätzen ergeben sich für alle Beteiligten Vorteile (z.B. bessere Auslastung und damit höhere Wirtschaftlichkeit für die Betreiber, weniger Parksuchverkehr in der Altstadt).

Darüber hinaus sollten weitere Anstrengungen hinsichtlich einer stärkeren Vermarktung der Parkbauten als Quartiersgaragen (für Dauerparker wie Beschäftigte und Anwohner) unternommen werden. Hier ist eine Intensivierung in der Zusammenarbeit zwischen Parkhausbetreibern und der Stadt anzustreben.

Altstadt West – Schaffung von neuen Kapazitäten (P4)

Die Möglichkeiten zur Schaffung neuer Kapazitäten im westlichen Bereich der Altstadt sind aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeiten stark eingeschränkt. Bei der Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts für das ehemalige Gelände des Güterbahnhofs ist daher die Integration

bzw. Schaffung von neuen Stellplatzkapazitäten zu prüfen; hierbei ist auch die Einbindung des bestehenden (eher unbefestigten) Parkplatzes an der Klosterstraße sowie eine mögliche Mitnutzung der Stellplätze durch das Hospital zu berücksichtigen. Aufgrund der städtebaulichen Eingangssituation ist eine qualitätvolle Gestaltung der Anlage erforderlich.

Stellplätze für Wohnmobile und Reisebusse (P5)

Die bestehenden Stellplätze für Wohnmobile (südlich des Kombibades an der Bückeburger Straße) werden zwar gut angenommen, sind aber zeitweise vollständig ausgelastet; es besteht somit weiterer Bedarf zur Schaffung attraktiver (d.h. entsprechend ausgestatteter) Stellplätze für Wohnmobile in der Nähe der Altstadt. Als potenzielle Standorte kommen das Uniongelände und der Bereich südlich des evangelischen Gymnasiums in Frage; beide Standorte sind jedoch mit eventuellen weiteren stadt- und verkehrsplanerischen Entwicklungsoptionen zu koordinieren.

Für Reisebusse stehen momentan keine speziell ausgewiesenen Stellplätze zur Verfügung. Aufgrund des erhöhten Flächenbedarfs ist ein Standort im Altstadtkern nicht umsetzbar; als möglicher Standort könnte der Bereich der Wendeschleife des Kombibades fungieren. Zur besseren (fußläufigen) Erreichbarkeit der Altstadt wäre ein Ausstieg für Fahrgäste u.a. am Stadttheater möglich.

6.3 Radverkehr

Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist in Lippstadt bereits heute vergleichsweise hoch (vgl. Kapitel 3.9). Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs und der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit stellt das Fahrrad eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen (vgl. Kapitel 5.2 und BASt 2013). Die mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z.B. Lastenfahrrad, Pedelec) und die guten Rahmenbedingungen in Lippstadt (u.a. flache Topographie) lassen Potenzial zur Verlagerung weiterer Fahrten insbesondere bei kurzen bis mittleren Wegeentfernungen erkennen. Die Bestandsanalyse hat jedoch auch Defizite hinsichtlich der Sicherheit und der Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr offenbart, die es zu beheben gilt; ein sicheres und attraktives Wegenetz ist eine Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Radfahrer und Fußgänger stellen nach wie vor die schwächeren Verkehrsteilnehmer dar und müssen mit entsprechenden Maßnahmen geschützt werden.

Verbesserung bestehender Radinfrastruktur (R1)

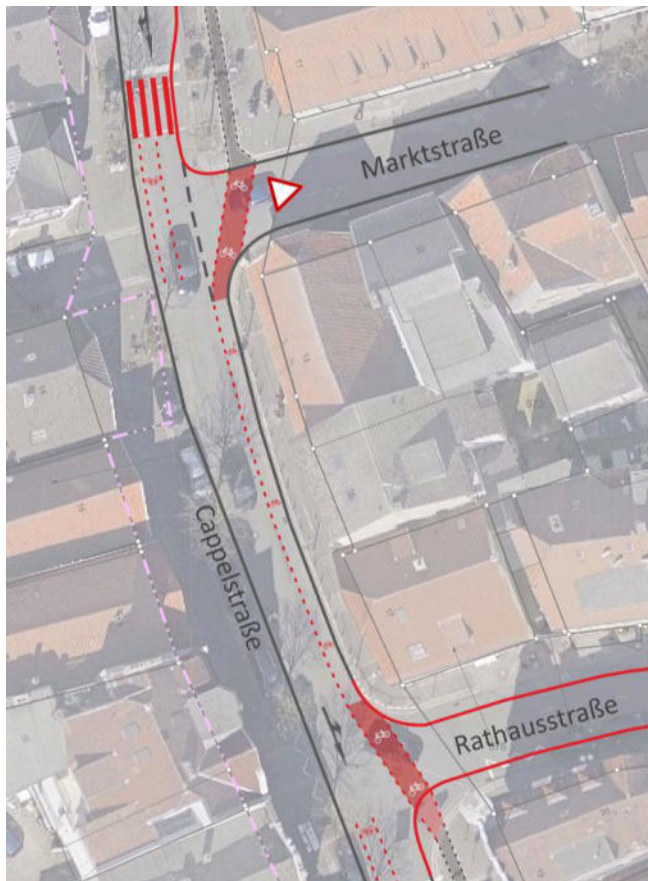
Mittels Kennzeichnung eines Schutzstreifens entgegen der Fahrtrichtung kann auf der CAPPELSTRAßE (zwischen Rathaus- und Marktstraße) eine wichtige Lücke im Radwegenetz geschlossen werden (vgl. Abbildung 53). Voraussetzung hierfür ist jedoch die Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Cappelstraße (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K1 Stufe 2).

Zur besseren Befahrbarkeit sollte der kombinierte Geh-/Radweg entlang der DR.-WILHELM-RÖPKE-STRASSE (zwischen Cappeltor und Lippertor) von Bewuchs frei geschnitten und punktuell²¹ verbreitert werden.

Neue Radinfrastruktur (R2)

In der CAPPELSTRASSE ist in Fahrtrichtung aufgrund des engen Straßenquerschnitts die Anlage einer separaten Radinfrastruktur nicht möglich; die vorhandenen Sicherheitsdefizite (Radfahrer werden z.T. vom Kfz-Verkehr überholt → erhöhte Unfallgefahr durch sich öffnende Autotüren; bei Unsicherheit weichen Radfahrer auf den Gehweg aus → Konfliktpotenzial mit Fußgängern) und die wichtige Bedeutung der Straße auch für den Radverkehr (fast 3'000 Radfahrer stadteinwärts pro Tag) erfordern jedoch eine für alle Verkehrsteilnehmenden zufriedenstellende und sichere Lösung.

Abb. 53: Detailskizze Cappelstraße



Quelle: Eigene Darstellung (Hintergrund: Luftbild der Stadt Lippstadt)

Die Stadt Soest hat 2008 in der Jakobistraße, die die gleichen Rahmenbedingungen wie die Cappelstraße aufweist (u.a. Einbahnstraße, Tempo 30-Zone, wichtige Verbindung in die Altstadt, rechtsseitiges Parken, enger Straßenquerschnitt, Straße mit Busverkehr), einen Verkehrsversuch gestartet und dort einen Mittelstreifen als Schutzstreifen für Radfahrer markiert. Die Stadt Soest

²¹ Eine Verbreiterung des ganzen Abschnitts ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.

hat mit dieser Lösung in den letzten Jahren sehr gute Erfahrungen gemacht²² und bekam 2013 den Deutschen Fahrradpreis für dieses Projekt verliehen.

Aufgrund der vergleichbaren Situation in Lippstadt sollte die „Soester Lösung“ auf die Cappelstraße übertragen werden. Die nur um wenige Sekunden verlängerte Fahrzeit für den Kfz-Verkehr²³ ist vor dem Hintergrund der damit verbundenen Verbesserungen (insbesondere Senkung der Unfallgefahren, Erhalt der Stellplätze möglich) zu vernachlässigen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bereits heute auf der Cappelstraße das Überholen von Radfahrenden aufgrund des engen Straßenquerschnitts nur in wenigen Abschnitten erlaubt ist; in den meisten Fällen kann kein ausreichender Seitenabstand zwischen überholendem Fahrzeug und überholtem Fahrzeug (Fahrrad) gewährleistet werden. Für den Busverkehr hat diese Maßnahme keine Auswirkungen, da Busse bereits heute Radfahrer per se nicht überholen können.

Abb. 54: Jakobistraße in Soest



Quelle: Foto, durch Stadt Soest zur Verfügung gestellt

Abb. 55: Cappelstraße



Quelle: Eigenes Foto

Durch die Neuaufteilung des Verkehrsraumes WOLDEMEI/BRÜDERSTRASSE (Reduzierung auf eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr; vgl. auch Kapitel 6.1, Maßnahme K2) kann der frei werdende Raum für den Radverkehr genutzt werden, so dass wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz (Nord-Süd-Verbindung) der Altstadt möglich sind (z.B. direkte und sichere Verbindung zwischen den nördlich der Altstadt gelegenen Siedlungsbereichen und dem Bahnhof). Als Maßnahmen kommen die Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung (von Süden nach Norden) und eines Radfahrstreifens entgegen der Fahrtrichtung (von Norden nach Süden) zum Einsatz; dadurch, dass der Straßenzug lediglich ummarkiert werden muss und keine größeren baulichen Eingriffe erforderlich sind, handelt es sich um eine kostengünstige und effektive Maßnahme. Im Rahmen der Umgestaltung sind jedoch auch entsprechende Lückenschlüsse bzw. Übergänge am Kreisverkehr am Bahnhof (vgl. Abbildung 51) und an den weiteren Knotenpunkten sicher zu stellen (vgl. hierzu auch Maßnahme R6).

²² sinkende Unfallgefahr für Radfahrer, keine Auffälligkeiten hinsichtlich möglicher Verspätungen des Busverkehrs, keine Unmutsäußerungen von Seiten der Autofahrenden bekannt geworden, sinkende Lärmbelastung der Anwohner durch nur noch geringe Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit

²³ Hierbei ist auch zu bedenken, dass in der Praxis kaum ein/e Radfahrer/in die Cappelstraße in ihrem gesamten Verlauf befahren wird. Vielmehr ist davon auszugehen, dass Radfahrer die Cappelstraße abschnittsweise befahren, d.h. den Kfz-Verkehr nur temporär verlangsamen; hierdurch kommen wiederum weitere positive Effekte zum Tragen (u.a. sinkende Lärmbelastung der Anwohner durch sinkendes Geschwindigkeitsniveau).

Abb. 56: Integration von Radverkehrsanlagen auf der Woldemei - Fotomontage

Quelle: dh-plan, Planungsbüro D. Holzhauer, Lippstadt

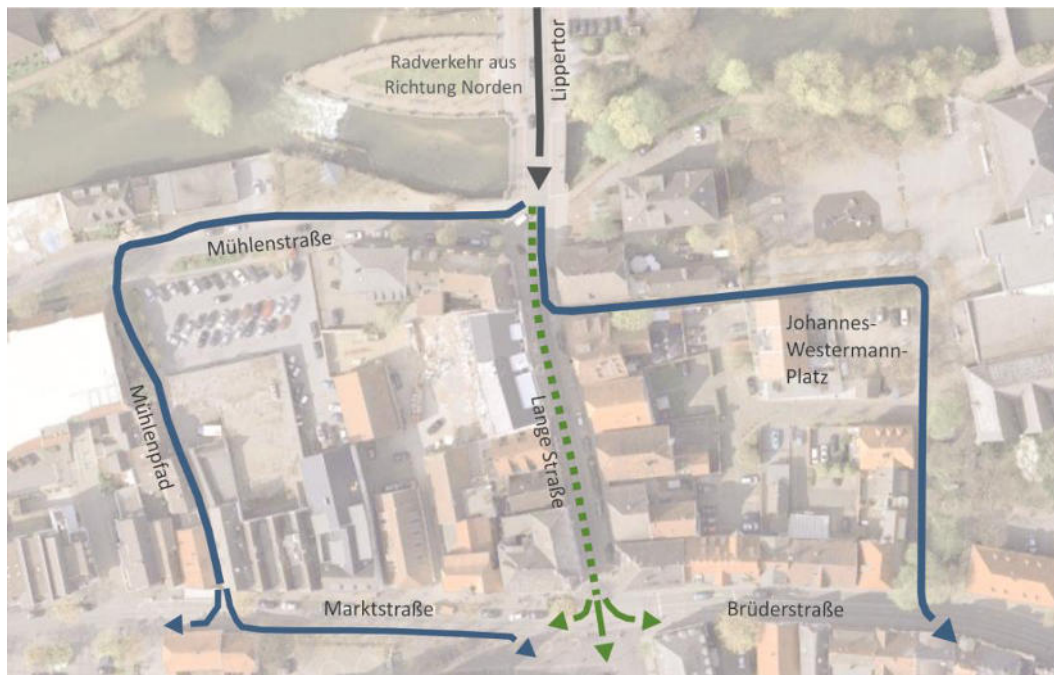
Auf der LANGE STRAßE fehlt im Abschnitt zwischen der Mühlen- und der Marktstraße momentan der Lückenschluss für den Radverkehr Richtung Süden, bzw. die Fahrt ist derzeit mit einem Umweg über die Verbindung Mühlenstraße/Mühlenpfad verbunden oder wird von Radfahrern verkehrswidrig auf dem Gehweg fortgesetzt (vgl. Kapitel 3.5). Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K1 Stufe 2) wäre die Markierung eines Schutzstreifens entgegen der Fahrtrichtung möglich.

Grundsätzlich bestehen zwei Führungsvarianten für den Radverkehr:

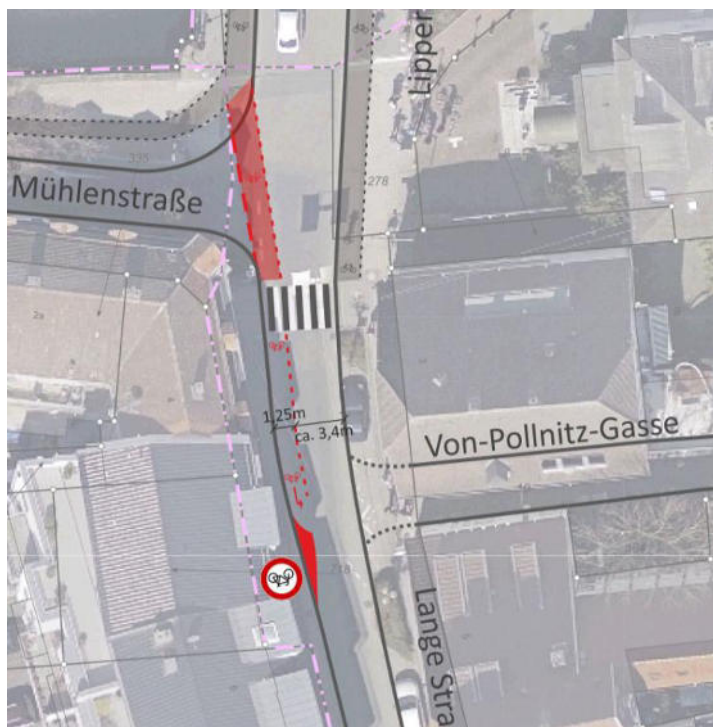
- 1.) Beibehaltung der Verbindung über Mühlenstraße und Mühlenpfad; Verbesserung der Verbindung über den Johannes-Westermann-Platz (Schutzstreifen auf der Lange Straße zwischen Mühlenstraße und Von-Pollnitz-Gasse; bessere Befahrbarkeit der Route über den Johannes-Westermann-Platz z.B. mittels Asphaltstreifen auf dem Kopfsteinpflaster)
- 2.) Schutzstreifen auf der Lange Straße zwischen Mühlen- und Marktstraße → Sicherung des Radverkehrs am Knoten Lange Straße/Brüderstraße erforderlich (in Form einer Integration des Radverkehrs in die bestehende Fußgänger-LSA mittels separater Signalisierung²⁴). Der genannte Lösungsansatz ist zwar verkehrstechnisch möglich. In der Praxis ist jedoch davon auszugehen, dass die separate Signalisierung von Radfahrern häufig ignoriert wird und sich dadurch trotzdem gefährliche Situationen am Knotenpunkt ergeben.

Weitere alternative Führungsvarianten, die den Radverkehr ebenfalls direkt entlang der Lange Straße führen (z.B. auf der Ostseite unter Wegfall der Stellplätze), sind ebenfalls denkbar, müssten allerdings im Detail geprüft werden. Eine Lösung ist in Abstimmung mit den Anwohnern zu suchen.

²⁴ Eine solche Sicherung wäre erforderlich, um Konflikte zwischen Radfahrern (von Norden kommend) und abbiegenden größeren Fahrzeugen wie z.B. Bussen (von der Brüder- in die Lange Straße) zu vermeiden.

Abb. 57: Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs aus Richtung Norden am Lippertor

Quelle: Eigene Darstellung (Hintergrund: Luftbild der Stadt Lippstadt)

Abb. 58: Detailskizze Lange Straße (Variante 1)

Quelle: Eigene Darstellung (Hintergrund: Luftbild der Stadt Lippstadt)

Das Radwegenetz weist entlang der RIXBECKER STRASSE eine Lücke zwischen dem Kreisverkehr am Bahnhof und dem weiter östlich gelegenen Bahnübergang auf. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts und der nicht unerheblichen Verkehrsbelastung ist zu prüfen, ob auf diesem Abschnitt die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen oder lediglich alternative Maßnahmen z.B. in

Form von „Rad“-Piktogrammen an den Fahrbahnrandern möglich sind²⁵. Es ist in jedem Fall zu berücksichtigen, dass die verbindende Funktion der Rixbecker Straße für den Radverkehr aufgrund der Neubauten der Fachhochschule zukünftig an Bedeutung zunimmt (vgl. Kapitel 5.1, Basisprognose).

Auf der NEUEN BAHNHOFSTRAßE sieht die bisherige Planung einen Schutzstreifen in Richtung Osten und einen Radweg in Richtung Westen vor. Zur Anbindung der Cappelstraße sind im unteren Teil der Straße (zwischen Nicolaiweg und der neuen Bahnhofstraße) beidseitig Radwege im Seitenraum geplant; hier sollten später – vor dem Hintergrund einer möglichst einheitlichen Ausgestaltung – auch andere Maßnahmenansätze wie beispielsweise die Verlängerung des mittig geführten Schutzstreifens (siehe oben) in Erwägung gezogen werden.

In den abseits der Hauptachsen gelegenen Bereichen werden TEMPO 30-ZONEN ausgewiesen (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K1). Dort sind Radverkehrsanlagen nicht zulässig (vgl. *Exkurs* in Kapitel 3.5) und aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (und der geringeren Verkehrsbelastungen) auch nicht erforderlich. Die Benutzungspflicht bestehender Anlagen (z.B. an der Bückeburger Straße) ist dementsprechend aufzuheben (Abbau der Beschilderung).

Öffnung von Einbahnstraßen (R3)

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Altstadt (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K1) ist wesentliche Voraussetzung für die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Durch die Öffnung der Einbahnstraßen kann die Durchlässigkeit der Altstadt und damit die Erreichbarkeit von Zielorten für den Radverkehr wesentlich verbessert werden. Hinzu kommt, dass die Umsetzung ohne größere bauliche Eingriffe möglich ist; z.T. ist die Benutzungspflicht bestehender Radwege aufzuheben.

Sicherung Querung (R4)

Auf der Straße LIPPERTOR befindet sich auf Höhe des Kastanienweges eine Fußgänger-LSA. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit²⁶ sollte der Radverkehr in die LSA-Steuerung mittels separater Signalisierung (Anmeldung per Induktionsschleife und/oder Anforderungstaster) integriert werden. Diese Maßnahme ist vor kurzem (Juni 2014) bereits umgesetzt worden.

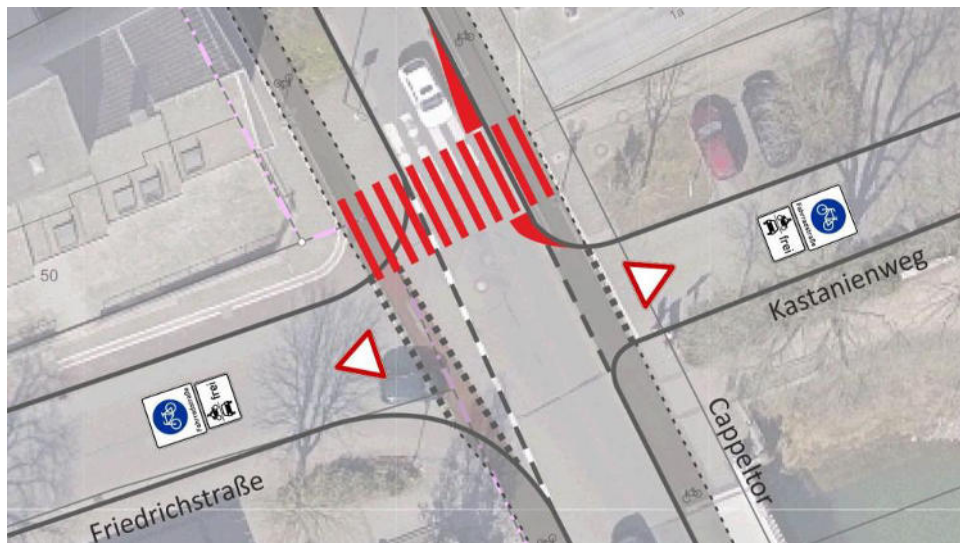
Auf der Straße CAPPELTOR ist auf Höhe Friedrichstraße die Querung der geplanten Fahrradstraße (vgl. Maßnahme R5) zu sichern. Die heutige Vorfahrtsregelung wird zwar beibehalten aber stärker

²⁵ Ein von der AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg) in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zu dem Schluss, dass auch bei schmalen Fahrbahnen mit einer Breite ≤ 7,00 m die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. So wird der Einsatz von beidseitig angelegten Schutzstreifen bereits ab einer Breite der Kernfahrbahn von 4,10 m und einer Verkehrsmenge bis zu 12'000 Kfz/Tag empfohlen (vgl. Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen 2014). Die Rixbecker Straße erfüllt die genannten Kriterien.

²⁶ Die Unfallstatistik weist an dieser Stelle ein erhöhtes Unfallaufkommen zwischen dem Kfz-Verkehr und querenden Radfahrern auf.

betont. Zudem könnte eine Verschmälerung der Fahrbahn im Bereich des Fußgängerüberweges für ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau sorgen²⁷.

Abb. 59: Detailskizze Cappeltor



Quelle: Eigene Darstellung (Hintergrund: Luftbild der Stadt Lippstadt)

Fahrradstraßen (R5)

Fahrradstraßen können einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten (steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz-Führern und Radfahrern) und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da hierfür i.d.R. Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausreichen. Sie können insbesondere auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnitten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden.

Abb. 60: Fahrradstraße in Osnabrück



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 61: Kastanienweg



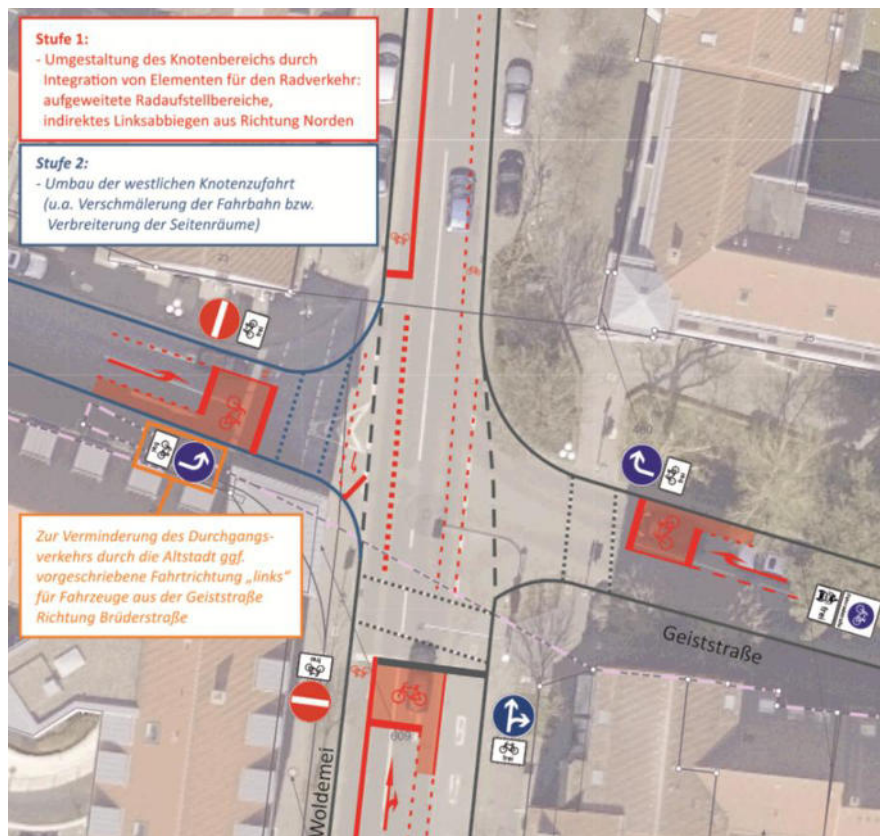
²⁷ Alternativ wäre auch ein Vorrang der Fahrradstraße möglich, d.h. Fahrzeuge auf der Cappelstraße haben gegenüber Fahrzeugen auf der Friedrichstraße Vorfahrt zu gewähren. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist jedoch zur Hauptverkehrszeit ein Fahrzeugrückstau bis zur Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße nicht auszuschließen.

Als Fahrradstraße bietet sich insbesondere die Achse Friedrichstraße – Kastanienweg – Im Grünen Winkel an (wichtige Wegeverbindung für die radfahrenden Schülerinnen und Schüler, Teil des Radroutennetzes NRW²⁸). Sollte der Ansatz hier positive Erfahrungen zeigen, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auch auf der Achse Geiststraße – Esbecker Straße als Hauptradwegeverbindung aus Osten Richtung Altstadt anzustreben.

Radfahrerfreundliche Knotengestaltung (R6)

In die Gestaltung des KNOTENS WOLDEMEI/GEISTSTRASSE ist der Radverkehr stärker zu integrieren (aufgeweitete Radaufstellbereiche, indirektes Linksabbiegen aus Richtung Norden), um sichere Querungs- und Abbiegevorgänge für den Radverkehr zu gewährleisten. Diese Notwendigkeit ergibt sich einerseits aus der Umgestaltung der Woldemei mit neuen Anlagen für den Radverkehr (vgl. Maßnahme R2); andererseits erfolgt hier der Übergang zwischen der geplanten Fahrradstraße aus Richtung Osten (vgl. Maßnahme R5) und dem westlichen Abschnitt der Geiststraße.

Abb. 62: Detailskizze Knoten Woldemei/Geiststraße



Quelle: Eigene Darstellung (Hintergrund: Luftbild der Stadt Lippstadt)

Die Situation in der südwestlichen Ecke des KNOTENS WIEDENBRÜCKER STRASSE / DR.-WILHELM-RÖPKE-STRASSE ist momentan unzureichend gelöst (beengte Platzverhältnisse, gemeinsamer Geh-/Radweg, starke Verschwenkung), so dass ein erhöhtes Konfliktpotenzial sowohl zwischen Radfahrern

²⁸ Es wäre beispielsweise auch möglich, die heutige Radroute, die von der Friedrichstraße abzweigt und leicht umwegig über Ostendorfallée und Magister-Justinus-Weg Richtung Grüner Winkel geführt wird (vgl. Abbildung 8), zukünftig direkt auf die Fahrradstraße Richtung Grüner Winkel zu legen.

untereinander als auch zwischen Radfahrern und Fußgängern besteht. Die Verbreiterung des bestehenden Geh-/Radweges durch eine Erweiterung des Brückenbauwerks wird derzeit bereits geprüft. Mittlerweile liegt diesbezüglich eine Vorplanung vor (Stand: Juli 2014)

Am zukünftigen KNOTEN DER CAPPELSTRAßE MIT DER „NEUEN“ BAHNHOFSTRAßE sehen die bisherigen Planungen eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr aus Richtung Westen vor.

Ergänzung Radabstellanlagen (R7)

Die Bereitstellung eines ausreichenden und qualitätvollen Angebots an Radabstellanlagen ist neben den o.g. Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs.

Standorte, an denen Radabstellanlagen ergänzt bzw. ausgebaut werden sollten, sind der Bahnhof, der Bereich Poststraße bzw. Postpark, der Marktplatz sowie das Stadttheater. An den genannten Standorten wurden im Rahmen der Bestandsanalyse entweder bereits vermehrt „wild“ abgestellte Fahrräder beobachtet, oder es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach geeigneten Abstellmöglichkeiten an diesen Standorten künftig weiter zunehmen wird.

Einrichtung einer E-Bike-Ladestation (R8)

Mit der zunehmenden Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects, E-Bikes; vgl. Kapitel 5.2) steigt auch der Bedarf zum Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes (Akku-Ladestationen, Ladesäulen). Von einem solchen Ladenetz können auch ähnliche, ebenfalls flächensparsame Fahrzeuggruppen (E-Roller, E-Scooter) profitieren. Zu einer E-Bike-Ladestation am Bahnhof (im Bereich der Radstation) bestehen bereits erste Überlegungen; der Standort ist vor allem für Nutzergruppen wie z.B. Pendler geeignet.

Abb. 63: E-Bike-Ladestation in De Haan (Belgien)



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 64: Radhaus in Ulm



Einrichtung von „Anker“-Abstellanlagen (R9)

„Anker“-Abstellanlagen zeichnen sich gegenüber den herkömmlichen Radabstellanlagen durch besondere Ausstattungsmerkmale und eine auffällige hochwertige Gestaltung aus; es handelt sich

um überdachte Anlagen, die wenn möglich beleuchtet und mit abschließbaren Einheiten und Schließfächern ausgerüstet sind sowie gut sichtbar im Stadtbild sein sollten (Zeichen der Radverkehrsförderung aber auch soziale Kontrolle). Zielgruppe sind insbesondere Personen, die ihr Fahrrad während eines längeren Zeitraums witterungsgeschützt und sicher abstellen möchten (z.B. Fahrradtouristen, Beschäftigte).

Als Standorte für solche Anlagen kommen der Bahnhof (z.B. Integration auf dem südlich der Bahnlinie gelegenen K+R-Platz), das Stadthaus (Aufwertung und Öffnung der bestehenden Anlage) sowie das Stadttheater mit seiner Lage an der Römer-Lippe-Route in Betracht.

Freigabe Fußgängerzone (R10)

Aufgrund der Öffnungszeiten der Geschäfte und der in den Morgenstunden niedrigen Fußgängerfrequenz könnte die Fußgängerzone zukünftig etwas länger, d.h. von 20-9 Uhr, statt wie bisher von 20-8 Uhr, für den Radverkehr freigegeben werden.

6.4 Fußverkehr / Straßenraumgestaltung

Das Zufußgehen spielt als „Basis-Verkehrsmittel“ eine besondere Rolle und ist die natürlichste Fortbewegungsart. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß. Insbesondere im Nahbereich (bis 1 km Entfernung / ca. 15 Minuten Unterwegszeit), der in etwa dem Durchmesser des Altstadt-kerns entspricht, nimmt der Fußverkehr eine dominante Position ein.

Eine Innenstadt lebt von guten Fußgängerqualitäten. Durch die Hervorhebung von bestehenden Qualitäten und Besonderheiten sowie die Behebung von Schwachstellen und Defiziten kann die Lippstädter Altstadt in ihrer Funktionsvielfalt und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gestärkt werden. Hierbei ist vor allem die Gestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen von entscheidender Bedeutung, da sie das Stadtbild und die Wahrnehmung durch Fußgänger maßgeblich prägen; sie sind Teil des täglichen Lebens und dienen vielfältigen Funktionen (Durchqueren, Verweilen, Kommunizieren). Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Insofern sind die Nahmobilitätsqualitäten als Maßstab und „Mehr-Wert“ der Altstadt zu verstehen.

Poststraße (F1)

Die Poststraße ähnelt im Abschnitt zwischen der Lange Straße und der August-Kleine-Straße aufgrund der angrenzenden Nutzungen und der Gestaltung (Außengastronomie, Mischverkehrsfläche) dem Charakter einer Fußgängerzone, ist jedoch momentan noch vom Kfz-Verkehr ohne Beschränkung befahrbar. Da die Befahrbarkeit dieses Abschnittes lediglich für Anwohnerinnen und Anwohner sowie temporär für den Lieferverkehr gewährleistet sein muss, wird die „offizielle“ Ausweisung als Fußgängerzone empfohlen mit entsprechenden Ausnahmeregelungen für die genannten Verkehre.

Der Abschnitt zwischen August-Kleine-Straße und Cappelstraße könnte „fußgängerzonenähnlich“ umgestaltet werden, um eine attraktivere und fußgängerfreundlichere Verbindung zwischen Cappel- und Poststraße zu schaffen. Hier wäre beispielsweise eine Aufwertung des Seitenraums auf der Nordseite (Nutzung als Flanierbereich für Fußgänger, Unterbindung Parken) sowie eine qualitätvolle Oberflächengestaltung in Anlehnung an den östlich angrenzenden Abschnitt denkbar; die Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr wäre zunächst weiterhin gewährleistet. Die vorgeschlagene Maßnahme könnte zunächst in einem Verkehrsversuch in Zusammenhang mit der Umkehr der Einbahnstraßenregelung im westlichen Abschnitt der Fleischhauerstraße (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K3) getestet werden, um genauere Aussagen zu Potenzialen und Auswirkungen treffen zu können.

Langfristig wäre zu prüfen, ob dieser Abschnitt ebenfalls als Fußgängerzone ausgewiesen werden kann, die jedoch weiterhin vom Busverkehr zu durchfahren ist. Unerwünschte Verlagerungseffekte des übrigen Kfz-Verkehrs wie z.B. eine steigende Verkehrsbelastung auf der Kolpingstraße, sind allerdings zu vermeiden.²⁹

Abb. 65: Poststraße – östlicher Abschnitt



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 66: Poststraße – westlicher Abschnitt



Querungen Fußgängerzone (F2)

Die Fußgängerzone wird an den Querstraßen unterbrochen und dort vom Kfz-Verkehr durchquert, eine Regelung, die sich grundsätzlich im Alltag eingespielt hat (vgl. Kapitel 3.6). Eine bessere Kennzeichnung (z.B. spezielle Oberflächengestaltung) kann jedoch insbesondere ortsunkundige Autofahrerinnen und Autofahrer stärker für diese besondere Situation sensibilisieren.

Da mit der Einführung von Tempo 30-Zonen in der Altstadt (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K1 Stufe 1) zukünftig von einem geringeren Geschwindigkeitsniveau auszugehen ist, sind die genannten Maßnahmen unter Umständen entbehrlich.

²⁹ Die steigende Verkehrsbelastung könnte daraus resultieren, dass Verkehre, die bisher über die Fleischhauer- und die Poststraße Richtung Soest- und Bückeburger Straße fahren, nun auf die Achse Fleischhauer Straße – Kolpingstraße – Weihenstraße – Soeststraße – Bückeburger Straße verlagert werden.

Abb. 67: Shared-space in Stockholm (Schweden)

Quelle: Eigene Fotos

Abb. 68: Begegnungszone in Frankfurt a.M.

Sicherung Querungen (F3)

Querungshilfen erleichtern dem Fußverkehr das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei; insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. In der Lippstädter Altstadt betrifft dies in erster Linie die Hauptachsen bzw. Straßen mit einer erhöhten Verkehrsbelastung (u.a. Cappeltor-Cappelstraße).

Abb. 69: Fußgängerüberweg am Cappeltor

Quelle: Eigene Fotos

Abb. 70: „Gehweg Nase“ in Frankfurt a.M.

Dort existieren bereits mehrere Querungshilfen, entweder in Form von Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder in Form von Fußgängerüberwegen. Es ist zu prüfen, ob einige der bestehenden Fußgänger-Lichtsignalanlagen durch andere Querungsvarianten, wie z.B. einen Fußgängerüberweg oder eine Fahrbahnverengung bzw. vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“), abgelöst werden können. Dadurch würden sich ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss³⁰ und kürzere Wartezeiten sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für querende Fußgänger ergeben. Gerade bei Umsetzung einer 30 km/h-Streckenregelung auf den Hauptachsen (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K1 Stufe 2) und im Zuge der Umgestaltung der Woldemei (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K2) bieten sich die genann-

³⁰ Lichtsignalanlagen führen dazu, dass der Kfz-Verkehr bis zum Stillstand abbremsen muss. Bei anderen Querungshilfen, wie z.B. einem Fußgängerüberweg, reicht oftmals eine geringe Geschwindigkeitsreduzierung von Seiten des Kfz-Verkehrs aus, damit sich entsprechende Fahrzeughücken zum Queren ergeben.

ten alternativen Querungsvarianten an, um die heute von diesen Straßen ausgehende Trennwirkung aufzuheben.

An Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf, jedoch bisher fehlender Sicherung des Fußverkehrs sollte der Einsatz zusätzlicher Querungshilfen geprüft werden (z.B. Cappelstraße, Höhe Nicolaiweg).

Einrichtung von Sitz- und Spielrouten (F4)

Speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten tragen maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei und schaffen für die Bürgerinnen und Bürger Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Kinder können sich auf diese Weise durch ihre Stadt „hindurch spielen“; bei mobilitätseingeschränkten oder älteren Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßig wiederkehrenden Verweilmöglichkeiten (auf einem möglicherweise längeren Weg). Sitz- und Spielrouten laden damit zum häufigeren zu Fuß Gehen ein, was wiederum zu lebendigen, öffentlichen Räumen beiträgt.

Neben den klassischen Sitzbänken, die in der Lippstädter Altstadt bereits in vielen Bereichen vorhanden sind, sollten als Elemente auf diesen Routen auch andere, multifunktional oder künstlerisch gestaltete Spiel- und Sitzgelegenheiten zum Einsatz kommen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe entscheidend.

Abb. 71: Sitzwürfel in Frankfurt a.M.



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 72: Bücherschrank in Offenbach a.M.



Die Einrichtung der Sitz- und Spielrouten bietet sich vor allem in Verbindung mit einer Aufwertung des Pfadesystems an (vgl. Maßnahme F8) und kann dieses in seiner Einzigartigkeit weiter hervorheben. Darüber hinaus sollten Sitz- und Spielrouten in anderen publikumsintensiven Bereichen (Fußgängerzone, Poststraße) sowie auf wichtigen Wegeverbindungen (z.B. Richtung Grüner Winkel) zum Einsatz kommen. Ggf. wäre im Zuge der Einrichtung der Routen auch eine Integration bzw. Verbesserung des Fußgänger-Leitsystems zu prüfen; die bestehenden themenspezifischen Rundgänge (Altstadt- und Wasser-Rundgang; vgl. Kapitel 3.6) könnten in diese Überlegungen ebenfalls einbezogen werden.

Verbesserung Fußweg (F5)

Bei den Gehwegen der MÜHLENSTRASSE besteht punktuell Handlungsbedarf, da einige Abschnitte bisher unbefestigt und daher bei schlechten Wetterverhältnissen nicht komfortabel nutzbar sind.

Mit Umsetzung der Einbahnstraßenregelung im westlichen Abschnitt der RATHAUSSTRASSE (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K3) ergibt sich Potenzial zur Stärkung des Fußverkehrs. Durch eine Verbreiterung der Seitenräume kann eine attraktive, fußgängerfreundliche Verbindung zwischen Rathaus-/Marktplatz und der Cappelstraße geschaffen werden. Neben komfortablen Gehwegbreiten besteht zudem Raum für andere Nutzungen (z.B. Außengastronomie) oder Maßnahmen (z.B. Installation von Sitz- und Spielgeräten; vgl. Maßnahme F4), die zu einer Belebung des Straßenraums beitragen und zum Flanieren einladen.

Verbesserungen an Knotenpunkten (F6)

Im Zuge der Umgestaltung des Knotens WOLDEMEI/GEISTSTRASSE für den Radverkehr (vgl. Kapitel 6.3, Maßnahme R6; Abbildung 61) sollten in der westlichen Knotenzufahrt auch die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden; die nicht benötigte Fahrbahnfläche sollte zurückgebaut und im Gegenzug die Seitenräume verbreitert werden.

Bei der ZUFAHRT ZUM PARKPLATZ CINEPLEX am Konrad-Adenauer-Ring ist ebenfalls keine Fußgängerfurt vorhanden. Ein „Trampelpfad“ auf der angrenzenden Grünfläche zeugt jedoch von einem erhöhten Querungsbedarf; im Online-Portal wurde diese Situation mehrfach als „gefährlich“ bezeichnet. Da es sich um keine Fläche im Besitz der Stadt handelt, ist die Möglichkeit zur Ergänzung einer Fußgängerfurt mit dem Eigentümer bzw. dem Parkhausbetreiber zu klären.

Fußgängerunterführung Bahnhof (F7)

Die Fußgängerunterführung am Bahnhof könnte durch gezielte gestalterische Aufwertungsmaßnahmen (neues Farb- und Lichtkonzept) in seiner Funktion gestärkt werden; ein helleres und freundlicheres Erscheinungsbild steigert zudem das subjektive Sicherheitsgefühl. Zur Sicherheit des Fußverkehrs sollte auch weiterhin keine Freigabe für den Radverkehr erfolgen.

Die Maßnahme ist bereits bewilligt und in Planung (Stand: Juli 2014).

Umgestaltung bzw. Aufwertung Straßenraum/Platz (F8)

Im Rahmen eines Werkstattverfahrens wurde die gestalterische Aufwertung des MARKTPLATZES thematisiert und daraus ein Entwurf für ein Gestaltungskonzept entwickelt. Mit den darin enthaltenen Ideen und Ansätzen (u.a. Verbesserung von Fußwegeverbindungen, Einbau eines Wasserspiels) können eine höhere Aufenthaltsqualität und eine bessere städtebauliche Integration dieses zentralen und für die gesamte Stadt bedeutenden bzw. identitätsstiftenden Platzes erreicht werden. Der mit der Umgestaltung einhergehende Wegfall von Stellplätzen (etwa 30) wird durch den geplanten Parkplatz auf dem Gelände des ehemaligen Jakob-Koenen-Bades (+ 100 Stellplätze; vgl. Kapitel 6.2, Maßnahme P1) mehr als kompensiert; gleichzeitig stehen im nahe gelegenen Parkhaus „Am Markt“ ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung (vgl. Kapitel 3.4). Bei der Umgestaltung des Platzes sollte weiterhin die Durchfahrt zwischen Rathaus- und Marktstraße gewährleistet sein, um unerwünschte Umwegfahrten zu vermeiden (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K3).

Das historische PFADESYSTEM stellt eine wichtige Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer von Norden nach Süden dar und ist ein besonderes Charakteristikum von Lippstadt, das es zu erhalten gilt. Da die Pfade in ihrer heutigen Ausgestaltung und ihrem heutigen Verlauf nur noch eingeschränkt ablesbar sind³¹, wäre die Sichtbarmachung und Qualifizierung der Pfade (sowie deren Übergänge) ein entscheidender Ansatz zu einer höheren Wertschätzung. Mittels eines einheitlichen Beleuchtungs-, Gestaltungs- und Bepflanzungskonzepts könnten die Pfade akzentuiert und eine gestalterische Fortführung der Pfade an den Übergängen der Querstraßen erreicht werden. Die Pfade eignen sich im Besonderen auch als Teil der Sitz- und Spielrouten (vgl. Maßnahme F4).

Abb. 73: Beleuchtungselement



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 74: Historischer Grundriss (Dresden)



Das ENTREE DES STADTPARKS „GRÜNER WINKEL“ wurde in den Jahren 2011 und 2012 mit einem neuen Spielplatz, einer neu modellierten Uferböschung mit Terrassierung und Sitzstufen, die bis ans

³¹ Insbesondere die versetzten Übergänge an den Querstraßen, die i.d.R. schlecht einsehbar und oftmals durch parkende Kfz verstellt sind, erschweren die Wahrnehmung der Pfade.

Wasser führen, sowie einer Holzbühne aufgewertet. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung dieses Ortes könnten temporär Sonnensegel aufgestellt und öffentliches W-Lan angeboten werden.³²

Abb. 75: Sitzstufen im Stadtpark-Entree



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 76: Hospitalstraße



Die HOSPITALSTRASSE ist in ihrer heutigen Ausgestaltung stark vom Kfz-Verkehr geprägt und weist eine nicht unerhebliche Verkehrsbelastung auf (vgl. Karte 3). Gleichzeitig bildet sie eine wichtige Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Dreifaltigkeitshospital und Bahnhof.

Mit dem Bau der verlängerten Bahnhofstraße ist eine verkehrsentslastende Wirkung auf der Hospitalstraße zu erwarten (vgl. Kapitel 5.1, Basisprognose), die durch die Einrichtung einer „unechten“ Einbahnstraße (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme K3) weiter verstärkt werden kann. Im Zuge dieser Ansätze könnte auch eine Neustrukturierung bzw. Neuordnung des Straßenraums mit breiteren Geh-/Seitenbereichen erfolgen, um Aufwertungspotenziale für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie den Fuß- und Radverkehr zu nutzen.

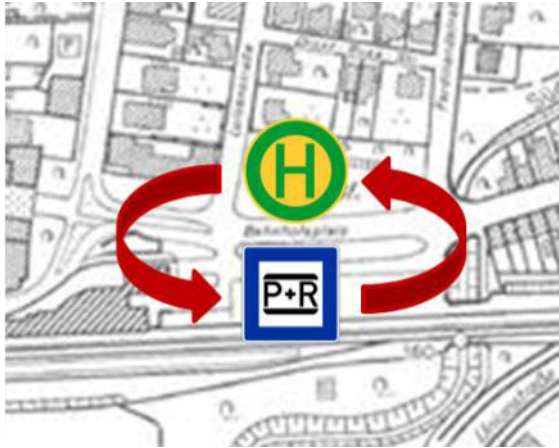
6.5 Öffentlicher Verkehr

Das attraktive Stadtbussystem und die Nähe des Bahnhofs sowie des Busbahnhofs tragen maßgeblich zu einer guten Erreichbarkeit der Lippstädter Altstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei; bereits etwa jede/r siebte Besucher/in der Altstadt reist mit dem Bus oder dem Zug an. Diese Qualitäten gilt es zu sichern; gleichzeitig sollten die Potenziale des ÖPNV (hohe Leistungsfähigkeit, Platz sparend, emissionsarm) stärker genutzt werden.

Neubau Busbahnhof (Ö1)

In der heutigen Ausgestaltung wird der Busbahnhof seiner bedeutenden Funktion als Ankunfts-, Umsteige- und Abfahrtsort kaum noch gerecht und weist sowohl ausstattungs- und lagetechnisch wie gestalterisch Handlungsbedarf auf (vgl. Kapitel 3.7).

³² Im spitzförmig zulaufenden Bereich zwischen Lippe und Kanal sind momentan keine schattenspendenden Elemente vorhanden, so dass dieser Bereich bei großer Hitze und starker Sonneneinstrahlung eher gemieden wird (Beobachtungen im Sommer 2013). Sonnensegel könnten Schatten spenden und so den Aufenthalt angenehmer gestalten. Zudem wird die Lesbarkeit von Displays (z.B. Smartphones, Laptops) verbessert.

Abb. 77: Seitenwechsel zwischen Busbahnhof und P+R

Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 78: Busbahnhof Roßmarkt in Schweinfurt

Quelle: Eigenes Foto

Wie bereits in Kapitel 6.2 (Maßnahme P2) erläutert, wird ein Seitenwechsel zwischen dem Busbahnhof und dem P+R empfohlen (u.a. aufgrund der kürzeren Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn). Durch den Neubau des Busbahnhofs kann eine attraktive städtebauliche Eingangssituation und ein neues Aushängeschild für die Stadt geschaffen werden, welches durch seine moderne Gestaltung sowie ein zeitgemäßes und bedarfsgerechtes Mobiliar hervorsticht. Aufgrund der Lage wird dabei eine gute und verträgliche Einfügung in den städtebaulichen Kontext erforderlich sein.

Aufwertung Haltestellen Stadtbus (Ö2)

Eine Aufwertung und möglichst einheitliche Ausstattung der Haltestellen trägt dazu bei, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten (Haltestellen als „Visitenkarten“ des ÖPNV, Wiedererkennungswert schaffen) bzw. für bestimmte Bevölkerungsgruppen (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) zu ermöglichen. Information, Kundenkommunikation und subjektives Wohl-/Sicherheitsgefühl sind hierbei wichtige Aspekte, die die Zugänglichkeit zum ÖPNV maßgeblich beeinflussen. Neben einer barrierefreien Gestaltung³³ spielen daher Merkmale wie Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und wenn möglich elektronische Informationstafeln eine wichtige Rolle.

Während einige Haltestellen nur punktuell nachzurüsten sind (z.B. Stadthaus und Tivoli in Bezug auf Barrierefreiheit), weisen andere Haltestellen größeren Handlungsbedarf auf (z.B. Kolpingstraße). Die im Maßnahmenprogramm vorgeschlagene Prioritätensetzung berücksichtigt dabei die Bedeutung bzw. Frequentierung der jeweiligen Haltestelle.

Bei einigen Haltestellen ist zu prüfen, ob und wie die vorgeschlagenen Ausstattungsergänzungen aufgrund der Platzverhältnisse möglich bzw. mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar sind.

³³ Eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen ist auch von Gesetzes wegen geboten. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sind die Aufgabenträger des ÖPNV dazu verpflichtet, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten.

6.6 Mobilitätsmanagement

Unter Mobilitätsmanagement sind alle nicht-infrastrukturellen bzw. nicht-investiven Maßnahmen zu verstehen, die auf eine effektive, intelligente und nachhaltige Mobilität abzielen. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz. Ihre geringe Kostenintensität ist vor allem wegen der enger werdenden finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand von Vorteil. Ein weiteres Ziel von Mobilitätsmanagement besteht darin, die bereits gute Erreichbarkeit der Altstadt besser zu vermarkten.

Einigen Personengruppen (ältere Menschen, Migranten, Personen mit Behinderung) sind z.B. oft die Möglichkeiten und Angebote des Umweltverbundes nicht oder nur unzureichend bekannt. Es gibt insbesondere Informationsbedarf zu Fahrplänen, Kosten, Nutzungsbedingungen etc.. Auch die Sprache kann eine Barriere bei der Nutzung von Verkehrsangeboten darstellen (englische Begriffe, fehlende Nachvollziehbarkeit von Tarifen usw.). Moderne Technik (u.a. Automaten, Fahrpläne im Internet, Kreditkartennutzung) kann abschreckend wirken und zur Nicht-Nutzung des Angebots führen.

Diese Probleme können durch gezielte Ansprache und Kampagnen für bestimmte Zielgruppen behoben und so neue Nutzer gewonnen werden. Die Niedrigschwelligkeit von Angeboten sollte als wesentlicher Bestandteil in das Mobilitätsmanagement einbezogen und durch Fachwissen aus entsprechenden Bereichen unterstützt werden.

Einrichtung einer Mobilitätszentrale

Bei einer Mobilitätszentrale werden sämtliche Informationen zu Verkehrsangeboten der Stadt gebündelt; hierbei ist insbesondere eine gute Zusammenarbeit der Akteure (u.a. Stadt, RLG) wichtig, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Die Mobilitätszentrale fungiert für die Bürgerinnen und Bürger als zentrale Anlauf- und Beratungsstelle in allen Fragen rund um das Thema Mobilität. Eine solche Beratung sollte sowohl vor Ort (d.h. zentral und gut erreichbar gelegen) als auch im Internet und per Telefon erfolgen. Als konkrete Maßnahmen kommen z.B. ein spezielles Neubürgermarketing oder Angebote zu betrieblichem Mobilitätsmanagement in Frage.

Abb. 79: Mobilitätszentrale in Nordhorn



Quelle: Eigene Fotos

Abb. 80: Spielfest in einem Frankfurter Innenstadtquartier



Kampagnen und Aktionen

Kampagnen und Aktionen bzw. Aktionstage sind wichtige Hilfsmittel, die Denkanstöße geben, „eine andere Sicht auf die Dinge ermöglichen“ und zu einem Umdenken in Hinblick auf eine effizientere und intelligentere Nutzung der Verkehrsmittel anregen. Dieses Marketing für eine nachhaltige Mobilität kann in Form von Veranstaltungen und/oder Informationsmaterialien (z.B. Broschüren, Flyer) erfolgen. Konkret könnten dies beispielsweise Image- und Marketingkampagnen für bestimmte Verkehrsträger oder Mobilitätsarten (z.B. Bus, Rad, B+R, CarSharing), Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr sowie öffentliche Veranstaltungen und Aktionen (z.B. zeitweilige Umwandlung einer Hauptverkehrsstraße für ein Spielplatz, „Zu Fuß zur Schule“, „autofreier Sonntag“) sein.

7 Fazit

Mit dem vorliegenden integrierten Mobilitätskonzept erfolgt eine konsequente Fortführung der Ansätze und Ideen des Integrierten Handlungskonzepts. Als Ergebnis liegt ein umfangreiches und aufeinander abgestimmtes Rahmenkonzept für die Lippstädter Altstadt vor, das konkrete Empfehlungen zu verkehrlichen und straßen-/stadtgestalterischen Maßnahmen enthält und erste Hinweise auf mögliche Prioritätensetzungen gibt. Durch einige Best-Practice-Beispiele und erste Entwurfsskizzen können zudem bereits Machbarkeiten und Erforderlichkeiten aufgezeigt werden.

Insgesamt können folgende zentrale Aussagen und Schlussfolgerungen festgehalten werden:

Ausgangslage

Die Lippstädter Alt- bzw. Innenstadt zeichnet sich insgesamt durch günstige Rahmenbedingungen aus (u.a. kompakter Siedlungskern, 60 % der Einwohnerinnen und Einwohner in max. zwei Kilometern zum Stadtzentrum, gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, Nutzungsvielfalt, Grüner Winkel als nahe gelegenes Naherholungsgebiet), die auch von der Bevölkerung wahrgenommen und geschätzt werden.

Das integrierte Mobilitätskonzept baut auf dieser Ausgangslage auf. Es nutzt die vorhandenen Stärken und reflektiert diese in Hinblick auf deren zukunftsfähige Weiterentwicklung; gleichzeitig setzt es bei den Schwächen an und nennt konkrete Ansätze zu deren Lösung. Hierbei wird vor allem auf die Schaffung eines ausgeglichenen Verkehrssystems abgezielt, bei dem gegenseitige Rücksichtnahme und partnerschaftliches Miteinander im Mittelpunkt stehen.

Integrierter und ganzheitlicher Ansatz

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Lippstädter Altstadt mit allen Verkehrsträgern aufgesucht wird und die Altstadtbesucher häufig multimodal unterwegs sind, d.h. sie nutzen nicht nur ein bestimmtes Verkehrsmittel, sondern sind eher flexibel ausgerichtet. Insofern kommt dem gewählten integrierten Ansatz eine hohe Bedeutung zu. Eine deutliche Priorisierung eines einzelnen Verkehrsträgers und eine einseitige Ausrichtung des Konzepts werden bewusst vermieden; das Mobilitätskonzept umfasst ein auf alle Verkehrsträger abgestimmtes Maßnahmenprogramm.

Nichtsdestotrotz spielt das Thema Nahmobilität eine bedeutende Rolle und sollte als Maßstab für die Innenstadtentwicklung gelten. Einerseits sind hier (beispielsweise im Vergleich zum Kfz-Verkehr) größere Defizite vorhanden, und es besteht bedeutender Nachholbedarf (z.B. fehlende Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr); andererseits bewirken die auf den Fuß- und Radverkehr bezogenen Maßnahmenvorschläge keine Benachteiligungen oder Einschränkungen des öffentlichen Verkehrs oder des motorisierten Individualverkehrs. Der Vorschlag zur flächendeckenden Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h beispielsweise schränkt die Erreichbarkeiten des Kfz-Verkehrs nicht ein, sondern trägt vielmehr zu einer besseren Verträglichkeit sowie einer höheren Verkehrssicherheit bei und bedeutet insbesondere für die „langsameren“ Verkehrsteil-

nehmenden und in Hinblick auf eine älter werdende Bevölkerung einen entscheidenden Zugewinn.

Das Mobilitätskonzept umfasst zudem eine ganzheitliche Betrachtung, indem bereits bestehende Projekte und Ideen gebündelt und in Einklang zu weiteren Lösungsansätzen und Maßnahmenempfehlungen gebracht werden; so kann eine nachträgliche, i.d.R. aufwändigere Prüfung und Integration entfallen.

Zukünftige Entwicklungen

Im Rahmen von verkehrlichen Prognosen erfolgt auch ein Blick in die Zukunft. Hierbei werden sowohl lokale Einflussgrößen (Bevölkerungsprognose, aktuelle Planungen und Projekte) als auch allgemeine gesellschaftliche Trends beleuchtet und soweit möglich im Maßnahmenprogramm berücksichtigt. Gleichwohl ist das Mobilitätskonzept so ausgerichtet, dass es für sich verändernde Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen offen und flexibel anpassbar ist.

Karte 19 zeigt auf, wie sich die im Handlungs- und Umsetzungskonzept aufgeführten Maßnahmenempfehlungen auf das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Altstadt auswirken. Insbesondere durch die Stärkung der Nahmobilität und des ÖPNV kann insgesamt eine Verkehrsverlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund und damit eine Entlastung der Straßen der Altstadt erreicht werden. Weitere wesentliche Effekte entstehen durch die empfohlenen Anpassungen in den Geschwindigkeitsregelungen sowie die Schließung der Südtangente, da diese Maßnahmen die Funktion des Tangentensystems stärken. Z.T. können aber auch „kleinere“ Maßnahmen (z.B. Ausweisung einer unechten Einbahnstraße in der Hospitalstraße aus Richtung Osten) zu entscheidenden kleinräumigen Entlastungen beitragen.

Umsetzung

Das Maßnahmenprogramm zeigt einen realistischen und ableistbaren Ansatz. Einige Maßnahmen sind bereits kurzfristig (d.h. etwa innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre) und mit vergleichsweise geringen Kosten umsetzbar, wie z.B. eine längere Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr. Andere Maßnahmen wiederum erfordern zunächst weitere Vertiefungen und sind eher auf einen mittelfristigen (d.h. etwa innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre) bis langfristigen Zeithorizont (d.h. erst in fünf bis zehn Jahren, ggf. auch später) ausgelegt, wie z.B. die Neubauten Busbahnhof und P+R; dabei sind vor allem die damit verbundenen (und im Maßnahmenprogramm dargestellten) Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen oder anderen Projekten und Planungen zu beachten.

Neben Politik und Verwaltung sollten auch Betroffene und weitere Akteure (u.a. Einzelhandel, Anwohner, RLG) laufend in die Planungs- und Umsetzungsprozesse mit einbezogen werden, um den Rahmen und die konkrete Ausgestaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen abzustimmen bzw. zu vertiefen und letztlich die Akzeptanz zu erhöhen. Wichtig ist hier eine stufenweise Umsetzung mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung.

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist als verkehrlicher Rahmenplan für die zielorientierte Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der Lippstädter Altstadt zu verstehen. Die Umsetzung der im Laufe des Erarbeitungsprozesses entstandenen Maßnahmenvorschläge wird sich über einen mehrjährigen Zeitraum erstrecken, so dass ggf. punktuell eine Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen erforderlich wird.

Die Arbeiten zum Mobilitätskonzept werden in der Erwartung abgeschlossen, dass während und nach der Beratung in den politischen Gremien die im Maßnahmenprogramm enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften Prüfung unterzogen werden.

Da viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind, ist es wichtig, das Konzept als Ganzes umzusetzen. Für einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wird ein gewisser politischer Mut erforderlich sein, der sich jedoch auch auf die Wahrnehmung der Stadt sowohl von innen als auch von außen positiv auswirkt. Die im Handlungs- und Umsetzungskonzept enthaltenen, oftmals innovativen Ansätze und Ideen sind nicht nur als reine Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der Stadt als Ganzes.

Quellenverzeichnis

Literatur

Bundesanstalt für Straßenwesen - BASt (2013): Radpotenziale im Stadtverkehr. Bergisch Gladbach.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Köln.

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH - GMA (2010): Einzelhandelskonzept für die Stadt Lippstadt. Fortschreibung und Konkretisierung der Konzeptbausteine. Köln.

Planersocietät (2011): Demografiecheck Lippstadt. Dortmund.

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (2011): Stadt Lippstadt – Radverkehrsplanung. Erläuterungsbericht. Aachen.

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (2014): Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Aachen.

Verkehrsclub Deutschland - VCD (2012): VCD Position Tempo 30. Berlin.

Webseiten

Webseite SimplyCity:

<http://www.simply-city.de/index.php?id=26>,

zugriffen am 14.03.2014

Webseite Stadt Lippstadt:

http://www.lippstadt.de/planen/verkehr/strassen_wege/tangenten.php,

zugriffen am 23.01.2014

Webseite ZIV (Zweirad-Industrie-Verband):

http://www.ziv-zweirad.de/public/pm-27.08.2013-pk-eurobike_2013.pdf,

zugriffen am 06.01.2014

Anhang

MASSNAHMENVORSCHLÄGE FUSSVERKEHR / STRASSENRAUMGESTALTUNG

Maßnahmenvorschläge Fußverkehr / Straßenraumgestaltung									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F1	Poststraße	a) zwischen Lange Straße und August-Kleine-Straße: Ausweisung als Fußgängerzone b) zwischen August-Kleine-Straße und Cappelstraße: Fußgängerzonenähnliche Gestaltung - Gestalterische Aufwertung des Seitenraums auf der Nordseite (Nutzung als Flanierbereich für Fußgänger, Unterbindung Parken) zur Aufwertung der Poststraße als Verbindungselement zwischen Lange Straße und Cappelstraße; ggf. Umgestaltung der Fahrbahn (in Anlehnung an östlichen Abschnitt) <i>langfristig: Ausweisung und Umgestaltung als Fußgängerzone</i>	hoch	X			Stadt / Einzelhandel	Maßnahme K3b, Maßnahme F4	Durchführung zunächst als Verkehrsversuch (Unterbindung Parken in Zusammenhang mit Maßnahme K3c), um Potenziale und Auswirkungen zu prüfen <i>steigende Verkehrsbelastung auf der Kolpingstraße ist zu vermeiden</i>
F2	Querungen Fußgängerzone	Bessere Kennzeichnung (z.B. spezielle Oberflächengestaltung)	hoch	X			Stadt		Prüfung, ob Maßnahme nach Umsetzung von K1 Stufe 1 noch erforderlich ist; durch die Ausweisung als Tempo 30-Zone ist zukünftig von einem geringeren Geschwindigkeitsniveau auszugehen

Maßnahmenvorschläge Fußverkehr / Straßenraumgestaltung									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F3	Sicherung Querungen	mehrere Lösungsvarianten: • Fußgängerüberweg (FGÜ) • Fahrbahneinengung bzw. vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“) • Akzentuierung (z.B. farbiger Asphalt, Aufpflasterung) • Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA) • Mittelinsel (nur f) a) Cappelstor – Höhe Mühlenweg b) Cappelstraße – Höhe Marktstraße c) Cappelstraße – Höhe Poststraße d) Cappelstraße – Höhe Nicolaiweg e) Cappelstraße – Höhe Hospitalstraße f) Bahnhofstraße (neu) – östlich Südertor g) Woldemei – südlich Königsau h) Woldemei – Höhe Klusetor i) Woldemei – Höhe Luchtenstraße j) Brüderstraße – Höhe Nr. 32 k) Brüderstraße – Ecke Lange Straße l) Lippertor – Höhe Post m) Marktstraße – Höhe Mühlenpfad n) Klusetor – Höhe Ostwall o) Soeststraße – Höhe Stiftsfreiheit	hoch	X	X		Stadt	Maßnahme K2 (g, h, i, j, k) Im Rahmen des Baus der verlängerten Bahnhofstraße	Folgende Querungen sind z.Z. gesichert: - b, c, h, i, j, k und o → F-LSA - g → Furt an LSA-ge regeltem Knoten Im Rahmen des Umbaus der Woldemei (Maßnahme K2) ist die Querung g entsprechend anzupassen, da die Lichtsignalanlage an diesem Knoten entfällt Es ist zu prüfen, ob die best. F-LSA (b, h, i, j, k) durch andere Querungsvarianten abzulösen sind; die bestehende F-LSA bei o muss bei Umsetzung von K2 (Stufe 1) durch andere Querungsart ersetzt werden
F4	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten	Platzieren von multifunktional gestalteten Sitz- und Spielelementen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum	mittel	X	X		Stadt / Einzelhandel	Maßnahme F8a; Maßnahme F8b	ggf. auch Integration bzw. Verbesserung Fußgänger-Leitsystem prüfen
F5	Verbesserung Fußweg	a) Mühlenstraße: Schaffung eines durchgängig befestigten Gehweges (z.B. mittels Baumscheiben)	mittel	X			Stadt		Nur punktueller Handlungsbedarf

Maßnahmenvorschläge Fußverkehr / Straßenraumgestaltung									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F5	Verbesserung Fußwege	b) Rathausstraße: Verbreiterung Seitenräume auf Nord- und Südseite zwischen Cappelstraße und Marktplatz	mittel		X		Stadt	Maßnahme K3a, Maßnahme F4	
F6	Verbesserungen an Knotenpunkten	a) Woldemei / Geiststraße: Umbau der westlichen Knotenzufahrt (Verschmälerung Fahrbahn, Verbreiterung der Seitenräume)	mittel	X	X			Maßnahme R6a, Maßnahme K3d	Umbau Kreuzung: Stufe 1 → R6a / K3d (K3d ggf. im Rahmen eines Verkehrsversuchs) Stufe 2 → F6a
		b) Konrad-Adenauer-Ring: Zufahrt Parkplatz Cineplex	mittel		X		Stadt / Eigentümer		Möglichkeit ist zwischen Eigentümer und Stadt zu klären
F7	Fußgängerunterführung Bahnhof	Gestalterische Aufwertung durch neues Farb- und Lichtkonzept	mittel		X		Stadt / DB		Freigabe für Radverkehr sollte auch weiterhin nicht erfolgen
F8	Umgestaltung bzw. Aufwertung Straßenraum/ Platz	a) Marktplatz: Umgestaltung zur Schaffung einer höheren Aufenthaltsqualität und einer besseren städtebaulichen Integration (u.a. Verbesserung von Fußwegeverbindungen, Einbau Wasserspiel)	mittel		X		Stadt	Maßnahme F4	Wegfall von Stellplätzen (~30) wird durch Maßnahme P1 mehr als kompensiert; Durchfahrt Rathaus-/ Marktstraße weiterhin gewährleisten
		b) Übergänge Pfade: Akzentuierung und gestalterische Fortführung der Pfade auf den Querstraßen zwischen den Pfaden (einheitliches Beleuchtungs-, Gestaltungs- und Bepflanzungskonzept)	mittel		X		Stadt	Maßnahme F4	
		c) Entree Grüner Winkel (spitzförmig zulaufender Bereich zwischen Lippe und Kanal): Aufstellen von Sonnensegeln und Angebot W-Lan zur weiteren Steigerung der Aufenthaltsqualität	niedrig	X	X		Stadt		Technische Möglichkeiten zu prüfen

Maßnahmenvorschläge Fußverkehr / Straßenraumgestaltung									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F8	Umgestaltung bzw. Aufwertung Straßenraum/ Platz	d) Hospitalstraße: Neuordnung bzw. Neustrukturierung des Straßenraums mit breiteren Geh-/Seitenbereichen	niedrig			X	Stadt / Anwohner / RLG	Maßnahme K3c	Durchfahrt für Busse muss gewährleistet sein

MASSNAHMENVORSCHLÄGE RADVERKEHR

Maßnahmenvorschläge Radverkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R1	Verbesserung bestehender Radinfrastruktur	a) Cappelstraße (Post- bis Marktstraße): Lückenschluss zu bestehenden Radwegen durch Kennzeichnung eines Schutzstreifens entgegen der Fahrtrichtung; Überfahrten Markt-/Rathausstraße rot markieren zur Verdeutlichung des Radverkehrs; Verengung des Fahrbahnquerschnitts an nördlich gelegener Fußgänger-LSA (östliche Seite)	hoch	X			Stadt	Maßnahme R2a; Maßnahme K1	Umsetzung nur bei Tempo 30 (Strecke) möglich (K1, Stufe 2)
		b) Dr. Wilhelm-Röpke-Straße (Cappel- bis Lippertor): Von Bewuchs freischneiden und punktuelle Verbreiterung des bestehenden Geh-/Radweges (Südseite)	mittel	X	X		Stadt		
R2	Neue Radinfrastruktur	a) Cappelstraße (Burgstraße bis Nicolaiweg): Schutzstreifen in Fahrbahnmitte (Nord-Süd)	hoch	X			Stadt	Maßnahme R1a	
		b) Woldemei/Brüderstraße: Schutzstreifen (Süd-Nord), Radfahrstreifen (Nord-Süd)	hoch	X	X		Stadt	Maßnahme K2; Maßnahmen R2e und f; Maßnahme R6a	Lückenschlüsse bzw. Übergänge sicherstellen (Kreisverkehr Bf., Knoten Lange Straße/Brüderstraße)
		c) Cappelstraße (Nicolaiweg bis Bahnhofstraße neu): beidseitig Radwege im Seitenraum	mittel	X	X		Stadt		Im Zuge des Baus der verlängerten Bahnhofstraße; auch andere Maßnahmenansätze möglich (z.B. Verlängerung des Schutzstreifens (R2a))

Maßnahmenvorschläge Radverkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R2	Neue Radinfrastruktur	d) Lange Straße: Schutzstreifen (Nord-Süd) im Abschnitt Mühlenstraße bis Von-Pollnitz-Gasse in Verbindung mit weiteren Maßnahmen: - bessere Kennzeichnung der Radwegeverbindung über Mühlenweg/-pfad → für Radverkehr Richtung FGZ - bessere Befahrbarkeit der Route über den Johannes-Westermann-Platz (z.B. mittels Asphaltstreifen auf dem Kopfsteinpflaster) → für Radverkehr Richtung Bahnhof/ Stadthaus	mittel	X	X		Stadt	Maßnahme K1	Umsetzung nur bei Tempo 30 (Strecke) möglich (K1, Stufe 2)
		e) Rixbecker Straße (Kreisverkehr Bahnhof bis Unionstraße): Variante a: beidseitig Schutzstreifen (Restfahrbahnbreite: ca. 4,50m); Variante b: Piktogramme „Rad“ an Fahrbahnrandern	hoch	X			Stadt	Maßnahme Ö1/P2; Maßnahme R2b	Bei Variante a prüfen, ob Restfahrbahnbreite bei Verkehrsbelastung und Schwerverkehrsaufkommen ausreichend
		f) Rixbecker Straße (Unionstraße bis Bahnübergang): beidseitig Schutzstreifen	hoch		X		Stadt		Prüfen der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte aufgrund Wegfall Abbiegespuren
		g) Bahnhofstraße (neu): Schutzstreifen (West-Ost), Radweg (Ost-West)	hoch	X			Stadt		Im Rahmen des Baus der verlängerten Bahnhofstraße

Maßnahmenvorschläge Radverkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R3	Öffnung von Einbahnstraßen	Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben (gilt für den gesamten Bereich der Altstadt)	hoch	X			Stadt	Maßnahme K1	Umsetzung ohne größere bauliche Eingriffe und kurz- fristig möglich, setzt jedoch Umsetzung von K1 (Stufe 1) voraus; Aufhebung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen erforderlich
R4	Sicherung Querung	a) Lippertor – Höhe Kastanienweg: Separate Signalisierung des Radver- kehrs (mit Anmeldung per Induktions- schleife und/oder Anforderungstaster) durch Integration in best. Fußgänger- Lichtsignalanlage	hoch	X			Stadt		Umsetzung ist bereits erfolgt
		b) Cappeltor – Höhe Friedrichstraße: Betonung der Vorrangigkeit Cappeltor, Verschmälerung Fahrbahn im Bereich des Fußgängerüberwegs	mittel	X	X		Stadt	Maßnahme R5	
R5	Fahrradstraßen	Stufe 1 • Friedrichstraße – Kastanienweg – Im Grünen Winkel Stufe 2 • Geiststraße – Esbecker Straße	mittel	X	X		Stadt	Maßnahme R4b Maßnahme R6a	Umsetzung bei posi- tiven Erfahrungen aus Stufe 1; bestehende Hochbordradwege können dem Gehweg zugeordnet werden

Maßnahmenvorschläge Radverkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R6	Radfahrer- freundliche Knotengestaltung	a) Woldemei – Höhe Geiststraße: Ergänzung der best. Situation mit Elementen für den Radverkehr (aufgeweitete Radaufstellbereiche, indirektes Linksabbiegen aus Ri. Norden)	hoch	X	X		Stadt	Maßnahme R2b, Maßnahme R5, Maßnahme F6, Maßnahme K2, Maßnahme K3d	
		b) Wiedenbrücker Straße / Dr. W.-Röpke-Straße: Verbreiterung Geh-/Radweg (Erweiterung Brücke) in südwestl. Ecke	hoch	X	X		Stadt		Erweiterung des Brückenbauwerks wird derzeit geprüft; Vorplanung vorhanden
		c) Cappelstraße / Bahnhofstraße neu: indirekte Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Westen	hoch	X			Stadt		Im Rahmen des Baus der verlängerten Bahnhofstraße
R7	Ergänzung Radabstell- anlagen	Anlehnbügel a) Bahnhof b) Poststraße / Postpark c) Marktplatz d) Stadttheater	mittel	X	X		Stadt	Maßnahme F1 Maßnahme F8a	
R8	Einrichtung einer E-Bike- Ladestation	Westlich der Radstation	mittel	X	X		Stadt		
R9	Einrichtung von „Anker“- Abstellanlagen	Überdachte Anlagen, wenn möglich mit abschließbaren Einheiten und Schließfächern a) Bahnhof (z.B. auf K+R-Platz) b) Stadthaus c) Stadttheater	mittel		X	X	Stadt / (DB)		Bereits in Planung und genehmigt Aufwertung/Öffnung der best. Anlage
R10	Freigabe Fußgängerzone	Längere Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr: bisher 20-8 Uhr, neu 20-9 Uhr	niedrig	X			Stadt		

MASSNAHMENVORSCHLÄGE ÖFFENTLICHER VERKEHR

Maßnahmenvorschläge Öffentlicher Verkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
Ö1	Neubau Busbahnhof	Neubau des Verknüpfungspunktes als Aushängeschild für einen attraktiven ÖPNV mit zeitgemäßem und modernem Mobiliar (u.a. Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, digitale Fahrgastinformation) und unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Nutzer; hierbei Querungssituation für Fußverkehr (Rixbecker Straße) berücksichtigen	hoch			X	Stadt / DB / RLG	Umsetzung nur in Zusammenhang mit Maßnahme P2; Maßnahme R2e	Bei der Planung auch Stellplätze für Taxen, Behinderte und Car-Sharing-Fahrzeuge zu berücksichtigen; Neubau wird auch veränderte Lichtsignalsteuerung zur Folge haben
Ö2	Aufwertung Haltestellen Stadtbus	Ausstattungsergänzungen → Wetterschutz (W), Sitzgelegenheit (S), Barrierefreiheit (B): a) Stadthaus (B) Alte Post (B) Tivoli (B) Poststraße (B) b) Stadttheater (B) Jahnweg (W/S/B) Bastionstraße (W/S/B) Rathausstraße (W/B) Kolpingstraße (W/S/B) Dreifaltigkeitshospital (W/S/B) Nicolaiweg (W/S/B) Am Bernhardbrunnen (W/B) c) Stiftsfreiheit (W/S/B) Hellinghäuser Weg (W/S/B) Hospitalstraße (W/S/B)	hoch mittel niedrig	X	X		Stadt / RLG		Generell: Platzverhältnisse und z.T. denkmalpflegerische Belange zu berücksichtigen W/S nur Südseite Haltestellen weisen nur geringe Fahrgastfrequenzen auf (Stadtbuslinie C2)

MASSNAHMENVORSCHLÄGE KFZ-VERKEHR

Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
K1	Geschwindigkeits- regelungen für die Altstadt	Stufe 1 - Ausweisung von Tempo 30-Zonen mit Ausnahme der Hauptachsen Cappeltor/Cappelstraße und Woldemei/Brüderstraße/Lange Straße/Lippertor (diese zunächst weiterhin Tempo 50) Stufe 2 - Tempo 30 (Strecke) auf Achsen Cappeltor/Cappelstraße und Woldemei/Brüderstraße/Lange Straße/Lippertor	hoch	X	X		Stadt / (RLG)	Maßnahme K2	Vorgesehene Maßnahmen im Radverkehr (R2a-c) bewirken eine „automatische“ Reduzierung der Geschwindigkeiten auf den genannten Hauptachsen <i>Umsetzung, falls Geschwindigkeiten auf Hauptachsen durch sonstige Maßnahmen nicht reduziert werden konnten; Umsetzung der Maßnahmen R1a und R2d (Lückenschlüsse Radverkehr) setzt jedoch Stufe 2 voraus</i>
K2	Neuaufteilung Verkehrsraum	Woldemei/Brüderstraße: Reduzierung auf eine Kfz-Fahrspur im gesamten Verlauf; Abbau der Lichtsignalanlage auf Höhe Königsau; Umbau Bypass am Kreisverkehr Bahnhof	hoch	X	X		Stadt	Maßnahme K1, Maßnahme R2b, Maßnahme R6a Maßnahme F3g-j	Bestehende Fußgänger-LSA sollten durch alternative Querungsformen wie z.B. Fußgängerüberwege ersetzt werden (s. F3)
K3	Änderungen Verkehrs- regelungen	a) Rathausstraße: Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten zwischen Cappelstraße und Marktplatz	hoch	X			Stadt	Maßnahme F5b	

Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
K3	Änderung Verkehrsregelungen	b) Fleischhauerstraße: Umkehr der Einbahnstraßenregelung (neu: in Fahrtrichtung Westen) zwischen Cappelstraße und August-Kleine-Straße	hoch	X			Stadt	Maßnahme F1	Durchführung zunächst als Verkehrsversuch (in Zusammenhang mit Maßnahme F1), um Potenziale und Auswirkungen zu prüfen
		c) Hospitalstraße: Unechte Einbahnstraße - Unterbindung Einfahrt aus Richtung Cappelstraße; zunächst: Verkehrszeichen 267 (Verbot der Einfahrt) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ und provisorischer Rückbau der Fahrbahn (Fahrbahneinengung mit Durchlass für den Radverkehr zur baulichen Betonung des Durchfahrtsverbots), später: Neustrukturierung Straßenraum (siehe Maßnahme F8d)	mittel	X		(X)	Stadt	Maßnahme F8d; Maßnahme Ö2c (Haltestelle Hospitalstraße)	Umsetzung erst nach Bau der verlängerten Bahnhofstraße möglich; ggf. etappenweise Umsetzung (1. Einrichtung unechter Einbahnstraße, provisorischer Rückbau im Bereich der Haltestelle 2. Umbau)
		d) Geiststraße Ecke Brüderstraße: Vorgeschriebene Fahrtrichtung „Links“ für Fahrzeuge aus Geiststraße (aus Richtung Altstadtkern) auf Brüderstraße; Radverkehr wäre von dieser Regel ausgenommen	mittel	X			Stadt	Maßnahme F6a, Maßnahme R6a	Maßnahme kann zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs beitragen; Durchführung zunächst als Verkehrsversuch möglich
K4	Schließung Südtangente	Maßnahmenbündel: • Schließung Südtangente • Beibehaltung des WLE-Bahnübergangs für Fuß- und Radverkehr • Unterführung DB-Trasse für Fuß- und Radverkehr	mittel			X	Stadt / Grundeigentümer / DB		

MASSNAHMENVORSCHLÄGE RUHENDER VERKEHR

Maßnahmenvorschläge Ruhender Verkehr									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Priorität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
P1	Parkplatz ehemaliges Hallenbad	Neubau Parkplatz auf ehemaligem Gelände des Jakob-Koenen-Bades (Saldo: ca. +100 Stellplätze)	hoch	X			Stadt		Abfluss des Verkehrs über Mühlen- und Soeststraße; bereits in Umsetzung
P2	Neubau P+R	Erstellung Parkpalette oder Parkhaus	hoch			X	DB / Stadt	Umsetzung nur in Zusammenhang mit Maßnahme Ö1; Maßnahme R2e; Maßnahme R9a	Gute städtebauliche Einbindung wichtig; kurzfristige Über- gangslösungen mög- lich (Parkdeck Süder- tor, Uniongelände)
P3	Aufwertung Parkhäuser	Schaffung von "Komfortstellplätzen" (mind. 2,50 m Breite, besser 2,60-2,70 m), Verbesserungen bezüglich Licht- und Farbkonzept (hellere Gestaltung, bessere Ausleuchtung) a) Parkhaus Am Markt b) Parkhaus Q-Park	hoch	X	X		Parkhausbetreiber / Stadt		Aufwertung bedingt geringen Verlust an Stellplätzen
P4	Altstadt West: Schaffung von neuen Kapazitäten	Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts für das ehemalige Gelände des Güterbahnhofs; hierbei Integration von Stellplätzen prüfen, ggf. unter Einbindung des bestehenden Parkplatzes an der Klosterstraße	mittel		X	X	Stadt / (zukünftiger) Investor		Qualitätvolle Gestal- tung der Anlage auf- grund der städtebau- lichen Eingangssitu- ation wichtig; Stellplätze können auch vom Hospital mitgenutzt werden
P5	Stellplätze für Wohnmobile und Reisebusse	a) Wohnmobile: Uniongelände und im Bereich südlich des evang. Gymnasiums b) Reisebusse: im Bereich der Wende- schleife des Hallenbades „CabrioLi“	niedrig		X	X	Stadt		Ausstieg u.a. am Stadttheater möglich

MASSNAHMENVORSCHLÄGE MOBILITÄTSMANAGEMENT

Maßnahmenvorschläge Mobilitätsmanagement									
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Beschreibung	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
				kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
M1	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	Mobilitätsberatung von Bürgerinnen und Bürgern mit Informationen und Dienstleistungen zu allen Verkehrsarten und -dienstleistungen vor Ort (Ladenlokal), im Internet und per Telefon (u.a. spezielles Neubürgermarketing, Angebote zu betrieblichem Mobilitätsmanagement usw.); Verknüpfung von bestehenden Angeboten und Akteuren	mittel	X	X	X	Stadt / RLG		Daueraufgabe; könnte in einem Ladenlokal in der Altstadt eingerichtet werden
M2	Kampagnen und Aktionen	Marketing für eine nachhaltige Mobilität in Form von Veranstaltungen und/oder Informationsmaterialien (z.B. Broschüren, Flyer): • Image- und Marketingkampagnen zu nachhaltigen Verkehrsmitteln mit Witz, Spaß und Gefühl sowie Belohnung • Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr • Öffentliche Veranstaltungen und Aktionen (z.B. zeitweilige Umwandlung von Hauptverkehrsstraßen für ein Spielfest, „Zu Fuß zur Schule“)	mittel	X	X	X	Stadt / RLG / Einzelhandel / Schulen / Betriebe / Anwohner	Maßnahme M1	Daueraufgabe