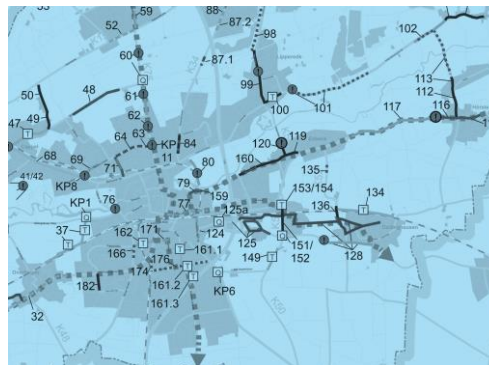
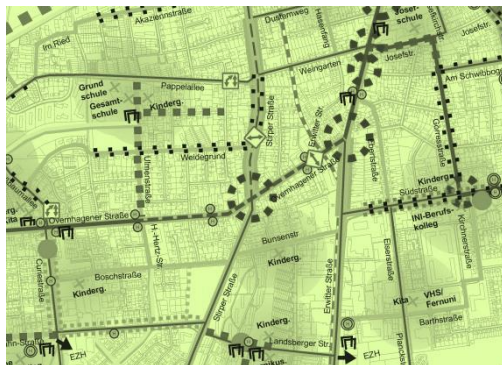


Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

[illegible]

ARGUS Stadt und Verkehr

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption, April 2019

Auftraggeber

Stadt Lippstadt,

Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz

Stadthaus - Ostwall 1

59555 Lippstadt

www.stadt-lippstadt.de

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

In Zusammenarbeit mit

ARGUS Stadt und Verkehr

Admiralitätsstr. 59

D-20459 Hamburg

Tel. 040.30 97 09 0

Fax 040.30 97 09 199

info@argus-hh.de

www.argus-hh.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Michael Volpert

M. Eng. Iris Hemmen

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Tom Hartmann

Dipl.-Ing. Timotheus Klein

M. Sc. Muhammad Akhter

Kassel, 30. April 2019

Stadt Lippstadt

Inhalt

1	Einleitung zur Konzeption des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“	1
1.1	Ausgangsbedingung und Inhalte der Konzeption	1
1.2	Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“	3
1.3	Methodik und Projektaufbau	4
1.4	Grundlage der Konzeption: Potentialanalyse	7
2	Maßnahmenkatalog für 3x3 Handlungsstrategien	10
2.1	Strategie „Vermeidung“	11
2.1.1	Handlungsstrategie 1 – „Nachhaltig mobile Quartiere“	11
2.1.2	Handlungsstrategie 2 – „Sicher und lebenswert: verkehrsreduziertes Lippstadt“	12
2.1.3	Handlungsstrategie 3 – „Mobil mit Verstand“	13
2.2	Strategie „Verlagerung“	14
2.2.1	Handlungsstrategie 4 – „Aktiv mobil in Lippstadt“	15
2.2.2	Handlungsstrategie 5 – „Gemeinsam mobil in Lippstadt“	15
2.2.3	Handlungsstrategie 6 – „Umweltfreundlich mobil in der Region“	16
2.3	Strategie „Verträgliche Abwicklung“	18
2.3.1	Handlungsstrategie 7 – „klimaschonend motorisiert“	18
2.3.2	Handlungsstrategie 8 – „MIV zukunftsorientiert aufgestellt und abgewickelt“	19
2.3.3	Handlungsstrategie 9 – „Güter organisiert“	20
3	Initialprojekte für 3x3 Handlungsstrategien	22
3.1	Initialprojekt 1 – „Modellvorhaben: Nachhaltige Mobilität bei der Siedlungserweiterung in der nördl. Kernstadt (Auf dem Rode)“	23
3.1.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	23
3.1.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	26

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.2	Initialprojekt 2 – „Nahmobilitätskonzept südliche Innenstadt“	35
3.2.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	35
3.2.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	36
3.3	Initialprojekt 3 – „Aufbau und Betreuung eines Arbeitskreises ‚Mobilitätsmanagement in Lippstadt‘ “	56
3.3.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	56
3.3.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	57
3.4	Initialprojekt 4 – „Handlungskonzept Radverkehr“	61
3.4.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	61
3.4.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	61
3.5	Initialprojekt 5 – „Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung flexibler Angebotsformen und ergänzende Mobilitätsstationen“	67
3.5.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahmen	67
3.5.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	68
3.6	Initialprojekt 6 – „Maßnahmenkonzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs“	77
3.6.1	Ausgangsbedingung und Zielsetzung der Maßnahme	77
3.6.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	80
3.7	Initialprojekt 7 – „Konzeptionelle Grundlagen für klimaverträgliche Antriebsarten in Lippstadt schaffen“	84
3.7.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	84
3.7.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	85
3.8	Initialprojekt 8 – „Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs“: Definition und Standards im Kfz-Straßennetz	97
3.8.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	97
3.8.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	102
3.9	Initialprojekt 9 – „Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs“	120

3.9.1	Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme	120	Stadt Lippstadt
3.9.2	Maßnahmeninhalt und Beschreibung	122	
4	Wirkungsberechnung, Trend- und Klimaschutz-Szenario	126	Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“
4.1	Ausgangsbedingungen und Annahmen der Szenarienrechnung	126	Berichtsteil Konzeption
4.2	Annahmen im Trend-Szenario	126	April 2019
4.3	Annahmen im Klimaschutz-Szenario	127	
4.4	Minderungswirkungen im Klimaschutz-Szenario	130	
5	Verstetigungsstrategie	138	
5.1	Konzept zu Monitoring- und Controlling	138	
5.2	Kommunikationsstrategie - Konzept zu begleitender Öffentlichkeitsarbeit	140	
	Tabellenverzeichnis	141	
	Abbildungsverzeichnis	141	
	Kartenverzeichnis	143	

1 Einleitung zur Konzeption des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

1.1 Ausgangsbedingung und Inhalte der Konzeption

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Bei dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ handelt es sich um ein Konzept, das über die nationale Klimaschutzinitiative vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit als Klimaschutz-Teilkonzept gefördert wird. Für diese Mobilitäts-Konzepte ist über die Kommunalrichtlinie¹ ein Rahmen für den Erarbeitungsprozess sowie die inhaltliche Ausrichtung weitgehend vorgegeben.

Zielsetzung ist, mit solch einem Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ eine strategische Planungs- und Entscheidungshilfe für die Stadt Lippstadt zu erhalten, die aufzeigt, wie im Bereich Mobilität Treibhausgase (THG) und Energieverbräuche nachhaltig reduziert werden kann, während die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen gesichert wird. Klimaschutzteilkonzepte sollen den Klimaschutz als Querschnittsaufgabe nachhaltig in der Kommune verankern. Dazu analysieren sie die spezifische Angangssituation sowie die technisch und wirtschaftlich umsetzbaren Treibhausgasminderungspotentiale und zeigen Entscheidungsträger/innen auf, wie kurz- (bis 3 Jahre), mittel- (3-7 Jahre) und langfristig (mehr als 7 Jahre) Klimaschutzpotentiale genutzt werden können.² Wesentliche Funktion des Konzepts ist, die Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die Bürger/innen zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren.

Der vorliegende konzeptionelle Berichtsteil baut auf den umfassenden Ergebnissen des Berichtsteils Bestandsanalyse zum Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ für die Stadt Lippstadt auf und enthält folgende Bestandteile:

- Als Grundlage der Konzeption werden, abgeleitet aus der Analyse und dem umfassenden Beteiligungsprozess, Zielsetzungen für eine klimafreundliche Entwicklung der Mobilität in der Stadt Lippstadt formuliert.

¹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22.06.2016, Merkblatt Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten, Hinweise zur Antragstellung, 1.Juli 2017

² Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22.06.2016, Merkblatt Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten, Hinweise zur Antragstellung, 1.Juli 2017, S.

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Hergeleitet aus einer Zusammenfassung der Analyse sowie den definierten Zielsetzungen zeigt eine zusammenfassende Potentialanalyse die Grundlage zu geeigneten Handlungsstrategien auf.
- Zu den daraus entwickelten Handlungsstrategien für eine klimafreundliche Mobilität in Lippstadt werden in einem Maßnahmenkatalog zu jeweils 3x3 Handlungsstrategien mögliche Maßnahmenansätze für die Stadt Lippstadt aufgezeigt und bezüglich ihrer Umsetzungszeiträume, erwarteten Wirkungsweise und deren Priorisierung beurteilt.
- In Form von 9 Initialprojekten werden zu den 3x3 Handlungsstrategien und Maßnahmenansätzen konkrete Maßnahmen und Projekte aufgezeigt, mit denen die Stadt Lippstadt den Verkehrsentwicklungsplan in den nächsten Jahren in die Umsetzung bringen kann.
- Die Bewertung der zu erwartenden Maßnahmenwirkung und den sich daraus ergebenden Änderungen im Mobilitätsverhalten (Modal-Shift) sowie Änderungen im Verkehrsgeschehen (Abbildung als Umlegung im Modell) erfolgt im Anschluss an die Entwicklung des Maßnahmenkatalogs mit insbesondere der Beschreibung von 9 Initialprojekten. Die zu erwartenden Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Lippstadt sowie die Klimawirkungen, die sich aus den angestrebten Handlungsstrategien und vor allem den Initialprojekten ergeben, werden in Form eines Klimaschutz-Szenarios mit Planungshorizont 2030 aufgezeigt.
- Darüber hinaus wird zum Verkehrsentwicklungsplan ein Controlling- bzw. Monitoring-Konzept beschrieben, mit welchem die Stadt Lippstadt eine Orientierungshilfe zur Umsetzung und Wirkung des Verkehrsentwicklungsplans erhält sowie Ansätze zur ggf. notwendigen Anpassung der Klimaschutz-Maßnahmen.
- Konzeptionelle Ansätze zur (zukünftigen) begleitenden Öffentlichkeitsarbeit für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“ runden die Empfehlungen des Konzepts ab.

Eine mit der Erstellung des Konzepts direkt beauftragte Maßnahme stellte die Erarbeitung eines Verkehrsmodells für den Kfz-Verkehr in der Stadt Lippstadt dar, dessen Modellierungs-Ergebnisse sowohl die Bestandsanalyse, die Prognose als auch die Bewertung der vorliegenden Maßnahmen-Konzeption und damit das Klimaschutzszenario weiter qualifizierte. Auch zukünftige Verkehrs-Projekte können mit dem nun vorliegenden Verkehrsmodell der Stadt Lippstadt planerisch unterstützt werden.

1.2 Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Für die Stadt Lippstadt wurden aus dem Erarbeitungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan 5 hauptsächliche Zielsetzungen hergeleitet:

- Mobilität für alle Einwohner sicher stellen
- Erreichbarkeiten sicher stellen
- Verkehrssicherheit erhöhen/ Unfallgeschehen senken
- Belastungen durch Verkehr mindern (Luft- und Lärmbelastung)
- Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen senken

Ein Ziel-Modal-Split für die Stadt Lippstadt wurde – unabhängig vom Verkehrsentwicklungsplan – im Prozess zum European-Energy-Award (EEA) von der Stadt Lippstadt definiert. Weiterhin wurden im Klimaschutzkonzept des Landkreises Soest eigene Klimaschutzziele für den Landkreis und die Kommunen benannt und quantifiziert. Das Klimaschutzziel der Stadt Lippstadt zur Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) soll bis 2030 erreicht werden:

- Ziele aus dem EEA-Prozess:
 - Reduktion um 2,9 t CO₂ pro Einwohner im Jahr 2030 gegenüber 2012
 - Erhöhung des Modal-Split-Anteils im Fußverkehr von 14,1 auf 15% (+0,9%-Punkte)
 - Erhöhung des Modal-Split-Anteils im Radverkehr von 26,4 auf 30% (+3,6%-Punkte)
 - Erhöhung des Modal-Split-Anteils im ÖPNV von 5,9 auf 7% (+1,1%-Punkte)
 - Reduzierung des Modal-Split-Anteils im MIV von 53,6 auf 48% (um -5,6%-Punkte)
 - Zwischenziel eines Modal-Split-Anteils im MIV von 50% im Jahr 2020 (um 3,6%-Punkte)

Diese bereits vordefinierten Zielsetzungen wurden als richtungsgebend für die Konzeption aufgegriffen, jedoch nicht als starres Ziel gesetzt. Die letztendlich richtungsgebenden Zielsetzungen zu Art und Umfang der angestrebten Mobilitäts-Maßnahmen (eine Darstellung dazu folgt in den nachfolgenden Kapiteln) wurden durch bereits vorliegende Planungen und vor allem im Beteiligungsprozess im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“ erarbeitet. Die dazu entwickelten Maßnahmen wurden bzw. werden bereits teilweise umgesetzt

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Es wurde durch die Akteure im Prozess des Verkehrsentwicklungsplans vereinbart, dass erst anhand der beabsichtigten Maßnahmen eine mögliche Wirkung ermittelt werden sollte und darauf aufbauend die Klimaschutz-Zielsetzungen bzw. –Wirkungen in Form eines Klimaschutz-Szenarios für den Verkehrssektor quantifiziert werden.

1.3 Methodik und Projektaufbau

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Klimafreundliche Mobilität erfolgte nach folgender Methodik und Projektaufbau:

- Auf Grundlage der umfassenden Bestandsanalyse wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Lippstadt Handlungsbedarfe für die verschiedenen Verkehrsmittel identifiziert. Hierzu wurden zum einen die offenen Arbeitspunkte aus vorliegenden Konzepten zusammengetragen und zum anderen die Konzeptinhalte mit den neuen Entwicklungen sowie den Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts („zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilitätsentwicklung“) abgeglichen.
- Auf Grundlage einer abgeschlossenen Bestandsanalyse bzw. Zwischenbilanz (siehe Berichtsteil Bestandsanalyse) wurden strategische Leitziele zur Festlegung der inhaltlichen Ausrichtung des klimafreundlichen Mobilitätskonzepts sowie Planungsleitlinien aufgestellt.
- Aufbauend auf die strategischen Leitziele und formulierten Handlungsschwerpunkte erfolgte die Erarbeitung von Planungs- und Maßnahmenkonzepten, insbesondere durch eine Vertiefung von 9 Initialprojekten, zur Umsetzung dieser.

- **Abbildung 1:** Methodik und Projektaufbau des Verkehrsentwicklungsplans
Klimafreundliche Mobilität

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019



Die Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzepts wird mit einer kontinuierlichen Beteiligung von Fachleuten und der Öffentlichkeit durchgeführt:

- Die Abstimmung mit der Verwaltung fand in Form regelmäßiger Arbeitsgruppen-Treffen statt, in welchen jeweils Inhalte diskutiert wurden sowie der Beteiligungsprozess abgestimmt wurde.
- Zur Abstimmung und Qualifizierung der Erarbeitung der Analyse, Zielsetzungen und der Maßnahmenkonzeption fand in Form regelmäßiger Arbeitskreistreffen eine Einbeziehung relevanter Akteure (aus Verwaltung, Politik, Interessensverbänden, ÖPNV-Aufgabenträger, Zukunftsnetz NRW) aus der Stadt Lippstadt in die Konzepterstellung statt.
- Expertenworkshops wurden zu den Themen „Radverkehr“, „Nahmobilität mit Schwerpunkt südliche Innenstadt“ und zu der „Verkehrssituation in den Ortsteilen“ (mit den Ortsvorstehern) zur Qualifizierung der Analyse sowie der Sammlung von Maßnahmenvorschlägen durchgeführt.
- In einer Bürgerveranstaltung wurde die Öffentlichkeit über das Projekt informiert und erfolgte ein erster Austausch zu den wahrgenommenen Defiziten und Lösungsmöglichkeiten. Über die anschließende Online-Befragung hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich zu den Defiziten und zu Maßnahmenvorschlägen zu äußern.

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- In einer zweiten Bürgerwerkstatt wurden die Bürger über die Ergebnisse der Online-Beteiligung sowie über den Bearbeitungsstand der bis dahin formulierten Ziele, Handlungs- und Maßnahmenansätze informiert und erhielten die Möglichkeit, weitere Hinweise in die Bearbeitung des Konzepts einfließen zu lassen.
- Im Stadtentwicklungsausschuss wurden Zwischenergebnisse zu Zielsetzungen und Maßnahmen des Klimaschutz-Teilkonzepts vorgestellt und ebenfalls bearbeitet.

Abbildung 2: Bausteine der Beteiligung von Fachleuten und Öffentlichkeit

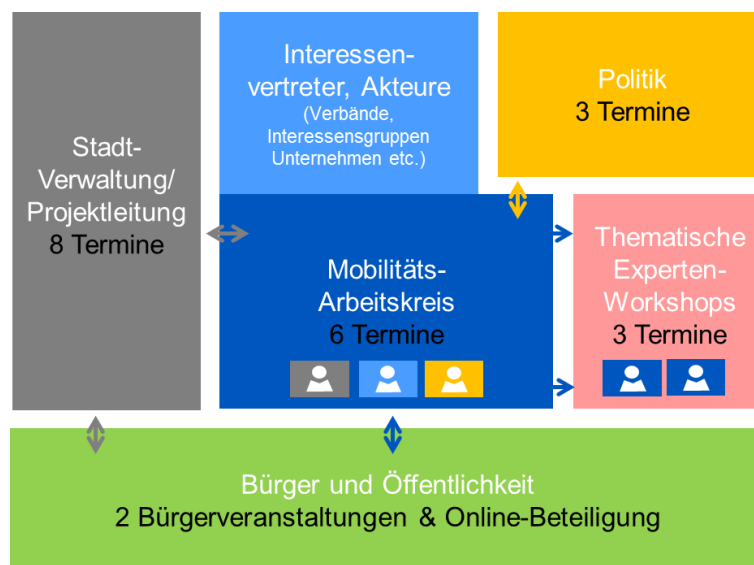
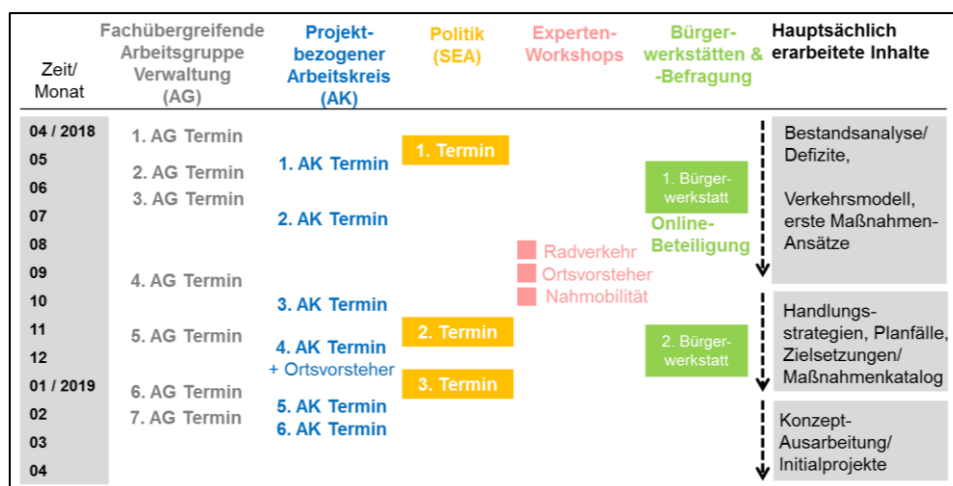


Abbildung 3: Ablauf des Beteiligungsprozesses



1.4 Grundlage der Konzeption: Potentialanalyse

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Die primäre Ausrichtung der Konzeption des Verkehrsentwicklungsplans ist über das Förderprogramm vorgegeben: es sollen Ansätze entwickelt werden, welche die verkehrsbedingten Energie- und Treibhausgasemissionen in der Stadt Lippstadt reduzieren. Handlungsansätze ergeben sich daher in der Vermeidung von Kfz-Verkehren, in einer weiteren Verlagerung von privaten Pkw- Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie einer verträglichen Abwicklung der weiterhin stattfindenden Kfz-Verkehre.

Der größte Teil der jährlichen Endenergieverbräuche und Treibhausgasemissionen wird in Lippstadt zu rund 78 bzw. 77% durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) verursacht, der sich in Lippstadt hauptsächlich zusammensetzt aus Binnenverkehren innerhalb der Stadt als auch aus Quell- Zielverkehren, die in Lippstadt beginnen (Quelle) oder enden (Ziel) (siehe Berichtsteil Bestandsanalyse). Auch andere Probleme entstehen durch hohe Belastungen des innerörtlichen Kfz-Verkehrsnetzes (Stau, fließender Verkehr), Luft- und Lärmbelastung, verminderte Verkehrssicherheit insb. für Fußgänger und Radfahrer.

Gleichzeitig können (unter Ausklammerung der Klima- und Umweltaspekte) auch positive Aspekte im Kfz-Verkehr gesehen werden: Zu positiven Aspekten zählen für die große Gruppe der MIV-Fahrer gewöhnlich die gute und schnelle Erreichbarkeit der Wohnorte und Ziele, persönliche Freiheit, Komfort und ein erhöhtes Sicherheitsgefühl. Aus diesem Grund wird in der Sicherstellung einer weiterhin guten Pkw-Erreichbarkeit der Lippstädter Innenstadt und Gewerbestandorte als wichtiger Standortfaktor für eine nachhaltig wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Lippstadt gesehen. Dies benötigt die Stadt Lippstadt, um auch weiterhin von den Kaufkraftzuflüssen aus dem Umland zu profitieren.

Nicht zuletzt ist für eine klimafreundliche Mobilität ein stärkerer Bewusstseinswandel der Öffentlichkeit, relevanter Akteure und der Einzelpersonen notwendig, um eine hinreichende Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre und somit Einsparungen von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen zu erreichen. Gleichzeitig birgt ein Bewusstseinswandel auch ein großes Potential, dass die zu realisierenden Mobilitäts- und Verkehrs-Maßnahmen überhaupt angenommen werden und ihre Wirkung entfalten können.

In Lippstadt liegt, wie in vielen deutschen Städten, eine Stadtstruktur und Mobilitätskultur vor, die eine schwerpunktmäßig auf den Kfz-Verkehr orientierte Straßenraumgestaltung, Organisation und Verkehrsinfrastruktur bietet. Dadurch wird sowohl Einwohnern auch als Besuchern ein entsprechend Kfz-orientiertes Verkehrsverhalten nahe gelegt. Um diesen Trend im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität zu wenden, bedarf es die Berücksichtigung der vorliegenden Ausgangssituation und der sich daraus ergebenden Handlungs-Potentiale:

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Bis auf die Kernstadt mit der Altstadt, ist Lippstadt geprägt durch eine geringe Siedlungsdichte. Dadurch sind vor allem in den eher ländlich geprägten Bereichen die täglichen Ziele meist nicht in fußläufiger Entfernung erreichbar. Wenn in diesen Fällen auch die Infrastruktur für den Radverkehr lückenhaft ist und das bestehende Angebot im ÖPNV keine hinreichend attraktive Alternative bietet, wird deutlich, dass dem privaten Pkw im Alltag für die meisten Einwohner eine große Bedeutung zukommt. Eine Entwicklung von dichten, „**klimafreundlichen**“ **Siedlungsstrukturen und Mobilitätsangeboten** (die Wege zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Personennahverkehr zukünftig besser ermöglichen bzw. verstärkt anregen), stellt daher ein relevantes Potential zur Vermeidung (unnötiger) Verkehre sowie Fahrten im privaten Pkw dar.
- Außerhalb der Altstadt läßt das Stadtbild Lippstadts in den meisten Gebieten visuell, infrastrukturell und auch verkehrsorganisatorisch eher zum Autofahren ein, als dazu, kurze Wege emissionsfrei zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen oder an einer nahe gelegenen Bushaltestelle auf den Bus zu warten. Die ländlichen Strukturen der außerhalb der Kernstadt gelegenen Stadtteile sind meist geprägt von Ortsdurchfahrten der Landesstraßen, die für den Rad- und Fußverkehr meist nicht genügend Flächen, Sicherheit und Aufenthaltsqualitäten bieten. Aber auch die Kernstadt ist in vielen öffentlichen und privaten Bereichen des Straßenraums geprägt durch Parkplätze, überdimensionierte Fahrbahnen und Straßenkreuzungen, die nahmobilschwer passierbar sind. Um eine Verlagerung von mehr Wegen auf den Umweltverbund zu erreichen und Verhaltensänderungen zur Verkehrsvermeidung und -Verlagerung zu bewirken, müssten **Verbesserungen der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualitäten für die Nahmobilität** erzielt werden.
- Das Rad wird bereits bei vielen Wegen der Lippstädter genutzt, obwohl in vielen Bereichen noch angemessene Radverkehrsanlagen fehlen. Potentiale bestehen darin, das ohnehin gut in Lippstadt etablierte **Verkehrsmittel „Fahrrad“ durch entsprechende Angebote und verbesserte Infrastrukturen noch attraktiver zu machen**, sodass insbesondere bei kurzen und mittellangen Binnen- und Quell-Ziel-Wegen das Fahrrad auf Alltagswegen bei entsprechend mobilen Personen zu einer bevorzugten Alternative zum privaten Pkw wird.
- Die Situation für den Fußgängerverkehr wird in der Stadt Lippstadt bisher eher weniger berücksichtigt. Vielerorts fehlen fußläufig erreichbare Ziele oder infrastrukturell attraktive Lösungen für den Fußverkehr. Auch die häufig vorhandene räumliche Nähe/ Führung mit dem Radverkehr führt zu Konflikten zulasten des Fußverkehrs – was das zu Fuß-Gehen auf kurzen Wegen außerhalb der Innenstadt/Fußgängerzone oft wenig attraktiv macht. Potentiale einer klimafreundlichen Mobilität bestehen daher zukünftig darin, durch entsprechende **Angebote** heutige Autofahrer bzw. Mitfahrende (die

nicht Fahrrad fahren können oder möchten) dazu zu bewegen, **kurze Wege vermehrt zu Fuß zurück zulegen**.

- Für Binnen- und Quell-Ziel-Wege, die aufgrund mangelnder Infrastruktur oder der Wegelängen nicht zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, bieten Bahn-, Bus- und AST-Angebote geeignete klimafreundliche Alternativen. Da der ÖPNV in Lippstadt das bisher am wenigsten genutzte Verkehrsmittel darstellt, bieten sich hier Potentiale der **Verlagerung von MIV-Wegen auf den Umweltverbund durch Verbesserung des ÖPNV-Angebots, Multimodaler Angebote und Gewinnung neuer Fahrgäste** an.
- Beim weiterhin verbleibenden Kfz-Verkehr bestehen Potentiale zur Einsparung von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen darin, diesen zukünftig verträglicher abzuwickeln. Dazu zählen z.B. alternative Antriebsarten oder eine verträglichere Führung in der Stadt, welche durch einen stetigeren Verkehrsfluss zu weniger Stau führt und gleichzeitig die Bedarfe der Verkehrsmittel des Umweltverbunds stärker berücksichtigt als dies heute noch der Fall ist.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

2 Maßnahmenkatalog für 3x3 Handlungsstrategien

Der Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Lippstadt gliedert sich nach den drei hauptsächlichen Leitstrategien möglicher Handlungsstrategien zur Reduktion der verkehrsbedingten Energie- und Treibhausgasemissionen: Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren. Die drei Leitstrategien wurden jeweils nochmal in drei Handlungsstrategien mit eigenen Themenschwerpunkten untergliedert, sodass sich insgesamt neun Handlungsstrategien ergeben:

- a) zur Vermeidung von Verkehr:
 - 1. Verkehrssparsame Siedlungsentwicklung durch Nachverdichtung / Stärkung der Nutzungsmischung
 - 2. Bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrsvermeidung
 - 3. Wertewandel / Bewusstseinsbildung / Verhaltensänderungen unterstützen
- b) zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel:
 - 4. Binnenwege verlagern durch Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs-Angebotes
 - 5. Binnenwege, Quell- und Zielwege verlagern durch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und der Multimodalität
 - 6. Quell- und Zielwege verlagern durch Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes, Förderung des Radverkehrs und Förderung der Multimodalität
- c) zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs:
 - 7. Klimafreundliche Antriebsarten wie E-Mobilität und CNG unterstützen
 - 8. Kfz-Verkehr stadtvträglich abwickeln, Kfz-Infrastrukturen zielorientiert aus- und umbauen und organisieren
 - 9. Güterverkehr effizienter organisieren

Im Folgenden werden die Handlungsstrategien beschrieben und anhand eines Maßnahmenkatalogs relevante Maßnahmen, Projekte und Initialprojekte aufgezeigt, die in den nächsten Jahren in Lippstadt zum Erreichen einer klimafreundlicheren Mobilität angestrebt werden sollen. Im Maßnahmenkatalog wird ebenfalls ein möglicher Zeithorizont für die Umsetzung benannt, die Klimawirkung der Maßnahmen aufgezeigt sowie eine planerische Priorisierung vorgenommen. Die Priorisierung fußt dabei sowohl auf den erwarteten Wir-

kungseffekten als auch den Ergebnissen der Bestandsanalyse (inkl. Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung).

Ab Kapitel 3- Initialprojekte – werden zu den jeweiligen Handlungsstrategien die jeweiligen Initialprojekte näher beschrieben.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

2.1 Strategie „Vermeidung“

Mit drei Handlungsstrategien sollen Maßnahmen und Projekte initiiert werden, die zukünftig Wege vermeiden und die Distanzen bzw. Wegelängen in Lippstadt kürzer werden lassen. Das bedeutet, dass notwendige Distanzen aufgrund der Stadtstruktur kürzer werden, die Nahmobilität gefördert wird, sowie Verhaltensänderungen bewirkt werden, die zur Vermeidung von Kfz-Verkehren führen. Hierzu werden drei Strategien zur Vermeidung angestrebt:

- Verkehrssparsame Siedlungsentwicklung durch Nachverdichtung / Stärkung der Nutzungsmischung, was unter dem Begriff „Nachhaltig mobile Quartiere“ zusammengefasst wird.
- Bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrsvermeidung, die unter dem Slogan „Sicher und lebenswert: verkehrsreduziertes Lippstadt“ zusammengefasst werden.
- Maßnahmen die dazu beitragen, Wertewandel / Bewusstseinsbildung / Verhaltensänderungen hin zu einer nachhaltigen Mobilität und klimafreundlichem Verkehrsverhalten zu unterstützen. Zusammengefasst wird dieses Handlungsstrategie mit der Begrifflichkeit „Mobil mit Verstand“.

„Nachhaltig
mobile
Quartiere“

„Sicher und
lebenswert:
verkehrs-
reduziertes
Lippstadt“

„Mobil mit
Verstand“

2.1.1 Handlungsstrategie 1 – „Nachhaltig mobile Quartiere“

Mit der Handlungsstrategie 1 „Nachhaltig mobile Quartiere“ wird eine verkehrssparsame Siedlungsentwicklung für Lippstadt angestrebt. Dies bedeutet, dass zum einen Siedlungen der Stadt Lippstadt zu dichten Quartieren entwickelt werden bzw. so nachverdichtet werden, dass Wege, die innerhalb der Stadt zurückgelegt werden, zukünftig kürzer und so für den Fuß- und Radverkehr attraktiver werden. Zum anderen sollen in den Quartieren oder deren unmittelbarem Umfeld auch relevante Ziele des täglichen Bedarfs vorhanden sein (bzw. geschaffen werden), die nahmobil erreichbar sind. Weiterhin sollen attraktive und klimafreundliche Mobilitätsdienstleistungen (z.B. ÖPNV, Carsharing, Leihräder) angeboten werden, sodass Besucher und insbesondere die Bewohner der Quartiere zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten in den Quartieren, Stadt- und Ortsteilen der Stadt Lippstadt angeregt werden.

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Dazu sollen in der Stadt Lippstadt

- Mobilitätskonzepte für städtebauliche Projekte/ Siedlungserweiterungen erarbeitet werden und
- bei einzelnen Neubauvorhaben (insbesondere bei relevanten Standorten wie Nahversorgungsstandorten) (Nah-)Mobilitätsbelange stärker berücksichtigt werden.

Als Initialprojekt werden am Beispiel der geplanten Siedlungserweiterung in der nördlichen Kernstadt (Auf dem Rode) – unter Berücksichtigung des bereits vorliegenden Planungsstands – Ansatzpunkte für eine verkehrssparsame Siedlungsentwicklung, Sicherstellung wohnortnaher Versorgung und Mobilitätsangebote aufgezeigt (siehe Kapitel 3.1). Das Beispiel zeigt übertragbare Ansätze auf, die auch auf andere vergleichbare Vorhaben angewandt werden können.

● **Tabelle 1:** Maßnahmenkatalog „Nachhaltig mobile Quartiere“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Verkehrssparsame Siedlungsentwicklung durch Nachverdichtung/ Stärkung der Nutzungsmischung / Sicherstellung wohnortnaher Versorgung und Mobilitätsangebote 	1 Mobilitätskonzepte für städtebauliche Projekte erarbeiten: - E-Ladeinfrastruktur (privat und öffentlich) mitplanen - Carsharing, Leih- und Lastenräder als alternative Verkehrsmittel anbieten (und Angebote intensiv bewerben) - Attraktive Anbindung zu wichtigen Zielen mit dem Umweltverbund herstellen - Innere Erschließung städtebaulicher Projekte für alle Verkehrsmittel sicher und barrierearm gestalten - Zukünftig neu geplante Straßen-Querschnitte sollen auch für Fuß- und Radverkehr wenigstens Mindeststandards nach Richtlinien RAST, EFA und ERA erfüllen, möglichst jedoch Regelstandards einhalten	 (laufend, ab sofort)	 (punktuell/ unterstützend)	★★★★★
	2 Berücksichtigung von (Nah-) Mobilitätsbelangen bei Neubauvorhaben (insb. auch Einzelhandel): - mind. Barrierefreiheit fordern, - hohe Netzdurchlässigkeit im Fuß- und Radverkehr - hohe ÖPNV-Haltestellendichte bzw. alternative Angebote bereitstellen - Hochwertige Radabstellanlagen mitplanen	 (laufend, ab sofort)	 (punktuell/ unterstützend)	★★★★★
	* Initialprojekt: Nachhaltige Mobilität am Beispiel der Siedlungserweiterung in der nördl. Kernstadt (Auf dem Rode)	 (kurz-, bis-, mittelfristige Umsetzung)	 (punktuell/ unterstützend)	★★★★★

2.1.2 Handlungsstrategie 2 – „Sicher und lebenswert: verkehrsreduziertes Lippstadt“

Für ein sicheres und lebenswertes Lippstadt soll der Straßenraum durch bauliche und organisatorische Maßnahmen so gestaltet werden, dass eine Verkehrsvermeidung im Kfz-Verkehr unterstützt wird sowie die Nahmobilität gefördert wird und das Zurücklegen kürzerer statt langer Wege.

Dazu sollen die Kernstadt und Quartiere weiter verkehrsberuhigt werden sowie Nahmobilitätskonzepte für die Stadt- und Ortsteile entwickelt werden. Als

Beispiel kann das Nahmobilitätskonzept für die südliche Innenstadt dienen, welches im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans als Initialprojekt beispielhaft erarbeitet wurde (siehe Kapitel 3.2). Für künftige Nahmobilitätskonzepte für andere Stadt- und Ortsteile in Lippstadt wird zur handhabbaren und gezielten Bearbeitung jedoch eine Fokussierung auf zentrale Bereiche wie Ortsdurchfahrten, zentrale Versorgungsbereiche (Nahversorgung) und Umfeldler von sensiblen Einrichtungen, wie z.B. Schulstandorten oder Pflegeheimen, empfohlen.

Stadt Lippstadt
Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- **Tabelle 2:** Maßnahmenkatalog „Sicher und lebenswert: verkehrsreduziertes Lippstadt“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrsvermeidung 	1 Verkehrsreduzierte Kernstadt und verkehrsberuhigte Quartiere (Verkehrsberuhigte Bereiche in Stadtteilen): - Optimierung der Hauptverkehrsstraßen zur Verkehrsvermeidung im Nebennetz/ in den Wohngebieten → Siehe Initialprojekt Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs - Gestalterische bzw. bauliche Unterstützung verkehrsberuhigter Bereiche	 (kurzfristig Planung, mittelfristig Umsetzung)	 (punktuell/ unterstützend)	
	2 Nahmobilitätskonzepte für alle Stadt- und Ortsteile - Erarbeitung von Maßnahmen, die Straßenräume zugunsten der Nahmobilität umgestalten - Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu Fuß und mit dem Rad (Haltestellen, Soziale Einrichtungen, Nahversorgung etc.) - Ermittlung von Querungsbedarfen und Maßnahmen zur Verbesserung von Knotenpunkten - Prüfung der Umwidmung wenig genutzter Parkstreifen am Fahrbahnrand für den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (Haltestellen)	 (mittelfristig Planung, langfristig Umsetzung)	 (unmittelbar/ unterstützend)	
	* Initialprojekt: Modellvorhaben Nahmobilitätskonzept südliche Innenstadt (Schulumfelder und Nahversorgungsbereiche als räumliche Schwerpunkte)	 (kurzfristig Planung, mittel- bis langfristig Umsetzung)	 (unmittelbar/ unterstützend)	

2.1.3 Handlungsstrategie 3 – „Mobil mit Verstand“

Mit der Handlungsstrategie „Mobil mit Verstand“ wird auf ein suffizienteres, nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der Lippstädter Bevölkerung gesetzt, was sich auf einem Bewusstseinswandel begründet und durch Verhaltensänderungen zu einer Einsparung von Kfz-Verkehren, Energie und Treibhausgasen führt. Durch einen entsprechend zu unterstützenden Bewusstseins- und Wertewandel bei den Einwohnerinnen und Einwohnern soll sich ein nachhaltiges, klimafreundliches Mobilitätsverhalten zu einem festen Bestandteil des täglichen Lebens etablieren. Dazu sollte auch dessen Gewinn (z.B. Gesundheit, Freiheit, Lebensqualität und finanzielle Vorteile) im Vordergrund stehen und weniger das Gefühl von Einschränkungen vermittelt werden.

Um zur Bewusstseinsbildung einer breiten Zielgruppe beizutragen, sind Maßnahmen und Anreize notwendig, die durch die Stadt Lippstadt und andere relevante Akteure angegangen werden müssten, z.B. in Form von Informationsaufbereitung, Vernetzung, öffentlichkeitswirksamen Kampagnen und attraktiven Angeboten. Im Vordergrund sollten langfristig Verhaltensänderungen dadurch zu erzielt werden, dass die Vorteile des Umweltverbunds und Alternati-

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

ven zum konventionellen, privaten Pkw in den Mittelpunkt von Planung und Öffentlichkeitsarbeit gestellt werden. Hierzu soll insbesondere das kommunale Mobilitätsmanagement gestärkt werden, das wiederum diverse Aktivitäten initiiert und unterstützt – wie z.B. ein Initialprojekt, das den Aufbau und die Betreuung eines Arbeitskreises zum Thema „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“ (siehe Kapitel 3.3) vorsieht.

● **Tabelle 3:** Maßnahmenkatalog „Mobil mit Verstand“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Wertewandel / Bewusstseinsbildung / Verhaltensänderungen unterstützen 	1 Kommunales Mobilitätsmanagement (MM) aufbauen (lokales Mobilitäts-Netzwerk verstetigen, Mobilitätsmanagement bei lokalen Akteuren aktivieren): - Klimafreundliches betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung - Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement in externen Institutionen - Förderung schulisches Mobilitätsmanagement / Schülerradroutenpläne / Verkehrszählerprogramme/ Familien als Zielgruppe des Mobilitätsmanagements	 (kurzfristig Planung, mittelfristig Umsetzung)	 (punktuell/ unterstützend)	
	2 Kommunikation und Öffentlichkeitskampagnen für eine „Klimafreundliche Mobilität in Lippstadt“ (z.B. Rad, ÖPNV-Angebot), - Jährliche Durchführung von öffentlich wirksamen Aktionstagen	 (kurzfristig, dauerhaft regelmäßige Umsetzung)	 (unterstützend)	
	3 Beitritt Lippstadt zur AGFS - Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in NRW	 (kurzfristiger Beitritt)	 (punktuell/ unterstützend)	
	* Initialprojekt: Aufbau u. Betreuung eines Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“	 (kurzfristige Einführung, dauerhafte Umsetzung)	 (unmittelbar/ unterstützend)	

2.2 Strategie „Verlagerung“

Maßnahmen zu folgenden Handlungsstrategien sollen verfolgt werden, um in Lippstadt Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Umweltverbund zu bewirken:

- Binnenwege verlagern durch Verbesserung des Fuß- und Rad-Angebots, was unter dem Slogan „Aktiv mobil in Lippstadt“ zusammengefasst wird,
- Binnenwege verlagern durch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und der Multimodalität, was unter dem Slogan „Gemeinsam mobil in Lippstadt“ zusammengefasst wird, und
- Quell- und Zielwege verlagern durch Verbesserungen des ÖPNV-Angebots, Förderung des Radverkehrs und Förderung der Multimodalität, was unter dem Slogan „Umweltfreundlich mobil in der Region“ zusammengefasst wird.

„Aktiv mobil in Lippstadt“

„Gemeinsam mobil in Lippstadt“

„Umweltfreundlich mobil in der Region“

2.2.1 Handlungsstrategie 4 – „Aktiv mobil in Lippstadt“

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Handlungsstrategie 4 „Aktiv mobil in Lippstadt“ dient dazu, dass zukünftig noch mehr kurze Wege in Lippstadt durch Muskelkraft „aktiv“ zurückgelegt werden, wie mit dem Fahrrad, zu Fuß oder sonstigen vorwiegend muskelbetriebenen Verkehrsmitteln (z.B. auch Tretroller, Skateboards). Einen Schwerpunkt der Handlungsstrategie, der insbesondere zur Verlagerung von Binnenwegen durch Verbesserungen des Fuß- und Radverkehrsangebots führen soll, bildet das Initialprojekt „Handlungskonzept Radverkehr“ (siehe Kapitel 3.4). Mit diesem werden u.a. notwendige Verbesserungen im bestehenden Radnetz, Netzergänzungen oder auch die Umsetzung von Lippstädter Radkomfort-Routen angestrebt.

● **Tabelle 4:** Maßnahmenkatalog „Aktiv mobil in Lippstadt“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Binnenwege verlagern durch Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs-Angebotes 	1 Verbesserung des Radwegenetzes / Schaffung ERA-Standard (siehe Initialprojekt Handlungskonzept Radverkehr)	 (kurz- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	2 Netzergänzungen im Fuß- und Radwegenetz prüfen (inkl. Lippe-Brücke, B55n-Brücke)	 (mittel- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	3 Ampelschaltungen und Knotenpunkte auf Fußgänger- und Radfahrerbelange überprüfen und verbessern	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	4 Lippstädter Radkomfort-Routen umsetzen "Vorzugsnetz mit besonderer Qualität" für den Radverkehr, Führungsform mit besonders guter Verträglichkeit zum Fußverkehr, auch bei hohem Radfahreranteil	 (kurz- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	5 Leihradsystem ausweiten (auch Angebote zu Leih-Lastenrädern prüfen)	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	6 Umgestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität (Barrierefreiheit) und des Radverkehrs	 (mittel- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	7 Attraktive und sichere Radabstellanlagen installieren (Anlehnbügel statt Vorderradklemmen, Überdachte Anlagen, bei Bedarf Fahrradgaragen o.ä. anbieten) und deren Erreichbarkeit sicherstellen	 (kurz- bis mittelfristig)	 (punktuell/ unterstützend)	★★★★★
	* Initialprojekt: Handlungskonzept Radverkehr (Standards und Vorschläge punktueller Verbesserungen/ Netzergänzungen zur Anbindung aller Orte an die Kernstadt inkl. Vorschlag zu Radkomfort-Routen)	 (kurz- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★

2.2.2 Handlungsstrategie 5 – „Gemeinsam mobil in Lippstadt“

Binnenwege sowie Quell- und Zielwege sollen verlagert werden – und zwar insbesondere auf längeren Wegen, die nicht komfortabel mit dem Rad zurückgelegt werden können. Erreicht werden soll dies in der Handlungsstrategie 5 „Gemeinsam mobil in Lippstadt“ durch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der multimodalen Angebote in der Stadt. Unter Multimodalität kann ein Angebot und eine Kombinierbarkeit vielfältiger Verkehrsmittel verstanden werden. Findet auf einem Weg oder innerhalb einer Wegeketten ein Wechsel der

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Verkehrsmittel (z.B. Rad/ÖPNV) statt, wird hierfür auch die Begrifflichkeit Intermodalität verwendet.

Neben einer Aufwertung der Bushaltestellen sowie neuen Linien- und AST-Angeboten in Lippstadt sollen kurzfristig auch weitere Service-Angebote verbessert werden (z.B. durch Kommunikationsmaßnahmen) und mittelfristig Mobilitätsstationen oder sonstige Angebote in Lippstadt eingerichtet werden

Die Planung der Maßnahmen und Projekte der Handlungsstrategie lassen sich in Abstimmung mit der RLG sowie weiteren zu beteiligenden Akteuren relativ zeitnah beginnen. Neue Linienangebote wie die Buslinie C6 sind teilweise auch schon für den Fahrplanwechsel im Sommer 2019 vorgesehen.

Mit dem Initialprojekt werden für die Stadt Lippstadt Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung flexibler Angebotsformen und ergänzender Mobilitätsstationen geprüft (siehe Kapitel 3.5).

● **Tabelle 5:** Maßnahmenkatalog „Gemeinsam mobil in Lippstadt“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Binnenwege und Quell-Zielwege verlagern durch Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Multimodalität 	1 Aufwertung der Bushaltestellen im Stadtgebiet Lippstadt (weiterer barrierefreier Ausbau, Verbesserung des Komforts und der Fahrgastinformation)	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	2 Neue Linie C6 von nördlicher Kernstadt (Triftweg/Von-Are-Str.) bis Bustreff am Bahnhof und zusätzliche Fahrten der Linie R61 zum Gewerbegebiet Am Wasserturm	 (kurzfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	3 Ausweitung flexibler ÖPNV-Angebote/ AST-Fahrten sowie Marketing des bestehenden Angebots, Buchung auch App-basiert – siehe Initialprojekt	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	4 Aufwertung des Stadtbuslinien-Angebots in den Abendstunden und am Wochenende (bei Bedarf zusätzliche Haltepunkte bestehender Linien) – siehe Initialprojekt	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	5 Tarifstruktur kommunizieren	 (kurzfristig)	 (unterstützend)	★★★★★
	6 Mitfahrränke in Ortsteilen anbieten (möglichst in abgestimmter Gestaltung mit Mobilitätsstationen)	 (mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	7 Mobilitätsstationen (inkl. Carsharing-Angebote, Radabstellanlagen, Leih- und Lastenräder, Ladesäulen etc.) im Umfeld von frequentierten Bushaltestellen einrichten	 (mittel- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	* Initialprojekt: <i>Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung flexibler Angebotsformen und ergänzender Mobilitätsstationen</i>	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★

2.2.3 Handlungsstrategie 6 – „Umweltfreundlich mobil in der Region“

Von den meist längeren, über die Stadtgrenze hinaus stattfindenden, Quell-Zielwegen sollen (zumindest abschnittsweise) mehr Verlagerungen auf den Umweltverbund angestrebt werden.

Bei der Verlagerung von Teilen der im Kfz-Verkehr zurückgelegten Quell- und Zielwegen auf den Umweltverbund kommt der Förderung multimodaler (oder

auch intermodaler) Wegekette eine bedeutende Rolle zu. So können einzelne Strecken weiterhin noch im privaten Pkw, als Mitfahrgelegenheit oder auch mit dem Rad zurückgelegt werden, während an geeigneten, stadtverträglichen Umstiegsorten auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds gewechselt wird (z.B. Bus und Bahn, ein Leihrad oder ein kurzer Fußweg).

Aus diesem Grund sollen in Lippstadt Angebote von Park+Bike (P+B), Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) an den Bahnhöfen Lippstadt und Dedinghausen gestärkt werden, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV verbessert werden und auch eine Stärkung von regionalen Radrouten forciert werden. Dadurch soll es gelingen, auch längere Wege des Pkw-Verkehrs zumindest abschnittsweise auf den Umweltverbund zu verlagern.

Da angenommen wird, dass auch weiterhin viele Quell-Zielverkehre im MIV zurückgelegt werden und in Lippstadt insbesondere die Altstadt als Ziel angesteuert wird, stellt auch die Reduktion der Verkehrsleistung auf der letzten Meile (z.B. Parksuchverkehre in der Altstadt) einen Ansatz zur Einsparung und Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Fußverkehr oder Radverkehr dar. Diesen Ansatz greift das Initialprojekt für die Parksuchverkehre in der Lippstädter Altstadt auf:

Das Initialprojekt „Maßnahmenkonzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs“ zielt darauf ab, dass die in der Altstadt ankommenden Pkw-Fahrten von Besuchern auf der letzten Meile bzw. den letzten Metern zur Altstadt eingespart werden und stattdessen zu Fuß („Park+Walk“) oder mit dem (Leih-)Rad (Park+Bike) zurückgelegt werden (siehe Kapitel 3.6).

● **Tabelle 6:** Maßnahmenkatalog „Umweltfreundlich mobil in der Region“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Quell-Zielwege verlagern durch Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes, Förderung Radverkehr und Förderung der Multimodalität 	1 „Park+Walk“/ Park+Bike in der Altstadt optimieren (siehe Initialprojekt)	 (kurz- bis mittelfristig)		★★★★★
	2 P+R verbessern und Prüfung zur Ausweitung auf wichtige Bushaltestellen (große private Parkflächen bei Einzelhandel oder Gewerbe öffentlich nutzbar machen und eine preiswerte Anbindung in die Stadt ermöglichen)	 (mittel- bis langfristig)		★★★★★
	3 B+R anbieten/ ausweiten	 (kurz- bis mittelfristig)		★★★★★
	4 Mehr Fahrradmitnahme-Möglichkeiten auf regionalen Verbindungen anbieten	 (kurz- bis mittelfristig)		★★★★★
	5 Regionale Radrouten nach Lippstadt stärken	 (mittel- bis langfristig)		★★★★★
	6 -Orientierungshilfen / Radwegweisung verbessern	 (kurz- bis mittelfristig)		★★★★★
	Initialprojekt: Maßnahmenkonzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs	 (kurz- bis mittelfristig)		★★★★★

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

2.3 Strategie „Verträgliche Abwicklung“

Im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan wird davon ausgegangen, dass in Lippstadt auch bis 2030 und den Folgejahren weiterhin ein wesentlicher Teil der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr erzeugt wird. Damit dieser Verkehr möglichst verträglich abgewickelt wird, werden drei Handlungsstrategien für klimafreundliche Antriebsarten, eine stadtverträgliche Abwicklung sowie Effizienz der Güterverkehre angestrebt:

- Klimafreundliche Antriebsarten unterstützen, die unter dem Slogan „klimaschonend motorisiert“ zusammengefasst werden.
- Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln, Kfz-Infrastrukturen zielorientiert aus- und umbauen sowie organisieren und
- Güterverkehr effizienter organisieren

„klima-
schonend
motorisiert“

„MIV zukunfts-
orientiert
aufgestellt und
abgewickelt“

„Güter
organisiert“

2.3.1 Handlungsstrategie 7 – „klimaschonend motorisiert“

Die Handlungsstrategie 7 „klimaschonend motorisiert“, welche die Förderung klimafreundlicher Antriebsarten beinhaltet, übernimmt zur Minderung der Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen der verbleibenden Kfz-Verkehre eine wichtige Rolle.

In Lippstadt soll dazu der Einsatz klimafreundlicher Antriebsarten gegenüber konventionellen, fossilen Energieträgern im Verkehr unterstützt werden. Dazu sollen verschiedene Maßnahmen und Projekte umgesetzt werden, die die notwendige Lade- bzw. Tank-Infrastruktur schaffen sollen und das Thema der Lippstädter Bevölkerung und auch den ansässigen Betrieben durch Öffentlichkeitsarbeit/Marketing näher bringen. Durch eine (weitere) entsprechende Umstellung des kommunalen Fuhrparks können die Stadt Lippstadt sowie ihre Tochtergesellschaften öffentlichkeitswirksam ein Zeichen für eine nachhaltige Mobilität in Lippstadt setzen und eine Vorbild-Funktionen bei zukünftigen Flottenerneuerungen übernehmen.

Mit dem Initialprojekt „Konzeptionelle Grundlagen für klimaverträgliche Antriebsarten in Lippstadt schaffen“ werden erste konzeptionelle Ansätze zur Förderung alternativer Antriebsarten (insbesondere der Elektromobilität und auch anderen Antriebsarten) in der Stadt Lippstadt aufgezeigt (siehe Kapitel 3.7).

● **Tabelle 7:** Maßnahmenkatalog „klimaschonend motorisiert“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Klima-freundliche Antriebsarten unterstützen 	1 Förderung alternativer, klimafreundlicher Antriebe (aufbauend auf E-Mobilitäts-Konzept des Landkreises)	 (kurz- bis langfristig)	 (unterstützend, impulsgebend)	★★★★★
	* Initialprojekt: Konzeptionelle Grundlagen für klimaverträgliche Antriebsarten in Lippstadt schaffen	 (kurzfristig)	 (unterstützend, impulsgebend)	★★★★★
	2 Öffentlichen Fuhrpark nach Möglichkeit auf klimafreundliche Antriebsarten umstellen	 (laufend, Daueraufgabe)	 (unmittelbar/ unterstützend → Vorbildfunktion/ impulsgebend)	★★★★★
	3 Angebote für E-Mobilität in Lippstadt ausbauen (Ladesäulen, E-Parkplätze), Unterstützungsbedarf durch Bund/ Politik kommunizieren	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	4 CNG erhalten und ausbauen / Marketing	 (laufend, Daueraufgabe)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

2.3.2 Handlungsstrategie 8 – „MIV zukunftsorientiert aufgestellt und abgewickelt“

Die weiterhin stattfindenden Kfz-Verkehre sollen stadtverträglich abgewickelt werden und Kfz-Infrastrukturen zielorientiert aus- und umgebaut sowie organisiert werden.

Aufgrund der großen Relevanz des motorisierten Individualverkehrs in Lippstadt sowie der Maßnahmengewichtung auf den privaten Pkw-Verkehr wird diese Handlungsstrategie unter dem Slogan „MIV zukunftsorientiert aufgestellt und abgewickelt“ zusammengefasst.

Als wichtige Arbeitsgrundlage für die weitere Planung der Kfz-Verkehre wird mit einem Initialprojekt eine Definition und Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes für den Kfz-Verkehr vorgenommen sowie Annahmen und Standards für ein „Vorbehaltsnetz“ für den Kfz-Verkehr definiert (siehe Kapitel 3.8).

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

● **Tabelle 8:** Maßnahmenkatalog „MIV zukunftsorientiert aufgestellt und abgewickelt“

Handlungsstrategie	Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima-Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln, Kfz-Infrastrukturen zielorientiert aus- und umbauen und organisieren 	1 Verkehrsmanagement optimieren (Prüfung verkehrshängiger Netz-Steuerung)	 (mittelfristig)	 (unmittelbar)	★★★★★
	2 Gesamtstädtisches Parkraummanagement: Parkhäuser attraktiver machen, temporäre Nutzung gewerblicher Parkflächen prüfen (z.B. samstags) (siehe auch Handlungsfeld „Umweltfreundlich mobil in der Region“)	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar)	★★★★★
	3 Straßen-Netzergänzung zur verträglicheren Führung des Kfz-Verkehrs prüfen (siehe Empfehlungen zu untersuchten Planfällen)	 (mittel- bis langfristig)	 (punktuell/ unterstützend)	★★★★★
	4 Geschwindigkeitskonzept B 55 (Prüfauftrag Grüne Welle bei Tempo 70, Ampelphasenassistent)	 (mittelfristig)	 (unmittelbar)	★★★★★
	5 Schulverkehrskonzepte (Bauliche Aufwertungen in Schulumfeldern, Verkehrsberuhigungen, Lösungen für „Elterntaxis“ wie z.B. Hol- und Bring-Zonen/ Elternhaltestellen, Förderung Fahrgemeinschaften)	 (kurz- bis langfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	6 Bauliche Maßnahmen zur Tempo-Reduktion in Tempo-30-Zonen und in den Ortsdurchfahrten	 (kurz bis mittelfristig)	 (unterstützend)	★★★★★
	7 Intensität der Kontrollen erhöhen (z.B. durch fest installierte Blitzer, Kontrollen von (Falsch-)Parken auf Geh- und Radwegen)	 (dauerhaft)	 (unterstützend)	★★★★★
	8 Geschwindigkeitskonzept (Tempo 30 innerorts ausweiten, außerorts Tempotrichter vor Ortseingängen)	 (kurz- bis mittelfristig)	 (unmittelbar/ unterstützend)	★★★★★
	* Initialprojekt: Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs: Definition und Standards im Kfz-Straßennetz	 (kurzfristig)	 (unterstützend)	★★★★★

2.3.3 Handlungsstrategie 9 – „Güter organisiert“

Auch die Wirtschaftsverkehre in Lippstadt belasten das städtische Straßennetz und erzeugen Treibhausgasemissionen. Daher sollen diese über die Handlungsstrategie 9 – „Güter organisiert“ zukünftig effizienter abgewickelt werden. Hierzu werden Maßnahmen wie ein Konzept zur nachhaltigen City-Logistik für die Stadt Lippstadt oder auch die Definition von Lkw-Routen (bzw. dazu die entsprechende Anordnung weiterer Durchfahrtsverbote) angestrebt. Im Initialprojekt „Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs“ werden hierzu Konkretisierungen der Ausgangssituation, Handlungsmöglichkeiten sowie erste Umsetzungsschritte aufgezeigt (siehe Kapitel 3.9).

● **Tabelle 9:** Maßnahmenkatalog „Güter organisiert“

Handlungs- strategie		Maßnahmen/ Projekte	Zeitraum	Klima- Wirkung in Lippstadt	Planerische Bewertung (Priorität)
Güterverkehr effizienter organisieren 	1	Nachhaltige City-Logistik prüfen - Verteilzentren bzw. „Hubs“ (<i>Knotenpunkte, zentrale Umschlagsplätze</i>) am Rande oder außerhalb der Innenstadt) - Optimierung letzte Meile / Fahrradlogistik	 mittelfristig	 (unmittelbar, unterstützend)	★★★★★
	3	Lkw-Routen in Lippstadt / Prüfung, weitere Lkw-Durchfahrtsverbote anzuordnen	 kurzfristig	 (unterstützend)	★★★★★
	*	Initialprojekt: <i>Maßnahmen zur vertraglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs</i>			

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3 Initialprojekte für 3x3 Handlungsstrategien

Der zuvor beschriebene Maßnahmenkatalog enthält Empfehlungen und Projektansätze zu den neun Handlungsstrategien, die zur Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Abwicklung von Kfz-Verkehren in den nächsten Jahren bis 2030 in der Stadt Lippstadt umgesetzt werden sollen. Damit diese Ansätze leichter umgesetzt werden können, wird im Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ zu jeder der Handlungsstrategien jeweils ein Initialprojekt detaillierter beschreiben, das von der Stadt Lippstadt in den kommenden Jahren kurz- bis mittelfristig begonnen werden sollte und einen ersten Handlungsrahmen für die Umsetzung des integrierten Verkehrsentwicklungsplan liefert.

Für die 9 Initialprojekte werden in den anschließenden Kapiteln 3.1 bis 3.9 folgende Inhalte und Kriterien aufgezeigt:

- Ausgangsbedingung und Zielsetzung der Maßnahme
- Maßnahmeninhalt / Beschreibung
- Umsetzungsschritte
- Vorgesehener Umsetzungszeitraum
- Zuständigkeit / Partner / Beteiligte
- Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten
- Synergien

3.1 Initialprojekt 1 – „Modellvorhaben: Nachhaltige Mobilität bei der Siedlungserweiterung in der nördl. Kernstadt (Auf dem Rode)“

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.1.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

Ausgangslage / aktuelle Planungen

Die Stadt Lippstadt plant die Siedlungserweiterung „Auf dem Rode“ in der nördlichen Kernstadt. Das Plangebiet liegt im Bereich Friesenbruch zwischen Gorch-Fock-Straße und Bastionstraße und damit ca. 1,5 km von der Altstadt entfernt. Das derzeit betrachtete Plangebiet hat eine Größe von ca. 15 ha in zwei Bauabschnitten.

„Nachhaltig
mobile
Quartiere“

Nach dem aktuellen Planungsstand ist die Errichtung eines Wohngebiets geplant mit vorwiegend freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern, Reihen- und Kettenhäusern. Im Bereich des zentral gelegenen Angers sind darüber hinaus Mehrfamilienhäuser vorgesehen.

- **Abbildung 4:** Rahmenplan Auf dem Rode – Vorentwurf – vorläufiger Planungsstand (Stadt Lippstadt, Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz, Januar 2019)



MIV-Erschließung

Die Erschließung des geplanten Gebietes ist von Süden über die Verlängerung der Bastionstraße geplant, von Osten über die Gorch-Fock-Straße und von Nord-Osten über die Von-Are-Straße. Untergeordnete Anschlusspunkte sind die Gellertstraße und die Kunigundenstraße. Innerhalb des Gebietes erfolgt die

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Erschließung über eine Straßenverbindung zwischen Bastionstraße und Gorch-Fock-Straße und über ringförmig verlaufende Erschließungsstraßen sowie Stichstraßen.

Für die Wohnsammelstraßen sind Querschnitte mit 9m (5,5m Fahrbahn mit abschnittsweise Verengung/Parken, 1,5 bzw. 2,0m Gehweg) und 11m (5,5m Fahrbahn plus alternierend angeordnetes Parken 2m, Gehwege 1,5 bzw. 2,0m) geplant; für die Wohnstraßen Mischverkehrsflächen mit 5m und abschnittsweise alternierend 2,5m Parken.

Das Parken erfolgt bei den Mehrfamilienhäusern, Reihen- und Kettenhäuser auf den Grundstücken.

ÖPNV-Erschließung

Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes soll durch eine neue Buslinie C6 von der nördlichen Kernstadt (Lichtenplatz) – zum Bustreff Bahnhof erfolgen (60 Min.-Takt in der Hauptverkehrszeit). Mit der geplanten Linie R61 erfolgt (nur in den Morgen- und Nachmittagsstunden) eine Weiterführung ins Gewerbegebiet Am Wasserturm (Windmüllerstraße) (Quelle: Fahrplanentwurf der RLG, November 2018).

Die Linie C6 soll zunächst südlich des Plangebietes geführt werden (über Triftweg – Niemöllerallee – Bastionstraße – Barbarossastraße – Wagenfeldstraße – Rüdenkuhle – Goethestraße). Nach Fertigstellung der Baustraßen im Plangebiet ist die Führung durch das Plangebiet mit Verlauf Niemöllerallee – Goethestraße mit Haltestelle im Bereich des Angers geplant.

Radverkehr

Die Führung des Radverkehrs erfolgt im Verlauf der geplanten Erschließungsstraßen und perspektivisch über eine Freizeitroute, die von der Kestingstraße mittig durch das Plangebiet verläuft. Weiterhin ist eine Radwegeachse zwischen Triftweg und Wiedenbrücker Straße geplant.

Östlich des Plangebietes ist eine Fuß- und Radverbindung in Richtung Innenstadt (im Verlaufe des Bruchbäumer Weges) mit Anschluss an die Straße Cappeltor geplant, die über die Gorch-Fock-Straße in das Plangebiet geführt wird.

Fußverkehr

Die Führung des Fußverkehrs erfolgt im Verlaufe der Erschließungsstraßen und über ein eigenständiges, straßenunabhängig geführtes Fuß- und Radwegenetz, welches teilweise im Verlauf von Grünzügen verläuft.

Nahversorgung

In fußläufiger Entfernung (500 - 1.000 m) finden sich mehrere Lebensmittelmärkte, mehrere Kindergärten, eine Freizeit/Sporteinrichtung und ein medizini-

scher Versorgungsstandort. Mehrere Schulstandorte liegen im Bereich der nördlichen Altstadt in ca. 1,5 km Entfernung.

Mit der Stadtbuslinie C6 und den geplanten Fuß- und Radwegeverbindungen ist eine gute Erreichbarkeit der Nahversorgungsziele mit den Verkehrsarten des Umweltverbundes gewährleistet.

Mobilitätsstation

Im Bereich des zentralen Angers ist die Einrichtung öffentlicher Parkplätze, einer E-Ladesäule und von Fahrradabstellplätzen vorgesehen. Weiterhin befindet sich dort der zukünftige Standort einer Bushaltestelle. Diese Angebote stellen in Kombination zueinander Potentiale multimodaler Mobilität und somit auch den Standort einer Mobilitätsstation dar, indem verschiedene Angebote als Mobilitäts-Bausteine kombiniert werden (siehe auch Kapitel 3.5 mit dem Initialkonzept 5, Prüfung der Möglichkeit zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes).

Zielsetzungen der Maßnahmen

Mobilitätskonzepte mit klimafreundlichen Ansätze zum Mobilitätsmanagement sollen als Bestandteil zukünftiger Siedlungserweiterungen, Neubauprojekten oder sonstigen Städtebaulichen Projekten erarbeitet (oder zumindest berücksichtigt) werden.

Die Bevölkerung soll zu einer möglichst effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität angeregt werden. Durch Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sowie von Mobilitätsgewohnheiten soll eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden.

In Bezug auf das geplante, innenstadtnah gelegene Siedlungsgebiet Auf dem Rode soll durch die Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und durch die Vermittlung dieses Angebotes eine multimodale, attraktive Erschließung des Siedlungsgebietes erreicht werden – und damit das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der zukünftigen Bewohner zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes beeinflusst werden. Dies trägt zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes, zur Steigerung der Attraktivität des Wohnstandortes, zur Steigerung der Wohnqualität und zur Reduzierung der Auto-Nutzung und damit der CO₂-Emissionen bei.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.1.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung

Gegenstand des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung ist es, in baulich-räumlichen Stadtentwicklungsprozessen günstige Bedingungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen.³

Mögliche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung sind:

- Auf der Ebene der Gesamtstadt bzw. eines Quartiers:
 - Sicherstellung der nahräumlichen Versorgung von Einrichtungen des täglichen Bedarfs
 - Engmaschiges Fuß- und Radwegenetz zur inneren Erschließung
 - Gute Radverkehrsanbindung an wichtige Ziele zur äußeren Erschließung
 - Gute Anbindung im ÖPNV
 - Sinnfällige Ordnung des Stellplatz- und Parkplatzangebotes
 - Zielnahe Platzierung von Fahrradabstellanlagen
 - Berücksichtigung von CarSharing-Stellplätzen
- Auf der Ebene von Einzelvorhaben:
 - Errichtung qualitativ hochwertiger Abstellanlagen
 - Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen
 - Bereitstellung von konventionellen Fahrrädern, Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern zur Ausleihe durch die Nutzer
 - Zugang zu CarSharing mittels eines Mobilitätsbudgets
 - Reduzierung der Stellplatzzahl gegenüber herkömmlichen Bauvorhaben
 - Bewirtschaftung der Stellplätze und der öffentlichen Parkplätze
 - Information der Nutzer über Mobilitätsoptionen bei Neubezug
 - Regelmäßige Information der Nutzer über das Verkehrsangebot

³ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement EAM, Ausgabe 2018

Die zuvor dargestellte Liste stellt typische Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung dar. Bei zukünftigen Siedlungsvorhaben in Lippstadt sollte geprüft werden, welche dieser Maßnahmen sinnvoll und anwendbar sind.

Für das Siedlungsgebiet Auf dem Rode liegt schon eine Rahmenplanung vor, der Bebauungsplan befindet sich z.Z. im Aufstellungsverfahren. Daraus ergeben sich Rahmenbedingungen und Vorgaben, die bei der Formulierung des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen sind, hier aber auch wegen der Übertragbarkeit der Maßnahmen auf weitere Entwicklungsgebiete benannt werden sollen:

- Grundsätzlich stellt eine höhere Nutzungsdichte von Siedlungsgebieten günstigere Bedingungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement dar; durch die höhere Zahl von potentiellen Nutzern und kürzere Zugangswege können Angebote des Mobilitätsmanagements effizienter genutzt werden oder auch bessere Angebote geschaffen werden. Darüber hinaus schafft eine höhere Dichte bessere Voraussetzungen für Nutzungsmischung.
- Eine hohe Nutzungsmischung ist ein wesentliches Kriterium einer umweltverträglichen Mobilität; eine Vielzahl von Wegen kann zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Dies betrifft sowohl die Mischung von Arbeitsstandorten und Wohnen als auch die Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten und anderen Zielen (Dienstleistungen, Freizeit, soziale Infrastruktur).
- Relevant für die Nutzung klimafreundlicher und stadtverträglicher Verkehrsarten ist auch, wie die Zugangsmöglichkeiten zu diesen sind. Steht das private Auto unmittelbar vor der Haustür und ist der Weg zur Bushaltestelle einige Hundert Meter lang, wird zunächst das Auto bevorzugt. Daher haben siedlungsbezogene Parkraumkonzepte, in denen das Auto an zentralen Stellen am Rande der Siedlung abgestellt wird, eine hohe Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten. Zusätzlicher Gewinn dabei sind autoarme und damit lebenswerte Wohnquartiere.

Für das Siedlungsvorhaben Auf dem Rode werden unter den bestehenden Rahmenbedingungen (vorliegende Planung) insbesondere folgende Maßnahmen als sinnvoll eingeschätzt und empfohlen:

- Sicherstellung der nähräumlichen Versorgung:
- Verkehrsberuhigte Organisation des Straßennetzes
- Engmaschiges Fuß- und Radwegenetz zur inneren Erschließung / Anbindung nach außen
- Zielnahe Platzierung von Fahrradabstellanlagen, gute und sichere Ausstattung und Bikesharing-Angeboten
- Gute Anbindung im ÖPNV

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Sinnfällige Ordnung des Stellplatz- und Parkplatzangebotes
- Berücksichtigung von CarSharing-Stellplätzen
- Einrichtung einer Mobilitäts-Station
- Marketing / Information der Nutzer über Mobilitätsoptionen

Sicherstellung der nähräumlichen Versorgung:

- Mit der schon vorhandenen Versorgungsinfrastruktur ist im Radius von 1 – 1,5 km eine ausreichende Nahversorgung vorhanden, die gut mit dem Fahrrad erreicht werden kann. Wichtig sind dafür direkte und sichere Radverkehrsverbindungen nach außen.
- Eine weitere Verbesserung könnte durch Schaffung einer Nahversorgungsinfrastruktur innerhalb des Gebietes erzielt werden und somit fußläufig erreichbare Ziele anbieten. Es sollte daher geprüft werden, ob die Ansiedlung einer Bäckerei oder eines Kiosk mit erweitertem Angebot möglich ist. Diese Einrichtung könnte auch den Post- bzw. Paketdienst übernehmen, oder es könnte eine Paketstation installiert werden.
- Wünschenswert wäre auch die Ansiedlung weiterer Versorgungsstrukturen oder Dienstleistungen. Dafür sollten die planungsrechtlichen und baulichen Voraussetzungen geschaffen werden.
- Es sollten ausreichende und auf kurzen Wegen erreichbare Entsorgungseinrichtungen geschaffen werden (z.B. für Altglas, Altpapier), um Entsorgungsfahrten zu vermeiden.
- Die optional geplante Ansiedlung der Kita im Bereich des Angers sollte weiterverfolgt werden – und es sollte geprüft werden, ob z.B. in Kombination damit ein Veranstaltungsraum oder ein Stadtteilcafe eingerichtet werden kann.

Verkehrsberuhigte Organisation des Straßennetzes

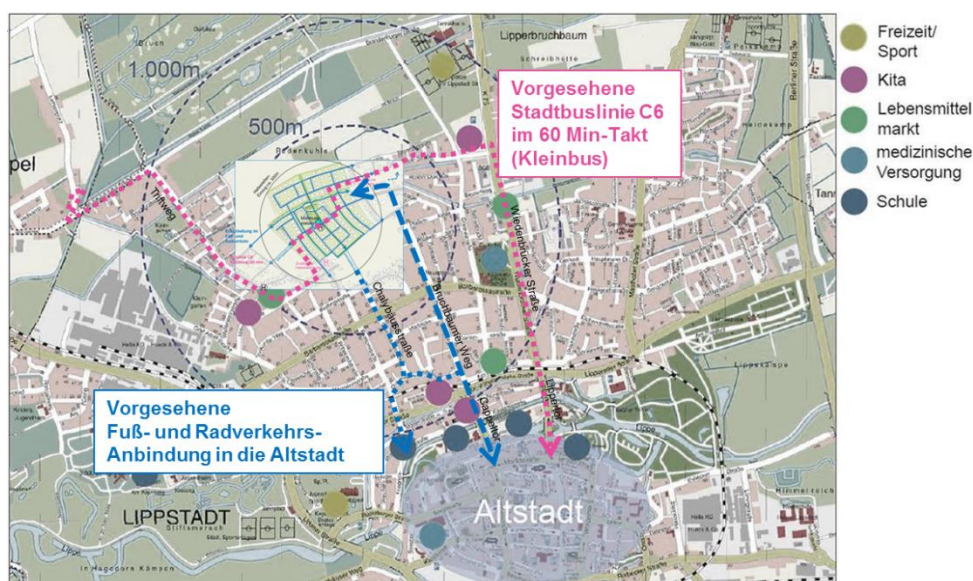
Das Erschließungsnetz im Wohngebiet Auf dem Rode sollte aufgrund der erwarteten geringen Verkehrsmengen verkehrsberuhigt gestaltet und organisiert werden. Geeignet ist hier insbesondere die Anlage von (Wohn-)Sammelstraßen, Wohnstraßen und Wohnwegen, die als Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche organisiert sind.

Engmaschiges Fuß- und Radwegenetz zur inneren Erschließung / Anbindung nach außen

Die Planung für das Siedlungsgebiet Auf dem Rode sieht ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz vor, welches in den Erschließungsstraßen und teilweise eigenständig (im Verlauf von Grünzügen) geführt wird. In Ergänzung dazu sind zur äußeren Erschließung gute Fuß- und Radverkehrsverbindungen nach außen und an wichtige Ziele wichtig (s. Abbildung 5) Im Verlauf der Sammelstraßen sind für den Fußverkehr ausreichend breite Fußwege zu schaffen. Eine Einhaltung von Regelbreiten nach den geltenden Richtlinien (RASt) sollte nach Möglichkeit realisiert werden, sofern nicht eine niveaugleiche Gestaltung angestrebt wird. Der Radverkehr wird bei Tempo 30 und in verkehrsberuhigten Bereichen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Wohnwege und Wohnstraßen sollten als Mischflächen niveaugleich und ggf. mit weicher Separation organisiert werden, ggf. ist die gesonderte Sicherung der Fußgängerflächen sinnvoll (z.B. durch Einbauten oder Poller).

- **Abbildung 5:** Siedlungsvorhaben Auf dem Rode – Lage im Stadtraum und Infrastruktur / Anbindung des Umweltverbundes in die Altstadt



Quelle: Eigene Darstellung auf Analysekarte der Stadt Lippstadt zu Versorgungsstandorten im Umfeld des geplanten Siedlungsgebiets „Auf dem Rode“

Zielnahe Platzierung von Fahrradabstellanlagen, Ausstattung und Bikesharing-Angeboten

Vorgesehen werden sollte die Errichtung qualitativ hochwertiger Abstellanlagen an Zielen des Radverkehrs und an zentralen Punkten im Siedlungsgebiet, z.B. Am Anger. In den zu errichtenden Wohngebäuden und bei weiteren Nutzungen sollte auf die nach der LBO geforderte Errichtung von gut zugänglichen Fahr-

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

radabstellplätzen geachtet werden. Es wird empfohlen, dabei die Regelungen der Musterstellplatzsatzung für NRW anzuwenden bzw. deren Anwendung durch Ortsrecht verbindlich zu regeln:

- „Fahrradabstellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen, und die
 - 1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sind,
 - 2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
 - 3. einzeln leicht zugänglich sind und
 - 4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.“⁴

Darüber hinaus soll geprüft werden, ein Bike-Sharing Angebot am Anger einzurichten (s. Mobilitätsstation).

Mit Wohnungsbau-Unternehmen und Eigentümern könnten darüber hinaus für die neuen Bewohner des Siedlungsgebiets Optionen für die Vermietung oder freie Nutzung von gemeinschaftlichen Lastenrädern und Pedelecs organisiert werden.

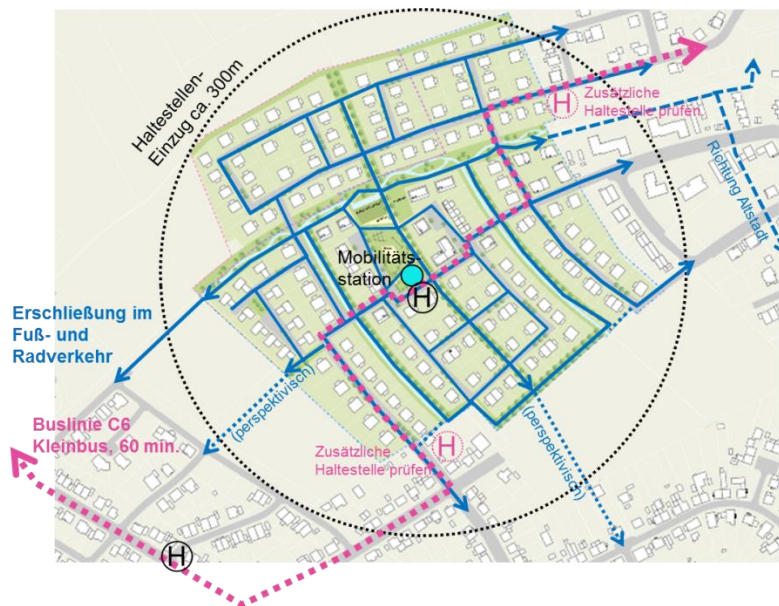
Gute Anbindung im ÖPNV

Mit der geplanten Linie C6 wird eine Anbindung des Siedlungsgebietes Auf dem Rode mit dem ÖPNV an die Innenstadt erreicht. Die Anordnung einer Haltestelle (im Bereich des Angers) und der geplante 60-Minuten Takt sind aber unzureichend und sollten durch zwei weitere Haltestellen (siehe Abbildung 6) und eine Taktverdichtung, zumindest in den Verkehrsspitzenzeiten, optimiert werden. Bei Bedarf kann das Angebot flexibel angepasst werden (z.B. zunächst durch Taktverdichtung mit weiteren Fahrten des Kleinbusses).

Die geplante Haltestelle Am Anger sollte beibehalten werden und durch zwei weitere Haltestellen ergänzt werden. Bei den Haltestellen ist auf deren barrierefreie Gestaltung und auf barrierefreie Zugänge sowie auf hinreichende Ausstattung des Komforts (Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Abfalleimer, Beleuchtung) und Fahrgastinformationen zu achten.

⁴ Musterstellplatzsatzung NRW – zitiert nach: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, S. 19

- **Abbildung 6:** geplanter Verlauf der Linie C6, Lage weiterer Haltestellen und geplante Fuß- und Radwegeanbindungen



Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Sinnfällige Ordnung des Stellplatz- und Parkplatzangebotes

Das Erschließungskonzept für die Siedlung Auf dem Rode sieht die Anordnung der wohnungsbezogenen Stellplätze auf den Grundstücken vor. Fortschrittliche Mobilitätskonzepte empfehlen die Bündelung des Parkens in Quartiersgaragen, was einerseits Kosten und Flächen spart und zu autoarmen Wohnumfeldern beiträgt. Aufgrund des schon fortgeschrittenen Planungsstandes erscheint ein solcher Ansatz für die Siedlung auf dem Rode nicht realistisch.

Aufgrund der Verpflichtung zur Herstellung einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen auf den Grundstücken sollten die im öffentlichen Raum geplanten Parkplätze für Besucher bzw. sonstige Nutzer (z.B. Liefern, Dienstleistungen) oder auch andere Nutzungen freigehalten werden und das Beparken durch Bewohner vermieden werden. Dies kann durch eine entsprechende Ausweisung der Parkplätze (z.B. Lieferzonen, Kurzzeitparken, CarSharing-Parkplätze) erfolgen.

Berücksichtigung von CarSharing-Stellplätzen

Umgesetzt werden sollte das in dem Rahmenplan schon angedachte CarSharing- Konzept, welches über einen privaten Anbieter realisiert werden könnte. Die Sicherung des Sockelbetrages könnte durch eine Umlage auf alle zukünftigen Bewohner erreicht werden, welches dann durch Nutzung des CarSharings „abgefahren“ werden kann.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Einrichtung einer Mobilitätsstation

Im Bereich des Angers sollte eine Mobilitätsstation eingerichtet werden, an der Angebote und Dienstleistungen einer umweltverträglichen Mobilität gebündelt angeboten werden. Denkbar wäre die Schaffung eines Bike-Sharing-Angebotes (z.B. in Ergänzung des schon bestehenden Leihradsystems) mit Bereitstellung von konventionellen Fahrrädern, Elektrorädern, Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern zur Ausleihe durch die Nutzer, die Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen, die Möglichkeit Elektro-Autos zu laden.

Durch eine dort angesiedelte Nutzung (Kiosk, Cafe, Gemeinschaftsraum) könnten Dienstleistungen zur Mobilität angeboten werden (z.B. Fahrscheinverkauf für den ÖPNV, Beratung zur Fahrradausleihe und CarSharing, etc.).

Marketing / Information der Nutzer über Mobilitätsoptionen

Wichtig für den Erfolg der Mobilitäts-Management Maßnahmen ist eine offensive und kontinuierliche Information und deren Bewerbung. Diese sollte zeitnah beginnen, um schon die potentiellen Bewohner des Siedlungsgebietes darüber zu informieren. Dies könnte zum Beispiel über eine gezielte Ansprache der Neubürger geschehen. Dabei könnte auch ein erstes Mobilitätsbudget verteilt werden, mit dem ÖPNV, Bike- und Car-Sharing eine Zeitlang kostenfrei getestet werden kann (Schnupperangebote)

Erfahrungen aus anderen Projekten zeigen, dass im Zusammenhang mit dem Wechsel des Wohnstandortes oftmals auch das Mobilitätsverhalten geändert wird – abhängig von dem am neuen Wohnstandort vorhandenen Mobilitäts-Angebot.

Umsetzungsschritte

- Weiterentwicklung der Rahmenplanung für das Siedlungsgebiet Auf dem Rode unter Berücksichtigung der zuvor dargestellten Hinweise zur Erreichung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität
- Berücksichtigung der Maßnahmenempfehlung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung
- Berücksichtigung der Maßnahmen im Rahmen des weiteren Realisierungsprozesses
- Betreuung und Weiterentwicklung der Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität nach Fertigstellung des Siedlungsgebietes Auf dem Rode

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- Kurzfristig Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge zur nachhaltigen Mobilität und Integration in den Rahmenplan bzw. die Bauleitplanung
- Mittelfristig Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Siedlungsprojektes Auf dem Rode
- Langfristig Betreuung und Weiterentwicklung der Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zuständigkeit / Partner/ Beteiligte

- Verwaltung, Erschließungsträger
- Bauherren, Investoren
- RLG, Stadtwerke
- weitere private Verkehrsdienstleister (z.B. Anbieter Leihradsystem, Carsharing)

Zielgruppe

- Bauherren, Investoren
- Zukünftige BewohnerInnen sowie Bewohner im direkten Umfeld der neuen Siedlung (nördliche Kernstadt, z.B. im Umfeld des Triftwegs und der Von-Are-Straße, die ebenfalls von den vorgesehenen Mobilitätsangeboten profitieren können)

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

- Kosten ergeben sich durch die Umsetzung der Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität im Siedlungsgebiet Auf dem Rode. Diese müssen im Rahmen der weiteren Erschließung des Siedlungsgebietes berücksichtigt werden
 - im Rahmen der weiteren Planung des Siedlungsgebietes,
 - im Rahmen der Umsetzung der Erschließungsplanung, und
 - durch Umlegung auf die zukünftigen Nutzer.
- Die Einrichtung der Mobilitätsstation mit Angeboten wie Ladeinfrastruktur, Carsharing-Standort, Angebote für Fahrradparken/ Leihradsystem etc. können ggf. über die Nationale Klimaschutzinitiative gefördert werden.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Synergien

- Ein zukunftsorientiertes, attraktives Mobilitätsangebot kann als zusätzlicher Standortfaktor des neuen Wohngebiets gesehen werden. Durch die im Mobilitätskonzept aufgezeigten Optionen ist davon auszugehen, dass der Standort dadurch weitere Anreize für junge Familien oder ältere Menschen bieten wird (aufgrund erhöhter Qualitäten und Sicherheiten im Straßenraum für Fußgänger oder auch die Angebote im ÖPNV und Radverkehr, die es für Personen ohne eigenen Pkw gibt).
- Gelingt es, für das Siedlungsgebiet ein attraktives, umfassendes und (für die Stadt Lippstadt) innovatives Mobilitätsangebot direkt mit zu planen, anzubieten und zu kommunizieren, kann davon ausgegangen werden, dass das Projekt in der Region als ein Best-Practice-Beispiel auf diesem Gebiet bekannt wird. Dadurch wird die Positionierung der Stadt Lippstadt als lebenswerte, klimafreundliche und zukunftsorientierte Mittelstadt gestärkt.
- Durch die Siedlungserweiterung sowie die Unterstützung des Angebots zur Nahmobilität „Auf dem Rode“ ergeben sich weitere potentielle Kunden der bestehenden Versorgungsstrukturen im Umfeld.
- Synergien ergeben sich nicht zuletzt für die angrenzenden Wohnbereiche des Siedlungsgebiets, die durch das damit verbundene Mobilitätsangebot (Neue Buslinie, verbesserte Radverkehrsanbindung, ggf. Leihradsystem, Carsharing-Standort) oder auch durch weitere Versorgungsstrukturen profitieren können.

3.2 Initialprojekt 2 – „Nahmobilitätskonzept südliche Innenstadt“

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

3.2.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

Kurze Binnenwege sowie kurze Quell-Zielverkehre in der südlichen Innenstadt sollen gestärkt werden und auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden. Auch der Zugang zum ÖPNV (Bushaltestellen) im Gebiet soll verbessert werden.

*„Sicher und
Lebenswert:
verkehrs-
reduziertes
Lippstadt“*

Berichtsteil Konzeption

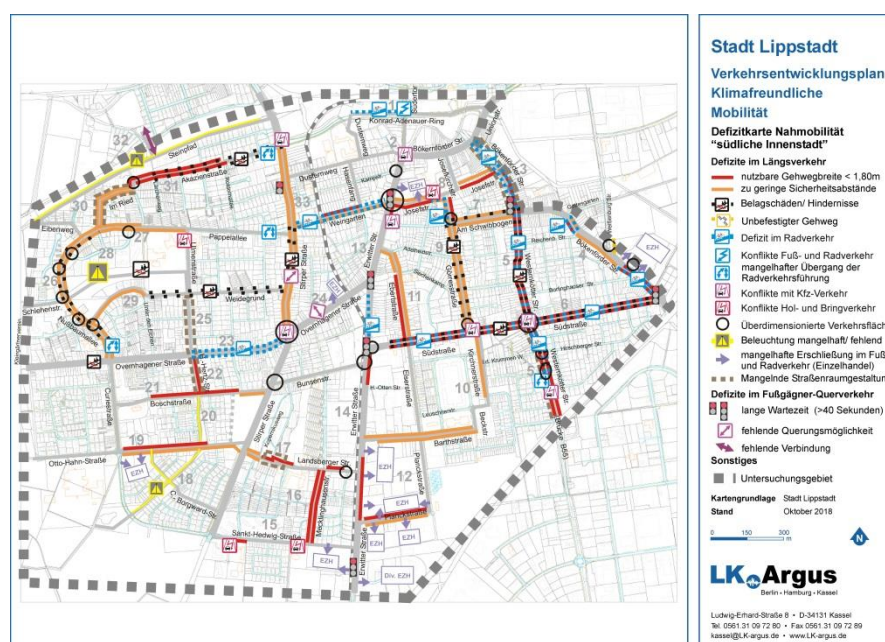
April 2019

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Vielzahl von Schulen, Kindergärten und größere Bildungseinrichtungen (wie Volkshochschule, Lippe-Berufskolleg oder INI-Berufskolleg), was einen Schwerpunkt auf den Schul- und Ausbildungsverkehr nahe legt. Weiterhin bilden das Fachmarktzentrum an der Erwitter Straße, das südlich angrenzende Gewerbegebiet „Am Wasserturm“ und die nördlich angrenzende Altstadt auch wichtige Ziele von Arbeits-, Wirtschafts und Einkaufswegen. Diese sollen durch eine Förderung der Nahmobilität zukünftig besser erschlossen und nahmobil besser erreichbar gemacht werden.

Dazu wurde in der Analyse ein Untersuchungsnetz definiert, zu dem eine Bestandsanalyse zum Radverkehr und Fußverkehr durchgeführt wurde (Siehe Analysebericht). Ebenso wurden Inhalte des 2016 erarbeiteten Quartierskonzepts für den Bereich der Pappelallee berücksichtigt.

Für die in der Analyse festgestellten Defizite sollen mit dem Maßnahmenkonzept anhand ausgewählter Beispiele Lösungen aufgezeigt werden.

● **Karte 1:** Defizite Nahmobilität in der südlichen Innenstadt



Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.2.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

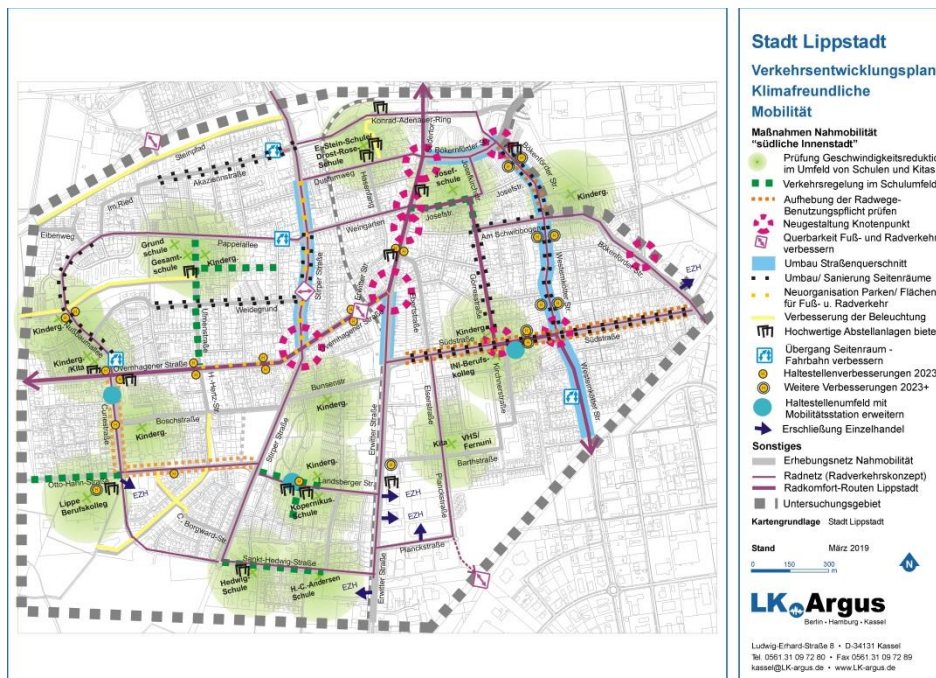
Die vorgeschlagen Maßnahmen zur Nahmobilität stellen Empfehlungen für Handlungsschwerpunkte in der südlichen Innenstadt dar. Sie begegnen nicht jedem vorliegenden Defizit des Untersuchungsgebiets, sondern stellen Ansätze dar, mit welchen Maßnahmen streckenweise und punktuell Verbesserungen geschaffen werden können. Die Maßnahmen orientieren sich insbesondere daran, dass von ihnen eine große Verbesserung (für den Fuß- und Radverkehr) für Ausbildungs- und Schülerverkehre sowie auch Versorgungs- oder Berufsverkehre im Umweltverbund angenommen wird.

Empfohlene Maßnahmen sind:

- Aufhebung der Radwege-Benutzungspflichten prüfen
- Straßenumbau
- Neugestaltung von Knotenpunkten
- Sanierung der Seitenräume Fußverkehr/ Radverkehr
- Verkehrsregelungen im Schulumfeld
- Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion
- Querungssituationen für den Fuß- und Radverkehr verbessern
- Neuorganisation des Parkens
- Beleuchtung und Einsehbarkeit verbessern
- Hochwertige Abstellanlagen bieten
- Haltestellen verbessern
- Im Umfeld ausgewählter Haltestellen Mobilitätsstationen anbieten
- Erschließung des Einzelhandels verbessern

Die Maßnahmenkategorien sollen übertragbare Lösungen aufzeigen, in welchen Handlungsbereichen auch in anderen Stadt- und Ortsteilen die Situation für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden kann.

● **Karte 2:** Maßnahmen zu Nahmobilität in der südlichen Innenstadt



Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Aufhebung der Radwege-Benutzungspflichten prüfen

In der südlichen Innenstadt wurde bereits an ersten Radverkehrsanlagen die Benutzungspflicht aufgehoben (z.B. Westernkötter Straße). Bei weiteren Radverkehrsanlagen, deren Oberfläche z.B. nicht gut berollbar ist, die zu schmal sind oder unverträglich mit dem Fußverkehr geführt werden, soll geprüft werden, ob der Radverkehr durch die Aufhebung der Benutzungspflicht die Möglichkeit erhalten kann, sicher auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu fahren.

Bis auf die Westernkötter Straße sind in der südlichen Innenstadt alle vorhandenen Radverkehrsanlagen benutzungspflichtig.

Eine Prüfung zur Aufhebung der Benutzungspflichten der im Seitenraum geführten wird für folgende Straßen empfohlen:

- Otto-Hahn-Str
- Curiestraße
- Bökenförder Straße zwischen Unionstraße und Westernkötter Straße
- Südstraße (inkl. Tempo-Anordnung zur zul. Höchstgeschwindigkeit)

Beispielsweise bei der Otto-Hahn-Straße könnte nach der (jeweils im Modell berechneten) Verkehrsbelastung und der bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach ERA eine einfache Lösung erwartet werden. In solch einem Fall beispielsweise, bei Verkehrsmengen unter 800 Kfz/h, kann eine Kombination von einerseits der Ermöglichung des Fahrens im Mischver-

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

kehr auf der Fahrbahn (durch Abschaffung der Zeichen 240, 241 oder 237 StVO) und andererseits auch die weiterhin erlaubte Nutzung der vorhandenen, aber nicht benutzungspflichtigen Radwege (sog. „andere Radwege“) eine geeignete Lösung sein.

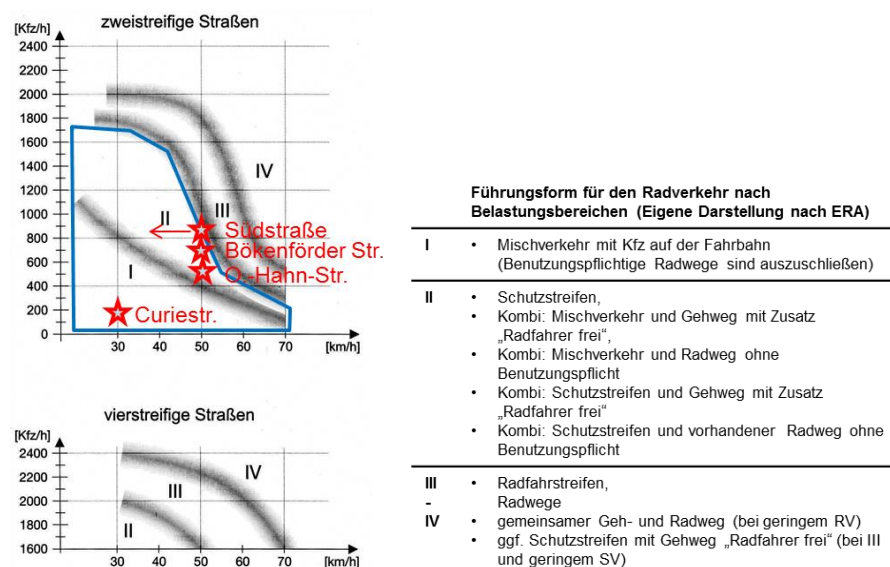
In der Curiestraße, wo Verkehrsbelastungen unter 200 Kfz/h liegen und bereits Tempo 30 angeordnet wurde, sollten benutzungspflichtige Radwege ebenfalls vermieden werden.

- **Abbildung 7:** Beispiel zu prüfender Straße zur Aufhebung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen



Otto-Hahn-Straße (links) und Curiestraße (rechts)

- **Abbildung 8:** Belastungsbereiche für den Radverkehr nach ERA⁵ (ergänzt)



⁵ FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010, S. 19, (ergänzt um u.a. Belastungsbereiche beispielhafter Straßenzüge mit benutzungspflichtigen Radwegen auf Grundlage des Verkehrsmodells)

In Straßen mit hohen Kfz-Belastungen, sodass Radfahrende nach ERA bei Tempo 50 nicht mehr ungeschützt auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden können, wird anstatt der Aufhebung der Benutzungspflicht die Schaffung geeigneter Radverkehrsanlagen, im Vordergrund stehen. Dazu ist in den meisten Fällen die Durchführung von Straßen-Umbau-Maßnahmen im Straßenquerschnitt nötig (z.B. Stirper Str., siehe nächstes Unterkapitel).

In anderen Fällen ist die Prüfung zur Aufhebung der Benutzungspflicht mangelhafter Radverkehrsanlagen komplexer - wie beispielsweise in der Südstraße, in welcher eine ungeschützte Führung bei Tempo 50 aufgrund der Verkehrsstärke über 800 Kfz/h nicht angemessen ist und denkmalgeschützte Bäume den Gestaltungsspielraum einschränken.

Kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine für Fuß- und Radverkehr geeignete Lösung im Straßenquerschnitt geschaffen werden, sind weitere verkehrsregelnde Maßnahmen zu prüfen, wie z.B. die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Die Durchsetzung nutzungsverträglicher Geschwindigkeiten in städtischen Hauptverkehrsstraßen ist nach RAS⁶ z.B. dann erforderlich, wenn Radverkehr im Mischverkehr ermöglicht werden soll, weil die Anlage gesonderter Radverkehrsanlagen nicht möglich ist.

Beispiel Südstraße

Im Bestand ist die Südstraße durch zu schmale Seitenräume (Gehweg und benutzungspflichtiger Radweg) sowie fehlende Sicherheitsabstände zur Fahrbahn gekennzeichnet. Die Geh- und Radwege sind aufgrund starker Unterwurzlung durch Alleen-Bäume⁷ in vielen Bereichen uneben und schwer berollbar. Die Südstraße ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes und wird von ca. 7.600 bis 9.000 Kfz werktags bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h befahren.

Für eine geeignete Umgestaltung der Südstraße (unter Beibehaltung der denkmalgeschützten Baumbestände) müsste voraussichtlich der gesamte Straßenquerschnitt inkl. Leitungen, Rohre etc. umgebaut/ verlegt werden.

In einem Entwurf eines grundhaften Umbaus werden von den 1,5 m breiten Radwegen auf beiden Straßenseiten je 60cm Radweg der Fahrbahn zugeschrieben und 90cm den Baumbeeten. Die Fahrbahn würde so nach einem Umbau statt 6,5 m auf 7,7 m verbreitert und am Fahrbahnrand 1,6 m breite Radschutzstreifen anbieten. Im Seitenraum werden nach dem Entwurf die Baumbeete zur Fahrbahn hin vergrößert und zwischen den Bäumen können

⁶ FGSV: Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen RAS⁶, Kapitel 6.2.3, S. 108

⁷ In der Novelle des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahre 2007 (§47a LG) wurden Alleen an Straßen und Wegen unter gesetzlichen Schutz gestellt. Die Südstraße ist auch im Alleenkataster NRW mit aufgeführt (AL-SO-6043).
<http://alleen.naturschutzinformationen-nrw.de/nav2/Karte.aspx> (Zugriff: 18.04.2019)

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Ausweich-/Begegnungsbereiche für den Fußverkehr entstehen. Aufgrund der starken Unterwurzelung wird zudem die Prüfung einer leichten Anhebung des gesamten Gehweg-Niveaus empfohlen (unter Verwendung von Wurzelbrücken).

Da der Straßenumbau sehr aufwändig wäre und für den Radverkehr unter den Rahmenbedingungen kaum Verbesserungen bewirken könnte, wird für die Südstraße eine Lösung ohne Straßenumbau, stattdessen aber mit einer Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege sowie einer damit verbundenen Prüfung zur Tempo 30-Anordnung und ggf. Seitenraumsanierungen als besser geeignete Lösung zur sicheren Führung des Radverkehrs empfohlen.

● **Abbildung 9: Prinzipskizzen zur Südstraße**

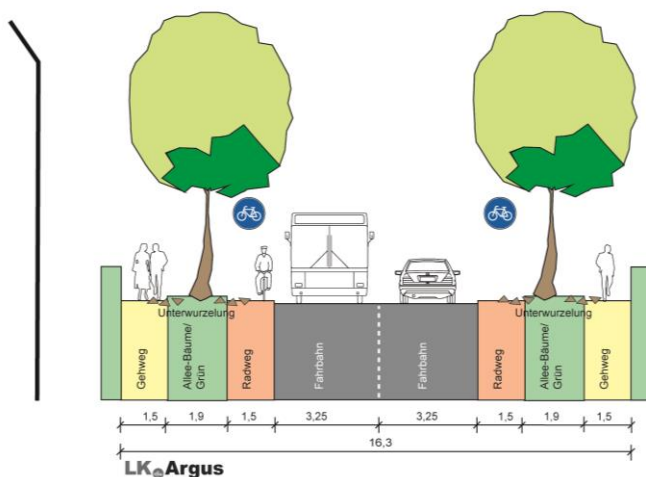
Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Querschnitt Südstraße
auf Höhe Musikschule - Bestand



Prinzipische Skizze Bestand Südstraße

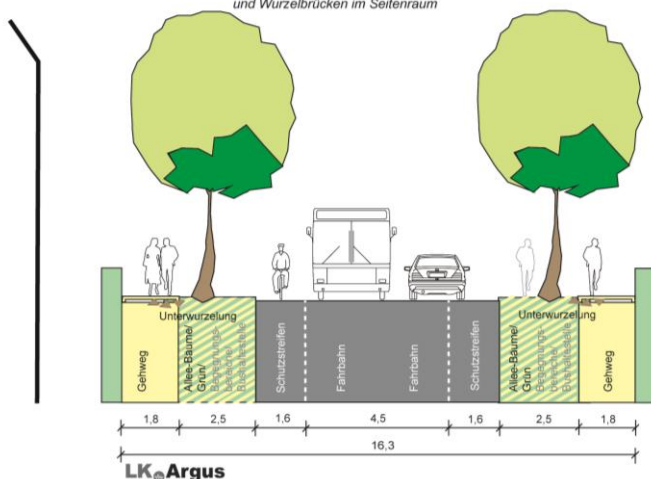
HVS mit ca. 7.600 - 9.000 Kfz/Werktag,

RASt-Straßentyp:
Örtliche Einfahrts-
straße oder Verbindungsstraße

durch Unterwurzlung
denkmalgeschützter
Bäume unebene Geh-
und Radwege,

zu schmale Breiten
der Anlagen im
Seitenraum

Querschnitt Südstraße
auf Höhe Musikschule - Straßenraumgestaltung mit Radschutzstreifen
und Wurzelbrücken im Seitenraum



Prinzipische Skizze grundhafter Straßenumbau der Südstraße

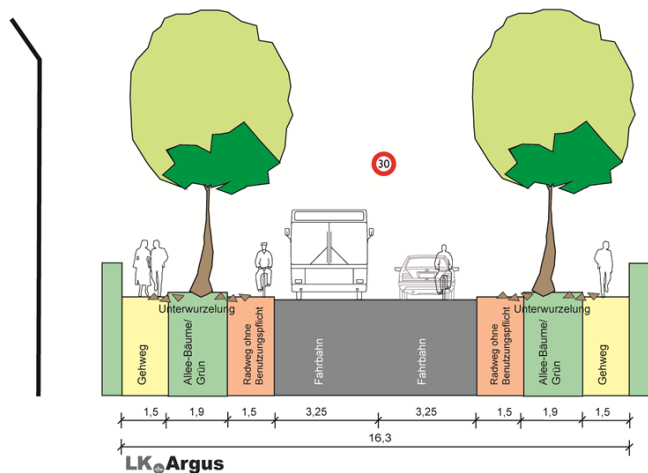
Radschutzstreifen

Begegnungsbereiche

→ hoher Kosten-
Aufwand bei geringem
Gewinn für den
Radverkehr

Empfehlung:

Querschnitt Südstraße
auf Höhe Musikschule - Vorschlag: Abschaffung Benutzungspflicht und Anordnung T 30/40



Prinzipische Skizze Aufhebung der Benutzungspflicht und Anordnung T30 in der Südstraße

Radfahrer können die
Fahrbahn und
Seitenräume (sog.
anderer Radweg)
mitbenutzen

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Straßenumbau

An den Straßen, bei denen Fuß- oder Radverkehrsanlagen über zu geringe Breiten bzw. fehlende Sicherheitsabstände (z.B. zu parkenden Autos oder der Fahrbahn) verfügen, Flächen für den Kfz-Verkehr im Verhältnis überproportional dimensioniert sind, werden Umgestaltungen des gesamten Straßenquerschnitts mit verträglicheren Lösungen für alle Verkehrsarten empfohlen. Die Planung von Straßenumbaumaßnahmen wird empfohlen für folgende Straßenzüge in der südlichen Innenstadt:

- Stirper Straße zwischen Dusternweg und Overhagener Straße
- Erwitter Straße zwischen Overhagener Straße und Südstraße
- Bökenförder Straße zwischen Erwitter Straße und Westernkötter Straße
- Westernkötter Straße

Beispiel Stirper Straße

Beispielhaft wird anhand der Stirper Straße aufgezeigt, wie eine für den Fuß- und Radverkehr verträglichere Lösung im Straßenquerschnitt erreicht werden kann. Der Flächenanteil für den Fuß- und Radverkehr würde bei einem Umbau nach den empfohlenen Regelquerschnitten der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen RAST 06 (z.B. für eine Verbindungsstraße mit Radfahrstreifen oder als örtliche Einfahrtsstraße mit Radschutzstreifen) zusammen im Querschnitt von ca. 38% im Bestand auf 53% nach einem Umbau ansteigen.

Durch die empfohlene Neuaufteilung mit einer klaren Trennung der Verkehrsarten, einer 6,5 m breiten Fahrbahn, einem mind. 2m breiten Radfahrstreifen sowie einem begrünten Parkstreifen und hinreichend breiten Gehwegen mit ausreichend Abständen zu längsparkenden Kfz, würde die Stirper Straße für den Fuß- und Radverkehr deutlich sicherer und komfortabler nutzbar werden.

Im Rahmen der Straßenumbau-Maßnahmen sollen auch die jeweiligen Einmündungs- und Kreuzungsbereiche neu gestaltet werden.

● **Abbildung 10:** Prinzipskizzen zum Straßenumbau der Stirper Straße

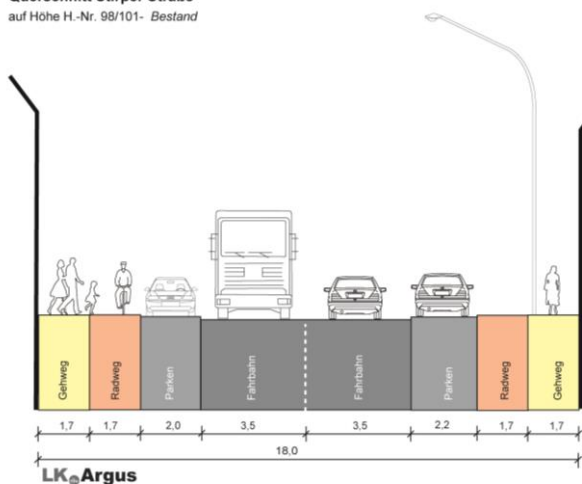
Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Querschnitt Stirper Straße
auf Höhe H.-Nr. 98/101- Bestand



Prinzipskizze Bestand Stirper Str.

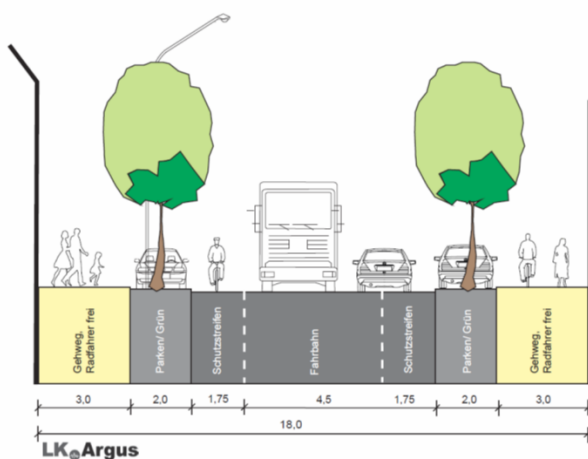
HVS mit ca. 13.000 -14.000 Kfz/Werktag,

Straßentyp: Verbindungsstraße oder ggf. auch örtl. Einfahrtsstraße mit QS 18m

Flächenaufteilung:

- 62% Kfz-Verkehr
- 19% Radverkehr
- 19% Fußverkehr

Querschnitt Stirper Straße
auf Höhe H.-Nr. 98/101- Skizze Umgestaltung Radschutzstreifen



Prinzipskizze Radschutzstreifen

orientiert an Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt), Hauptverkehrsstraßen-Typ:

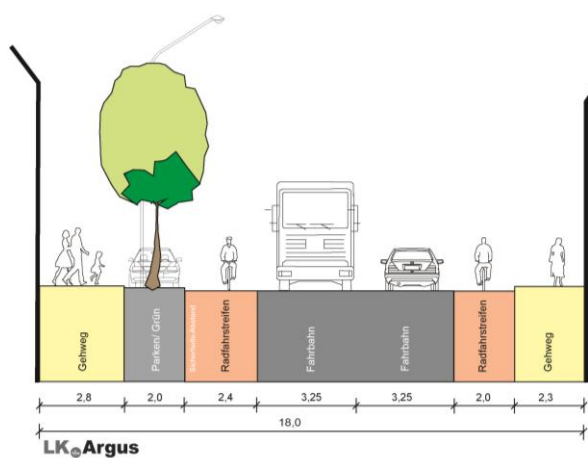
Örtliche Einfahrtsstraße bei QS >17,5m und Busverkehr

Flächenaufteilung:

- 47% Kfz-Verkehr
- 20% Radverkehr (Mitnutzung Kfz-Verkehr)
- 33% Fußverkehr (Mitnutzung Radverkehr)

Empfehlung:

Querschnitt Stirper Straße
auf Höhe H.-Nr. 98/101- Skizze Umgestaltung Radfahrstreifen



Prinzipskizze Radfahrstreifen

orientiert an Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt), Hauptverkehrsstraßen-Typ:

Verbindungsstraße bei QS >19,2m

Flächenaufteilung:

- 47% Kfz-Verkehr
- 25% Radverkehr
- 28 % Fußverkehr

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Neugestaltung von Knotenpunkten (Flächen- und Komfortgewinne für die Nahmobilität)

Ausgewählte Knotenpunkte entlang der Hauptstraßen Erwitter Straße (insb. im nördlichen Bereich), Overhagener Straße, Stirper Straße (nördlich), Bökenförder Straße und Südstraße sollen so umgestaltet werden, dass sie für den Fußverkehr im Längs- und Querverkehr mit minimalen Umwegen sicher und barrierefrei überquert werden können.

Die vorhandenen LSA-Querungen sollen so gestaltet werden, dass für den Fuß- und Radverkehr angemessene Wartezeiten (max. 40 Sek.) entstehen.

Auch für den im Seitenbereich geführten Radverkehr soll sich an den Knotenpunkten immer eine komfortable, rechtlich vertretbare Lösung für den geradeaus fahrenden Radverkehr finden (mindestens Streuscheiben mit Radfahrssymbol), dieser Handlungsbedarf betrifft insbesondere die Knotenpunkte entlang der Radkomfort-Routen (z.B. Erwitter Straße/ Overhagener Straße).

Aufgrund überdimensionierter Fahrbahnbreiten und Abbiege-Radien, die nicht (mehr) dem aktuellen Stand der Planungsleitlinien entsprechen, können an vielen Knotenpunkten durch eine Neuplanung der Einmündungsbereiche und Knotenpunktregelungen Flächen für den Seitenraum zurückgewonnen werden. Durch die sich dadurch ergebenden kürzeren Strecken und Zeiten zur Querung der Fahrbahn gewinnen der Fuß- und Radverkehr Komfort und das Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr steigt. Auch LSA-Anlagen können bei den daraus resultierenden kürzeren Grünphasen leichter koordiniert werden.

Beispielhaft wird anhand der zwei Knotenpunkte Bökenförder Straße/ Erwitter Straße/ Südertor sowie der Einmündung der Kampstraße und Erwitter aufgezeigt, wie Verbesserungen für die Nahmobilität durch eine Neugestaltung der Knotenpunkte erreicht werden können:

Beispiel Knotenpunkt Bökenförder Str./ Erwitter Str./ Südertor/ Dusternweg (Hauptverkehrsstraßen)

- **Bestand:** Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt mit Fußgänger-LSA über die Erwitter Str., für Fuß- und Radverkehr besteht entlang der Erwitter Str. eine ungesicherte Querung der Bökenförder Straße mit 10m Länge bei relativ hohen Kfz-Belastungen von 8.000 Kfz/Tag
- **Lösungs-Vorschlag:** Geeignete Knotenpunktgestaltung bei entsprechender Umstufung des Straßen-Netzes:
 - *Schritt 1:*
Querbarkeit der Bökenförder Straße (aktuell ca. 8.000 Kfz/Tag) für Fußgänger und Radfahrende verbessern (geeignete Querungsanlagen wie Teilaufpflasterungen, FGÜ o.ä. prüfen und anbieten, die den geltenden Vorrang des Fuß- und Radverkehrs entlang des Straßenzugs Erwitter

Str./ Südertor widerspiegeln, möglichst mit Verringerung der fußläufig zu querenden Fahrbahnbreite von ca. 10 auf max. 7m).

- *Schritt 2:*

Unterstützende Maßnahmen zur Umstufung der Bökenförder Straße zur (Haupt)Erschließungsstraße, z.B.:

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen/
- Fahrbahneinengungen/ Aufmerksamkeitsbereiche
- Straßenraumgestaltung
- Umgestaltung Knoten Bökenförder Str./Unionstr.,
- Prüfung zur Anpassung der LSA-Steuerung (z.B. ab Unionstr./Konrad-Adenauer-Ring)

Stadt Lippstadt

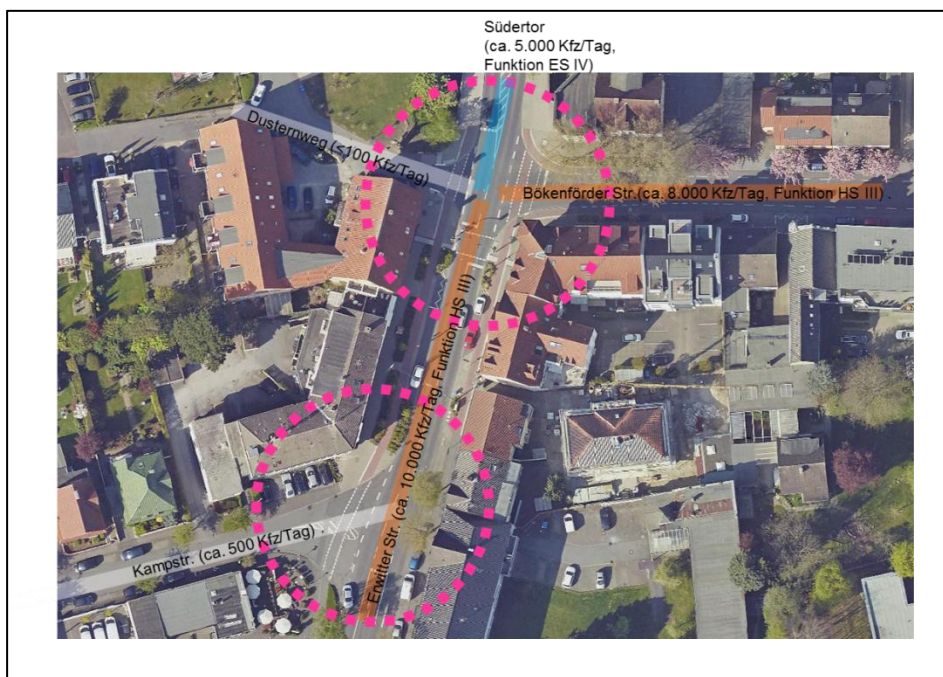
**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Beispiel Einmündung Kampstraße /Erwitter Straße (Nebennetz):

- **Bestand:** Überdimensionierte Einmündungsbereiche untergeordneter Straße/ mangelhafte Längs-Querbarkeit der Erwitter Straße für Fußverkehr
- **Lösungs-Vorschlag:** Reduktion von Einmündungsradien und Fahrbahnbreiten auf ein Mindestmaß entsprechend Straßenkategorien/Straßentyp, ggf. Teilaufpflasterungen zur Herstellung einer besseren Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr, bessere Sichtbeziehungen und mehr nahmobil nutzbare Seitenräume und Steigerung von Aufenthaltsqualitäten.
- **Abbildung 11:** Knotenpunkte Erwitter Straße im Bestand



Stadt Lippstadt

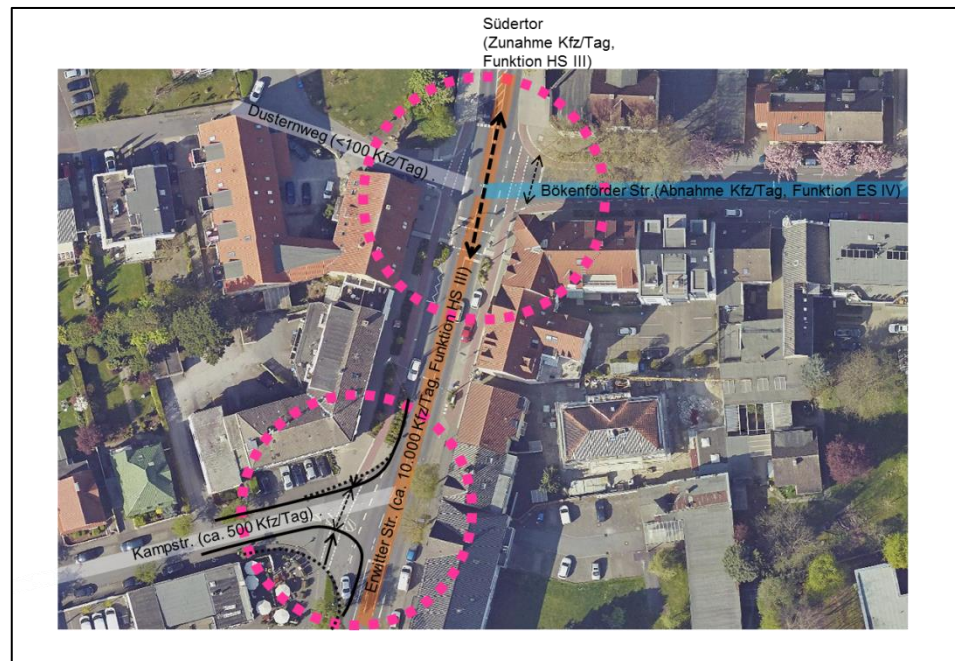
**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- **Abbildung 12:** Knotenpunkte Erwitter Straße im Lösungs-Vorschlag



Quelle des Luftbilds: <https://www.lippstadt.de/stadtraum/stadtentwicklung-und-bauen/geoportal-und-stadtplan/>

Sanierung der Seitenräume Fußverkehr/ Radverkehr

Entlang aller Hauptverkehrsstraßen, Haupteerschließungsstraßen sowie wichtigen Routen für den Fußverkehr sollen durch eine Sanierung der Seitenräume barrierefreie und ausreichend breite Fußverkehrsanlagen angeboten werden, die möglichst Begegnungen von Kinderwagen oder Rollatoren ermöglichen (>1,80 m).

- Görrestraße
- Weidegrund
- Nussbaumallee
- Akazienweg
- Südstraße
- Westernkötter Straße/ Bökenförder Str (ggf. im Rahmen eines Straßenumbaus)

Auf den stark von Kfz befahrenen Hauptverkehrsstraßen, wo Tempo 50 gilt, müssen für den Radverkehr im Seitenraum Radverkehrsanlagen angeboten werden, ohne dass diese auf Kosten einer ausreichenden Gehwegbreite umgesetzt werden.

Langfristig soll ein durchgehend barrierefreier Längsverkehr (inkl. Längs-Queren im Fahrbahnverlauf) in den Seitenräumen der südlichen Innenstadt hergestellt werden, d.h. Bordsteinabsenkungen, Reduktion überdimensionierter Einmündungsradien, visuelle und taktile Elemente etc.. Dort wo Bedarf vorliegt, sollen auch Querungen (z.B. durch taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen) barrierefrei umgestaltet werden.

Verkehrsregelungen im Schulumfeld

Neben Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und Verkehrsberuhigung in Schulumfeldern soll angestrebt werden, bei den Schulstandorten der südlichen Innenstadt weitere verkehrsregelnde und gestalterische Maßnahmen umzusetzen:

- Umfeld der Eingangsbereiche für Fuß- und Radverkehr attraktiv erreichbar gestalten
- Parken regeln: z.B. Ausweisen von Bewohnerparken/ Lehrerparken sowie ausgewiesene Kurzparkbereiche und Hol- bzw. Bringzonen im Schulumfeld
- Hochwertige Radabstellanlagen nah am Eingangsbereich bereitstellen (Anlehnbügel, ggf. Überdachung)
- Geschwindigkeitsdämpfung: Verkehrsberuhigte Bereiche im Nebennetz/ Aufmerksamkeitsbereiche durch Dialogdisplays T30/ Aufpflasterungen / Fahrbahneinengungen / ggf. niveaugleiche Gestaltung
- Bestehende „Walking-Bus“-Routen sowie Wege zu ÖPNV-Haltestellen mit besonders hoher Qualität für den Fußverkehr gestalten
- Insgesamt nahmobil attraktive Infrastruktur für Schüler*innen und Lehrende bereit stellen
- Abstimmung, Beteiligung und Kommunikation sowie schulisches Mobilitätsmanagement fördern (inkl. Schüler-Beteiligung, Verkehrserziehung etc.)

Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion

Im Rahmen des Initialprojekts zur Einstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes wird empfohlen, dass Hauptverkehrsstraßennetz und Haupteerschließungsstraßen dahingehend zu prüfen sind, ob Anordnungsgründe zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nach §45 (1) StVO vorliegen (siehe Kapitel 3.8). Daneben soll bei sonstigen Erschließungsstraßen die Einbeziehung in Tempo-30-Zonen oder ggf. auch die Ausweisung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche im Nebennetz geprüft werden.

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Für die südliche Innenstadt wurden beispielhaft zu prüfende Ansätze zur Anwendung des §45 (1) und (9) StVO zur Anordnung einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit ermittelt:

- im unmittelbaren Bereich von Kitas und Kindergärten,
 - im unmittelbaren Bereich von allgemeinbildenden Schulen,
 - zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen und
 - zum Schutz vor Lärm und Abgasen.
- **Tabelle 10:** Empfehlungen für Prüfaufträge zur Anordnung von Tempo 30 in der südlichen Innenstadt

Anordnungsgründe (nach §45 StVO)	Zu prüfende Straßenzüge von Hauptverkehrsstraßen und Haupteinzelstraßen
...im unmittelbaren Bereich von (...) Kitas und Kindergärten <i>Nach StVO §45 (9) Abs. 6</i>	• Städt. Familienzentrum „Bauland“ und „Phantasien“ • Kath. Kindergarten St. Bonifatius (vorhanden) und Kath. Kindergarten St. Pius • Kindergarten St. Josef • Ev. Johannes-Kindergarten • AWO Kindertagesstätten „Bullerbü“, „Kinderland“ • AWO Kindertageseinrichtung „Löwenzahn“
...im unmittelbaren Bereich von (...) allgemeinbildenden Schulen <i>Nach StVO §45 (9) Abs. 6</i>	Grundschulen: Josefsschule, Grundschule An der Pappelallee, Hans-Christian-Andersen-Schule Weiterführende Schulen • Kopernikusschule, Drost-Rose-Realschule, Edith-Stein-Realschule, Städtische Gesamtschule Lippstadt, Hedwig-Schule, Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung, Lippe-Berufskolleg, INI-Berufskolleg
... zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen <i>Nach StVO §45 (1) Abs. 6</i>	• z.B. zur Radverkehrsführung im Mischverkehr bei Belastungen über 400 bzw. über 800 Kfz/h und fehlender bzw. nicht hinreichender Radverkehrsanlagen): z.B. Südstraße, ggf. Westerkötter Str. • z.B. Erwitter Straße/ Südertor
...zum Schutz vor Lärm und Abgasen <i>Nach StVO §45 (1) Abs. 5</i>	• z.B. Stirper Straße (ab Overhagener Str. bis K.-Adenauer Ring) mit ca. 14.000 Kfz/Werktag, schmalen Straßenquerschnitt und Wohnbebauung • z.B. Overhagener Str. innerorts, Erwitter Str. (ab Südstraße bis Südertor)

Querungssituationen für den Fuß- und Radverkehr verbessern

An den stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen sollen die Querungssituationen verbessert werden. Beispielhaft ist dies der Fall an

- der Overhagener Straße auf Höhe der Bushaltestelle v. Hoerde Straße und
- der Stirper Straße auf Höhe Weidegrund.

Weiterhin soll im Nordosten des Untersuchungsgebiets der südlichen Innenstadt eine Querung der Gleiskörper hergestellt werden (z.B. durch Instandsetzung der bestehenden Unterführungen).

Neuorganisation des Parkens/ Flächengewinne für den Fuß- und Radverkehr

Das straßenbegleitende Parken soll verträglich gestaltet werden (inkl. Sicherheitsabstände zum Fuß- und Radverkehr berücksichtigen). Dies bedeutet, dass entweder im Rahmen eines Straßenumbaus das Defizit zu geringer Abstände zwischen Parken und Radverkehrsanlage oder Gehwegen behoben werden sollte oder durch Maßnahmen mit geringerem Bauaufwand (z.B. Reduktion des straßenbegleitenden Parkens durch Bündelung auf verträgliche Standorte, Parkverbotsbereiche, Umwidmung von Parkständen zu öffentlichen Radabstellanlagen oder anderen Nutzungen etc.).

- z.B. Stirper Straße
 - (Neuregelung im Rahmen des Straßenumbaus)
- z.B. Overhagener Straße
 - (Reduktion öffentlicher Parkbereiche an Engstellen des Seitenraums, ggf. Umwandlung von Parkbuchten in Grün- oder Aufenthaltsbereiche, ggf. auch Neuregelung im Rahmen eines Straßenumbaus, der jedoch mit dem vorliegenden Konzept aufgrund der festgestellten Defizite nicht als vorrangig umzusetzen empfohlen wird.)

Beleuchtung und Einsehbarkeit verbessern

Insbesondere in den Grünverbindungen soll eine Herstellung und/oder Verbesserung der Beleuchtungssituation herbeigeführt werden, sodass diese z.B. in den dunkleren Morgen- und Abendstunden für Schüler auf dem Weg zur Schule komfortabler nutzbar und besser einsehbar werden.

Die Situation der Beleuchtung und Einsehbarkeit soll beispielsweise verbessert werden

- im Theodor-Heuss-Park (zwischen Gesamtschule und Nussbaumallee)
- entlang des Steinpfads
- auf der Grünverbindung zwischen Heinrich-Hertz-Straße, Otto-Hahn-Str. und im Beierswinkel.

Hochwertige Abstellanlagen bieten

In vielen Bereichen, insbesondere im Schulumfeld, aber auch bei Dienstleistungs- oder Einzelhandelsstandorten, bei Mehrfamilienhäusern sowie im Umfeld von Bushaltestellen fehlen bisher attraktive Radabstellanlagen. Da sich an den bisher häufig vorhandenen Vorderrad-Haltern die Rahmen der Fahrräder nicht

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

abschließen lassen, stellen diese eine wenig attraktive Möglichkeit dar, Fahrräder am Quell- oder Zielort sicher zu parken.

Empfohlen wird eine verstärkte Einrichtung von Radabstellanlagen bei Kindergärten und Schulen, in der Nähe wichtiger Bushaltestellen, bei Dienstleistungs- oder bei Nahversorgungsstandorten.

Beispielhaft werden für folgende Standorte Angebote von öffentlich/ halböffentlich zugänglichen Radabstellanlagen (in Form von Anlehnbügel) empfohlen:

- an Bildungseinrichtungen:
 - nahe am Eingangsbereich des Lippe Berufskollegs
 - an den Eingängen der E.-Stein-Schule und Droste Realschule am Dusterweg (bereits in Planung)
 - am Eingang der Kopernikus-Schule
 - am Eingang der Hedwig-Schule
 - im Umfeld der Gesamtsschule (am Eingang Ulmenstraße)
- beim Parkhaus Südertor (möglichst nah zu den Eingängen der Einzelhandelsstandorte/ Fitnessstudio etc. nahe Parkhauszufahrt Südertor)
- im Umfeld von Haltestellen (ggf. zunächst in Form von temporären/mobilen Abstellanlagen testen)
 - Haltestelle „Josephstraße“ an der Bökenförder Straße
 - Haltestelle „Adelheidstraße“ an der Erwitter Straße
 - Haltestelle „Nussbaumallee“ an der Overhagener Str.
- in zwei Geschäfts-Bereichen entlang der Erwitter Straße:
 - Höhe Am Schwibbogen bei Bioladen/ Bankfiliale
 - Höhe Eingang zum Einzelhandelsstandort neben sowie vor Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten zwischen Bökenförder Str.- und Josefstraße
- an den großflächigen Einzelhandelsstandorten der südlichen Erwitter Straße

Haltestellen verbessern

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Die bereits geplanten Haltestellen-Verbesserungen inkl. eines barrierefreien Umbaus sollen bis 2023 erfolgen. In diesem Zuge soll auch eine Erweiterung um zusätzliche Ausstattungen erfolgen, die den Komfort beim Warten auf den Bus erhöhen (z.B. Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Witterungsschutz).

Die Stadt Lippstadt sieht bis 2023 Verbesserungen zur Barrierefreiheit bei folgenden Haltestellen in der südlichen Innenstadt vor:

- Haltestellenpaare entlang der Linie R66: Nussbaumallee, Ulmenstraße, Traberweg, Von-Hoerde-Straße, Adelheidstraße
- Haltestellen entlang der Linie C2: Schlehenstraße (beidseitig), Boschstraße, Lottnerstraße (nord), Landsberger Str. (nord)

Auch weitere Linienbushaltestellen sollen nach 2023 sukzessive auf NVP-Standards (siehe hierzu Ausführungen im Berichtsteil Bestandsanalyse) umgestaltet und ausgestattet werden. In der südlichen Innenstadt wird empfohlen, die Umgestaltung folgender Haltestellen zu planen:

- Haltestellenpaare entlang der Linie C1: Josephstraße, Reichenbacher Straße, Südstraße, Südstraße, INI-Schulungszentrum, Gaußstraße
- Haltestelle am Lippe Berufskolleg

An allen Haltestellen sollen darüber hinaus die ausgehängten Fahrgastinformationen verbessert und erweitert werden (meist ist nur ein Fahrplan vorhanden).

Im Umfeld ausgewählter Haltestellen Mobilitätsstationen anbieten

Im Umfeld ausgewählter ÖPNV-Haltestellen sollen Mobilitätsstationen mit variierendem Angebot eingerichtet werden (siehe Konzept ÖPNV in Kapitel 3.5). Als zu prüfende Standortbereiche werden in der südlichen Innenstadt folgende empfohlen:

- das INI-Schulungszentrum an der Südstraße,
- die Haltestelle Landsberger Straße sowie
- der Bereich zwischen Curiestraße und Nussbaumallee.

Zusätzlich oder alternativ können Standorte für Mobilitätsstationen am Lippe Berufskolleg und Südertor vorstellbar sein (*nicht in der Maßnahmenkarte dargestellt*).

Die Auswahl möglicher Standorte in der südlichen Innenstadt erfolgte nach folgendem Schema entsprechend Mobilitätsstationen im Initialprojekt ÖPNV

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Relevanz der Haltestelle aufgrund einer großen Zahl von Ein- und Ausstiegen oder der Bedienung durch zwei Buslinien (Umstieg),
- Lage im Umfeld von Wohngebieten mit einem hohem Anteil von Mehrfamilienhäusern bzw. hohen Einwohnerdichten,
- Lage im näheren Umfeld weiterführender Bildungseinrichtungen bzw. größeren Arbeitsstätten,
- hohe Sichtbarkeit / gute Einsehbarkeit im Stadtbild (zu Erreichung der nötigen Öffentlichkeitswirkung).

Erschließung Einzelhandel verbessern

In Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel und/oder Grundstückseigentümern soll die Zugänglichkeit der größeren Einzelhandelsstandorte in der südlichen Innenstadt sukzessive verbessert werden:

- Beseitigung von Umwegen/ Barrieren (z.B. durch Zugänge bei Barrieren durch Zäunen, Hecken) zur Verbesserung der Feinerschließung des Standorts
- Einrichtung/ deutlichere Kennzeichnung von Fußgänger- und/ oder Radfahrerbereichen auf den Zufahrten bzw. der Erschließung über Parkplätze

Beispielhaft wird empfohlen, Maßnahmen zur Verbesserung der fußläufigen Feinerschließung sowie auch Zufahrten für den Radverkehr an folgenden Nahversorgungsstandorten zu erarbeiten:

- Einzelhandel Otto-Hahn-Straße (z.B. Aldi/ Edeka)
- Einzelhandel an der Erwitter Straße (z.B. Hammer Fachmarkt, Möbelläden, Kaufland, Lidl, Aldi etc.)
- Einzelhandel an der Bökenförder Str. (Real)

Bei künftigen Neubauprojekten soll eine attraktive fußläufige Erschließung vom Gehweg aus sowie geeignete Lösungen zur Erreichbarkeit für den Radverkehr konsequent gefordert werden (siehe auch Handlungsstrategie 1- Nachhaltig mobile Quartiere in Kapitel 2.1.1).

Umsetzungsschritte

- Initiierung/ Umsetzung nicht-investiver Maßnahmen
 - Schulisches Mobilitätsmanagement initiieren und z.B. Schülerbeteiligung zur Gestaltung der Schulumfelder vorbereiten

- themenbezogene Arbeitsgruppen einrichten/ Vor-Abstimmungen mit weiteren zu beteiligenden Akteuren
- Umsetzungsplan erarbeiten
 - Klärung und Zuteilung von Zuständigkeiten zur weiteren Maßnahmenplanung und -umsetzung
 - Kalkulation der zur Umsetzung der Einzelmaßnahmen benötigten Haushaltsmittel und
 - Konkretisierung des Maßnahmenumfangs und der Umsetzungshorizonte je Maßnahmenkategorien
- umsetzungsorientierte Konkretisierung zur Maßnahmenplanung: Anfertigung von ersten Entwürfen zu Detailplanungen und weiteren Prinzipskizzen investiver Maßnahmen

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

Die einzelnen Maßnahmen des Nahmobilitätskonzepts verfügen über sehr variierende Umsetzungshorizonte und -zeiträume. Die Maßnahmen werden somit teilweise bereits kurzfristig begonnen werden, wie z.B.

- Neugestaltung von Haltestellen bis 2023
- Angebot hochwertiger Radabstellanlagen verbessern
- Prüfung verkehrsrechtliche Anordnungen (bzgl. Geschwindigkeiten, Radwege-Benutzungspflichten u.ä.)
- Erstellung eines Umsetzungsplans für die südliche Innenstadt

Weitere Maßnahmen sollen mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Zuständigkeit / Partner/ Beteiligte

- Stadt Lippstadt (Verwaltung)
- Schulen/ Schulisches Mobilitätsmanagement/ Schüler
- Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde (Straßen.NRW, Kreis Soest)
- RLG (bei Haltestellen)
- Einzelhandelsbetriebe
- ggf. weitere

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zielgruppe

Bisherige und zukünftige Fußgänger, Radfahrende und ÖPNV-Nutzer stellen die Hauptzielgruppe des Nahmobilitätskonzepts für die südliche Innenstadt dar. Dies sind zum einen Einwohner des Untersuchungsgebiets aber auch Besucher der südlichen Innenstadt (z.B. der Kindergärten und Bildungseinrichtungen, der Einzelhandelsstandorte oder Gewerbetriebe). Auch Besucher der nördlich angrenzenden Altstadt und des Bahnhofs Lippstadt sowie des südlich angrenzenden Gewerbegebiets Am Wasserturm (Pendler) können als Zielgruppe des Nahmobilitätskonzepts gesehen werden, die durch die Maßnahmen in der südlichen Innenstadt angeregt werden, zukünftig mehr kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen.

Da damit auch eine möglichst verträgliche Abwicklung der Kfz-Durchgangsverkehre durch die südliche Innenstadt verbunden ist, stellen auch diese eine Zielgruppe der Maßnahmen dar.

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

Die abzuschätzenden Kosten sind abhängig von der konkreten Maßnahmenplanung, die mit dem vorliegenden Nahmobilitätskonzept noch nicht abschließend vorgelegt werden kann.

- Maßnahmen mit geringen Kosten (v.a. nicht-bauliche Maßnahmen):
 - z.B. Aufhebung der Radwege-Benutzungspflichten nach Prüfung, Aufbringen von Radfahr-Piktogrammen
 - z.B. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Dialogdisplays)
 - z.B. Verbesserung der Fahrgastinformation an Bushaltestellen (Zusatzfahrgastinformationen wie z.B. Stadtplan-Ausschnitt, Umgebungsplan, Liniennetzplan)
- Maßnahmen mit mittleren Kosten:
 - z.B. Umgestaltung von Haltestellen (ca. 30.000 € je Haltestelle)
 - z.B. Installation von Radabstellanlagen (ca. 1.000 € je Anlehnbügel)
 - z.B. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Teilaufplasterungen, Fahrbahneinengungen)
 - z.B. Sanierung von Seitenräumen (ca. 100-200 € pro qm)
- Maßnahmen mit hohen Kosten:
 - z.B. Straßenumbau/ Straßensanierung

- abhängig vom Umfang können auch Mobilitätsstationen mit hohen Kosten verbunden sein (siehe Initialprojekt zur Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots)

Fördermöglichkeiten bestehen insbesondere über

- das Landesprogramm zur Förderung der Nahmobilität (Bau- und Ausbauvorhaben, grundhafte Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die einen sicheren Rad- und Fußverkehr gewährleisten sollen oder den motorisierten Individualverkehr auf die Nahmobilität zu verlagern) sowie
- die nationale Klimaschutzinitiative (z.B. Radinfrastruktur, Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen).

Synergien

Neben positiven Klimawirkungen durch Verlagerung zukünftiger Wege auf den Fuß- und Radverkehr ergeben sich durch Umsetzung des Konzepts auch positive Effekte auf die Außenwirkung der Stadt Lippstadt.

So kann sich die Stadt Lippstadt beispielsweise durch Umbaumaßnahmen als attraktive und lebenswerte Stadt in der Region durch eine optische Aufwertung der Einfahrts- und Verbindungsstraßen in der südlichen Innenstadt positionieren. Denn das Gebiet der südlichen Innenstadt mit seinen zahlreichen örtlichen Einfahrtsstraßen und auch bedeutenden Hauptverkehrsstraßen stellt wichtige Eingangsbereiche in die Stadt Lippstadt dar, die von vielen Besuchern beim Einfahren in die Stadt als erstes wahrgenommen werden.

Durch eine bessere nahmobile Erreichbarkeit von Bildungs-, Arbeits-, Nahversorgungs- und Wohnstandorten können diverse kürzere Wege zunehmend attraktiv ohne Pkw zurückgelegt werden. Dadurch ist anzunehmen, dass sich die Kfz-Belastung, Verkehrsstau und Verkehrslärm reduzieren werden und die Luft- und Lebensqualität des Lippstädter Südens sich verbessert.

Weiterhin ist die südliche Innenstadt ein Standort vieler Kinder- und Bildungseinrichtungen, die Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene und junge Familien für ihre täglichen Wege aufsuchen. Durch eine Aufwertung der Schulumfelder, geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen und eine attraktivere und sichere Gestaltung setzt die Stadt Lippstadt ein Zeichen als zukunftsorientierte und lebenswerte Stadt.

Durch die Übertragbarkeit der Maßnahmenansätze können auch weitere Stadt- und Ortsteile der Stadt Lippstadt in Zukunft aus den Erkenntnissen des Nahmobilitätskonzepts profitieren. Festgestellte Defizite können auf diese sinngemäß übertragen werden und in Form der aufgezeigten Maßnahmenansätze auch außerhalb der südlichen Innenstadt zur Verbesserung der Nahmobilität beitragen.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick-
lungsplan

Klimafreundliche
Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.3 Initialprojekt 3 – „Aufbau und Betreuung eines Arbeitskreises ‚Mobilitätsmanagement in Lippstadt‘ “

3.3.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

Die Stadt Lippstadt ist Mitgliedskommune des Zukunftsnetzes Mobilität. Bewusstseinsbildung sowie Verhaltensänderungen hin zu einer klimafreundlichen Mobilität sollen in Lippstadt durch die Schaffung entsprechender Mobilitätsangebote, durch gezielte Vernetzung von Akteuren sowie durch zielgerichtete begleitende Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden.



„Mobil mit Verstand“

Mobilitätsmanagement ist bisher jedoch noch nicht in der Stadtverwaltung fest verankert. Inhaltlich-strategische Aufgaben werden durch den Fachdienst Stadtplanung und Umwelt übernommen, Fragen zur Fahrzeugbeschaffung werden an anderer Stelle der Verwaltung bearbeitet. Kommunales Mobilitätsmanagement ist in Lippstadt bisher noch nicht hinreichend strukturiert und mit den relevanten Akteuren vor Ort vernetzt.

Zielsetzung der Maßnahme ist daher die Einrichtung einer koordinierenden Institution zur Begleitung und Betreuung der Maßnahmen-Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans sowie zur Etablierung von zielorientierten und vernetzten Aktivitäten für ein klimafreundliches Mobilitätsmanagement in Lippstadt.

Maßnahmen aus dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan sollen durch das Initialprojekt leichter in die Umsetzung gebracht werden, sowohl in der Verwaltung als auch bei anderen Akteuren. Dies beinhaltet folgende notwendige Aufgaben:

- Initiierung der ersten Arbeitsschritte aus den Initialprojekten,
- Einrichtung einer koordinierenden Institution zur Begleitung und Betreuung der Maßnahmen-Umsetzung,
- zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität zu Bildungseinrichtungen (Schulisches Mobilitätsmanagement) sowie zu Arbeitsplätzen (Betriebliches Mobilitätsmanagement) fördern,
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit,
- Koordination der Zusammenarbeit von Lippstädter Akteuren bzgl. klimafreundlicher Mobilität und
- Berichterstattung/ Durchführung Controlling zur Umsetzung des Klimaschutz-Teilkonzepts.

3.3.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zentraler Maßnahmeninhalt ist die Initiierung eines Arbeitskreises Mobilitätsmanagement sowie die Schaffung einer Stelle für kommunales Mobilitätsmanagement, die eine koordinierende Funktion des Arbeitskreises sowie zur Maßnahmenumsetzung des Verkehrsentwicklungsplans übernehmen soll.

Bestandteile der Maßnahme sind:

- Initiierung und Begleitung der Maßnahmenumsetzung aus dem Verkehrsentwicklungsplan sowie Einführung bzw. Intensivierung von Mobilitätsmanagement in Betrieben, Schulen u. Kindergärten, der Hochschule, in der Stadtplanung, an Wohnstandorten
- Regelmäßige verwaltungsinterne Berichterstattung/Monitoring und Controlling zur Maßnahmenumsetzung des Verkehrsentwicklungsplans (z.B. alle 6 Monate)
- Aufbau u. Betreuung eines Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“
- Vernetzung und Akquise möglicher Mitglieder in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, aus der Verwaltung und dem Arbeitskreis des Verkehrsentwicklungsplans sowie weiterer Akteure,
 - z.B. Bildungseinrichtungen (Hochschule, Schulen, Kitas, sonstige soziale Einrichtungen),
 - z.B. Betriebe (aus Privatwirtschaft und städtischen Betrieben, vor allem größere Arbeitgeber), Wohnungsbaugesellschaften
 - Tourismus-, Veranstaltungs- und Kulturbetriebe
- Information der Arbeitskreismitglieder über Fortbildungs- und Finanzierungsmöglichkeiten von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen
- Organisation und inhaltliche Vorbereitung regelmäßiger Treffen des Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“ (z.B. zweimal jährlich)
- Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit zu Ergebnissen sowie Erfolgen oder gemeinsamer Produkte zur Öffentlichkeitsarbeit des Arbeitskreises (Internet, Presse)

Als inhaltlicher Orientierungsrahmen und weitere Konkretisierung der Aufgabenstellung, die zur Initiierung und Einführung von Mobilitätsmanagement in Lippstadt dienen soll, können auch die Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM) verwendet werden, die 2018 von der For-

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV herausgegeben wurden.⁸

Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit dem Zukunftsnetz Mobilität über konkrete Ziele, Inhalte sowie organisatorische Fragestellungen des Arbeitskreises Mobilität (z.B. über einen Auftakt-Workshop)
- Zuständige (Koordinierungs-)Stelle für Mobilitätsmanagement bzw. Umsetzung des Klimaschutzkonzepts bei der Stadtverwaltung bereit stellen
- Arbeitskreis initiieren (Kontaktaufnahmen, inhaltliche Vorbereitung)
 - Gewinnungsphase: Werbung von Teilnehmenden für den aufzubauenden Arbeitskreis klimafreundliche Mobilität. Schaffung eines Netzwerks durch „Arbeitskreis-Management“ bzw. die koordinierende Stelle bei der Stadtverwaltung
 - Netzwerkphase: Aufbau, Betrieb und Begleitung des Arbeitskreises, Durchführung regelmäßiger Treffen und/ oder Veranstaltungen, Aufbereitung von Arbeitsergebnissen und Entwicklung gemeinsamer Produkte (z.B. zur Kommunikation, Information oder Öffentlichkeitsarbeit)

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- kurzfristig: Beschluss über Klimaschutz-Teilkonzept, Einrichtung einer zuständigen Stelle für kommunales Mobilitätsmanagement und Initiierung des Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“ (Gewinnungsphase)
- mittelfristig: regelmäßige Durchführung von Arbeitskreis-Treffen, Berichterstattung und Controlling zu Umsetzungserfolgen, begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Netzwerkphase)

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (2018); Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM), Köln.

Zuständigkeit / Partner/ Beteiligte

- Stadtverwaltung Lippstadt in Abstimmung mit dem Zukunftsnetz NRW
- RLG, Stadtwerke
- Unternehmen, Gewerbetreibende / Wirtschaftsförderung
- Schulen und Kindergärten
- Hochschule Hamm-Lippstadt
- Familien- und Senioren-Einrichtungen
- Verkehrsdienstleister
- ggf. weitere

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zielgruppe

- Der zu initiiierende Arbeitskreis richtet sich an
 - Akteure der öffentlichen Hand (z.B. Verwaltung, ÖPNV-Aufgabenträger) und Institutionen in öffentlicher Trägerschaft (z.B. Stadtwerke)
 - privatwirtschaftliche Verkehrsdienstleister (z.B. ÖPNV-Verkehrsunternehmen, Anbieter von Carsharing, Fahrradleihsystemen)
 - Verkehrserzeuger wie Unternehmen/ Arbeitgeber, Bildungseinrichtungen und sonstige Institutionen, Vereine oder Organisationen, die Einfluss auf Mobilitätsverhalten haben (z.B. Soziale Einrichtungen, Sportvereine, Einrichtungen für Freizeit und Tourismus, Immobilien- und Wohnungswirtschaft, Größere Betriebe)
- Das Mobilitätsmanagement, welches der zu initiiierende Arbeitskreis betreiben soll, hat wiederum seine eigenen Zielgruppen: Junge Familien, Schüler, Studierende, Berufstätige, Verwaltungsmitarbeiter sowie Wirtschaftsverkehr. In der Regel handelt es sich dabei sowohl um Binnenverkehre innerhalb der Stadt Lippstadt als auch um Quell-Zielverkehre.

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

- Kosten entstehen durch die Einrichtung einer (koordinierenden) Stelle zum Mobilitätsmanagement (ca. 75.000 € pro Jahr), zzgl. externe Beratungsleistungen/ Prozessunterstützung, Sachkosten sowie Ausgaben für professionelle Öffentlichkeitskampagnen (ca. 20.000 € pro Jahr)

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- ggf. förderfähig nach Kommunalrichtlinie der nationalen Klimaschutzinitiative als „Anschlussvorhaben“
- Aufbau und Betrieb eines kommunalen Arbeitskreises (Netzwerk) zum Themenbereich „Klimafreundliche Mobilität“
- ggf. förderfähig nach der Kommunalrichtlinie der nationalen Klimaschutzinitiative zum „Aufbau kommunaler Netzwerke“ (Förderung der Gewinnungsphase und Netzwerkphase erfolgt separat; zur Förderung der Netzwerk-Phase muss dieses aus mind. 6 Teilnehmenden bestehen).

Synergien

- Verbesserung der Mobilitätsangebote in Lippstadt
- Beschleunigung und Steigerung der Effizienz von Planungsprozessen durch Verbesserung des Dialogs zwischen relevanten Akteuren sowie verbessertem Informationsaustausch
- Identitätsbildung sowie Stärkung des lokalen Zusammenhalts der Lippstädter Mobilitäts-Akteure

3.4 Initialprojekt 4 – „Handlungskonzept Radverkehr“

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.4.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

Das Handlungskonzept Radverkehr beschreibt zum einen die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur und definiert den anzustrebenden Standard bei der zukünftigen Herstellung und Verbesserung von Radverkehrsanlagen. Zum anderen werden im Rahmen des Handlungskonzeptes für ein zuvor definiertes Untersuchungsnetz Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Lippstadt erarbeitet. Diese bauen auf dem Radverkehrskonzept von 2011 und dem Verkehrskonzept Altstadt von 2014 auf und ergänzen diese um weitere Maßnahmenvorschläge. Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Etablierung von Radkomfortrouten gegeben, die ins Umland fortgeführt werden können und zu Verlagerungen im motorisierten Pendlerverkehr führen sollen.



Die Maßnahmenentwicklung fokussiert sich auf die Verbesserung der Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt, um weitere Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr zu erzielen und soll die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes unterstützen.

3.4.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Die im Handlungskonzept benannten Maßnahmen beruhen auf einer umfangreichen Bestandserfassung mit anschließender Defizitanalyse, die sich aus dem Abgleich des Status Quo mit den Anforderungen nach den ERA⁹ ergibt (siehe Berichtsteil Bestandsanalyse). Die so festgestellten Mängel gliedern sich in punktuelle und linienhafte Defizite und umfassen z.B.

- Linienhaft:
 - Inadäquate Führungsformen (nicht ERA-konforme Radverkehrsanlage in Bezug auf die Verkehrsmenge und Geschwindigkeit)
 - Unzureichende Breiten und Sicherheitsabstände
 - Belagsmängel
 - Netzlücken

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010.

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

● Punktuell:

- Fehlende / Unzureichende Querungshilfen
- Gefahrenstellen

Aus den festgestellten Defiziten leiten sich die Maßnahmen ab.

● **Karte 3:** Defizitkarte - festgestellte Mängel im Untersuchungsnetz

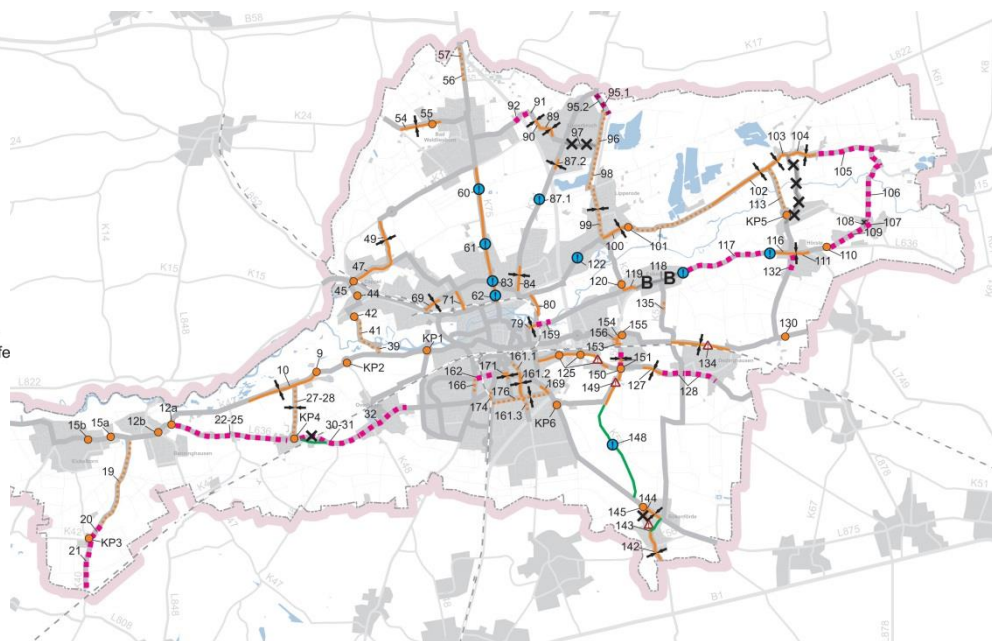
Radverkehrsanalyse: Defizite

Streckendefizite:

- Mangelhafter Belag
- Unzureichende Breite
- Netzlücke / unangemessene Führung im Mischverkehr
- Alternative Führung wählen / Routenabschnitt entfällt
- Alternative Strecken-Führung
- Punktuell Defizit: fehlende Furtmarkierung, fehlende Querungshilfe etc.
- Anmerkung aus Bürgerinformationsveranstaltung
- Gefahrenstelle
- Baumaßnahmen
- Abschnittsnummer

Sonstiges:

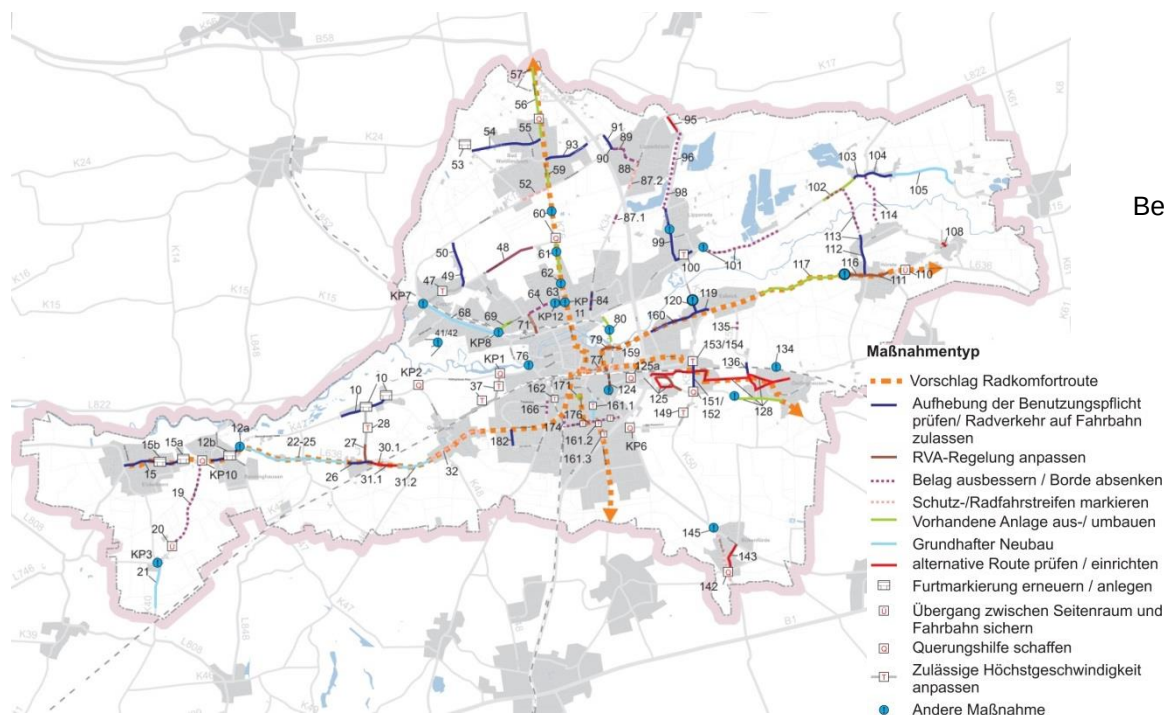
- Untersuchungsnetz
- Stadtgrenze
- Siedlungsflächen
- Gewässer
- Autobahn und Bundesstraßen
- Hauptverkehrsstraßen



Die Maßnahmen umfassen den Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen im bestehenden Netz und auf neu zu entwickelnden Routen.

Darüber hinaus werden Hinweise zur Verbesserung des Fahrtkomforts durch Belagsausbesserungen, Markierungen oder Bordabsenkungen gegeben sowie eine Überprüfung der Anordnung der Benutzungspflicht durchgeführt (siehe Anlage 2 und Karte zur Radverkehrsanalyse).

● **Karte 4: Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsnetz**



Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Ausbau des Leihradsystems, ggf. Ergänzung um Pedelecs:
Leihfahrräder erhöhen die Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl. Die Nutzbarkeit von Pedelecs erhöht darüber hinaus die Reichweite, was insbesondere für die Anbindung der Stadtteile von Interesse ist.
- Prüfung / Machbarkeitsstudie Etablierung von Radkomfortrouten:
Im Rahmen des Handlungskonzeptes werden Routenvorschläge zur Einrichtung von Radkomfortrouten abgegeben. Diese Routen sollen eine durchgängige Befahrbarkeit (keine Netzlücken) aufweisen und mindestens den Regel-Standard nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen erfüllen.

Radkomfortrouten

Die Etablierung von Radkomfortrouten soll - auch vor dem Hintergrund einer zunehmenden Elektrofahrradnutzung - dazu beitragen, auch weite Strecken bequem, sicher und schnell zurücklegen zu können. Um dieses Ziel zu erreichen und den potentiellen, verschiedenen Nutzergruppen gerecht zu werden, werden an diese Routen teilweise erhöhte Anforderungen gestellt, die infolge dessen zu teilweise erheblichen Maßnahmenaufwänden führen können (vor allem in bestehenden Straßenräumen).

Für die Radkomfortrouten sollen mindestens die Regelmaße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eingehalten werden. Wann immer möglich, soll auf den Routen dem Radverkehr Vorfahrt gewährt werden. Aus Gründen des Fahrkomforts, der Witterungsbeständigkeit und zum Zwecke der Schneeräumung sollte die Route asphaltiert sein. Zur Steigerung der sozialen Sicherheit soll eine Beleuchtung geprüft werden, zumindest in den Innerortsbereichen.

Bei den dargestellten Routen handelt es sich um Vorschläge, die in der konkreten Führung nicht abschließend sind. Die Routenwahl basiert auf einem vermuteten Nutzerpotential der Route sowie dem Grundsatz der besseren Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt. Wenn möglich und unter dem Gesichtspunkt einer möglichst direkten Führung, wurden Radkomfortrouten auf Nebenstraßen gelegt.

Vorgeschlagen werden 5 Radkomfortrouten, die vom Zentrum ausgehend in die Stadtteile Bad Waldliesborn, Hörste, Dedinghausen, Bad Westernkotten (Stadtteil von Erwitte) und Benninghausen/ Eickelborn verlaufen. Zwischen Benninghausen und Herringhausen sowie zwischen Herringhausen und Overhagen bestehen derzeit Netzlücken, die geschlossen werden müssen.

Eine technische Machbarkeit kann im Rahmen des Konzeptes nicht abschließend beurteilt werden und muss geprüft werden.

Umsetzungsschritte

- Politischer Beschluss des Handlungskonzeptes Radverkehr mit dem Verkehrsentwicklungsplan "Klimafreundliche Mobilität"
- Berücksichtigung von notwendigen Radverkehrsmaßnahmen in bestehenden und zukünftigen Planungen und Ausführung nach den Regelwerken (Abgleich mit Maßnahmenkarte)
- jährlich Haushaltsmittel bereitstellen (für Instandhaltung und Neubau)
- Priorisierung der Maßnahmen nach Aufwand, Kosten und Nutzen (CO₂-Einsparung, Gesundheitskosten, Sicherheitsgewinn etc.)
- Einrichtung eines Arbeitskreises Radverkehr, ggf. als Untergruppe des Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in der Stadt Lippstadt“

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- Die Umsetzung der Maßnahmen soll sukzessive innerhalb des Geltungszeitraums des VEP (2030) entsprechend der Priorisierung erfolgen.
- kurzfristig: kleinere kostenärmere Maßnahmen, dringende Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken, Verbesserungen im Fahrtenkomfort
- mittelfristig / langfristig: Kostenintensivere, planungsaufwändigere Maßnahmen, Radkomfortrouten

Zuständigkeit / Partner/ Beteiligte

- Verwaltung (Arbeitsgrundlage für zukünftige Planungsprozesse)
- Ortsvorsteher und Ortsvorsteherinnen
- Bürgerinitiativen
- Träger öffentlicher Belange + Gruppierungen (z.B. ADFC)
- Straßen.NRW
- Ggf. Arbeitskreis Radverkehr / Radverkehrsbeauftragter (Kommunikation an Unternehmen, Bürger usw.)
- Marketing/ Stadtplan (Fahrradstadtplan ggf. anpassen)
- Radroutenplaner NRW / NRW-Radnetz

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zielgruppe

- Die Hauptzielgruppe des Initialprojekts ist der Radverkehr, welcher zukünftig noch gesteigert werden soll, aber auch der Kfz-Verkehr, von dem aus sich Verlagerungen ergeben sollen.
- Alle mobilen Personen (z.B. Schüler, Berufspendler, Einwohner)

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

- Die Kosten für die genannten Einzelmaßnahmen werden grob kalkuliert und variieren je nach Typ der Maßnahme (siehe Anlage 2). Umbaumaßnahmen stellen hierbei den größten Kostenfaktor dar.
- Der finanzielle Gesamtaufwand beläuft sich bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen nach grober Kostenschätzung auf rund 9 Mio. Euro.
- Weitere Kosten werden durch die grundsätzlichen Maßnahmenansätze sowie die Radkomfortrouten und die daraus abzuleitenden Maßnahmen entstehen.
- Mögliche Fördermittel können voraussichtlich über das Förderprogramm des Landes NRW oder über die Nationale Klimaschutz-Initiative zur „Verbesserung des Radverkehrs (Ziffer 2.11.2) akquiriert werden.

Synergien

- Das Initialprojekt dient insbesondere auch der Verwaltung und Politik für zukünftige Planungen und soll diese transparenter gestalten.
- Verkehrsentlastung durch verlagerte MIV-Fahrten
- Gesundheitsförderung für die Allgemeinheit und Verbesserungen des Klimas
 - Lärminderung
 - Luftverbesserung
- Persönliche Gesundheitsförderung
- Ggf. Verbesserung der Aufenthaltsqualität

3.5 Initialprojekt 5 – „Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung flexibler Angebotsformen und ergänzende Mobilitätsstationen“

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.5.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahmen

Derzeit wird der öffentliche Personennahverkehr in Lippstadt für nur 6% aller Wege genutzt, die meisten Fahrten dienen dem Zweck der Ausbildung und Schule. Besonders an den Wochenenden ist die Nachfrage auf den Stadtbuslinien in Lippstadt sehr gering.



**„Gemeinsam
mobil in
Lippstadt“**

Die Fahrgastzahl im ÖPNV, insbesondere die Nutzung des seit 2015 vorhandenen AST-Angebots, ist in den letzten Jahren leicht angestiegen.

Zukünftig soll der ÖPNV für mehr Alltagswege gewählt werden und somit auch für den Jedermann-Verkehr, insbesondere den Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr attraktiver gemacht werden. Damit wird eine Verlagerung von heutigen MIV-Wegen auf den ÖPNV angestrebt. Dazu sollen Verbesserungen des ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung flexibler Angebotsformen und ergänzender Mobilitätsstationen umgesetzt werden.

Insbesondere auf den Stadtbuslinien und auch bei einzelnen Regionalbuslinien gibt es unter der Woche ein solides Angebot. An den Wochenenden sowie den Zeiten außerhalb der regulären Linienbusbedienung werden Handlungsbedarfe gesehen. Ebenso wurden Defizite in der Kommunikation und Verständlichkeit der bestehen Angebote festgestellt (siehe Kapitel ÖPNV im Berichtsteil Bestandsanalyse).

Stadt Lippstadt

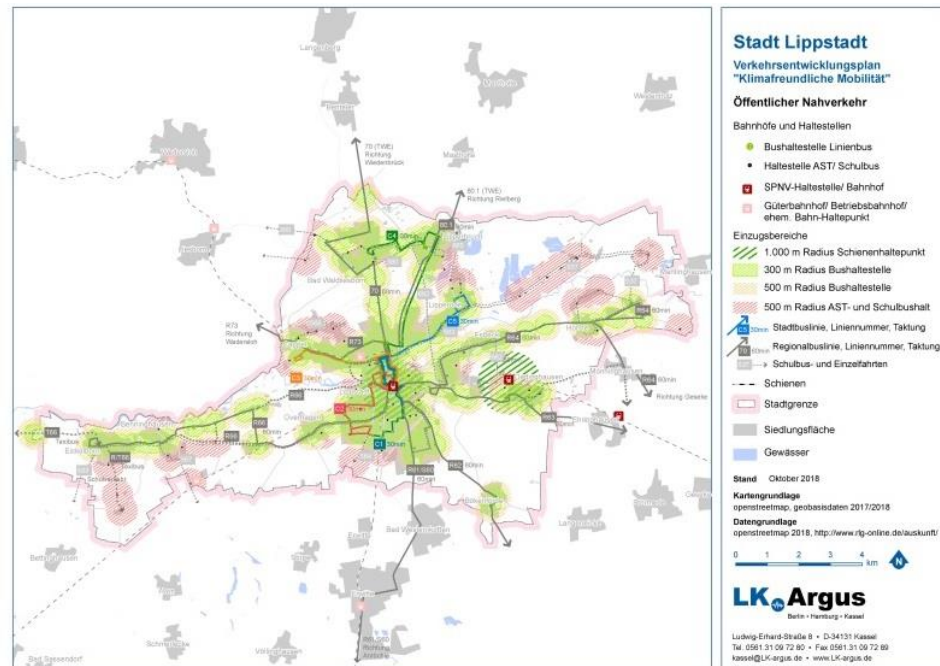
**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

● **Karte 5: Bestandsanalyse Öffentlicher Nahverkehr**



3.5.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Das Initialprojekt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und flexibler Angebotsfunktionen sowie ergänzender Mobilitätsstationen in Lippstadt umfasst folgende Bausteine:

- Angebotsaufweitung der Stadtbus- und AST-Angebote
- Angebote von Mobilitätsstationen in der Kernstadt und den Ortsteilen
- Aufwertung der Bushaltestellen und des Bahnhofs Dedinghausen
- Attraktivere Gestaltung der Tarife und Service-Angebote
- Verbesserung der Kommunikation und Information
- Querschnittsthema Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Angebotsaufweitung der Stadtbus- und AST-Angebote:

- Bestehende Planungen für 2019:
 - Angebot einer Stadtbuslinie C6 im 60-Minuten-Takt mit einem Kleinbus zur Erschließung der nördlichen Kernstadt, ab Sommer 2019 (zunächst provisorische Linienführung, später Linienführung durch Siedlungserweiterung „Am Rode“)

- 6 Fahrten der Kleinbuslinie R61 (3 morgens und 3 nachmittags) ins Gewerbegebiet „Am Wasserturm“
- Empfehlung weiterer Angebote ab 2020/2021:
 - Weitere Lücken der Stadtbuslinien-Bedienung am Wochenende sollen geschlossen werden, d.h. z.B. Linien C3 und C4 ebenfalls im Stundentakt anbieten und/oder das Anruf-Sammel-Taxi (AST)-Angebot deutlich aufweiten (z.B. im 60 Min-Takt analog der Stadt Soest).
 - Empfohlen wird, das AST-Angebot bis abends ca. 24h im Stundentakt zu verdichten (zunächst im Stadtbuslinienbereich bzw. der Kernstadt) und auf die letzten in Lippstadt ankommenden Züge abzustimmen (insb. Samstags).
 - Auch eine Verdichtung des AST-Angebots auf ein stündliches Angebot im restlichen Stadtgebiet wird empfohlen (z.B. durch eine Verdoppelung des Angebots durch 2 zusätzliche Fahrten an Werktagen, 5 zusätzliche Fahrten samstags und 8 zusätzliche Fahrten sonntags).
- **Abbildung 13:** Prinzip zur Ausweitung des AST-Angebots in Kernstadt Lippstadt und den Stadtteilen – z.B. durch eine Verdoppelung der angebotenen AST-Abfahrten

AST-Fahrplan

Lippstadt-Innenstadt		
Montag – Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
+2 Abfahrten	+5 Abfahrten	+8 Abfahrten
20 05	20 05	20 05
22 05	22 05	22 05
0 05	0 05	0 05

Eickelborn, Garfein, Hörste, Lohe, Rebbeke		
Montag – Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
+2 Abfahrten	+5 Abfahrten	+8 Abfahrten
19 45	19 45	19 45
21 45	21 45	21 45
23 45	23 45	23 45

Bad Waldliesborn, Benninghausen, Bökenförde, Cappel, Dedinghausen, Esbeck, Hellinghausen, Herringhausen, Lipperbruch, Lipperode, Overhagen, Rixbeck		
Montag – Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
+2 Abfahrten	+5 Abfahrten	+8 Abfahrten
19 55	19 55	19 55
23 55	23 55	23 55

Beispielrechnung einer Verdoppelung des bestehenden AST-Angebots:

- + 2 zusätzliche Angebote werktags (x5)
- + 5 zusätzliche Angebote samstags
- + 8 zusätzliche Angebote sonntags

- + 2 zusätzliche Angebote werktags (x5)
- + 5 zusätzliche Angebote samstags
- + 8 zusätzliche Angebote sonntags

- + 2 zusätzliche Angebote werktags (x5)
- + 5 zusätzliche Angebote samstags
- + 8 zusätzliche Angebote sonntags

Quelle: RLG, verändert

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

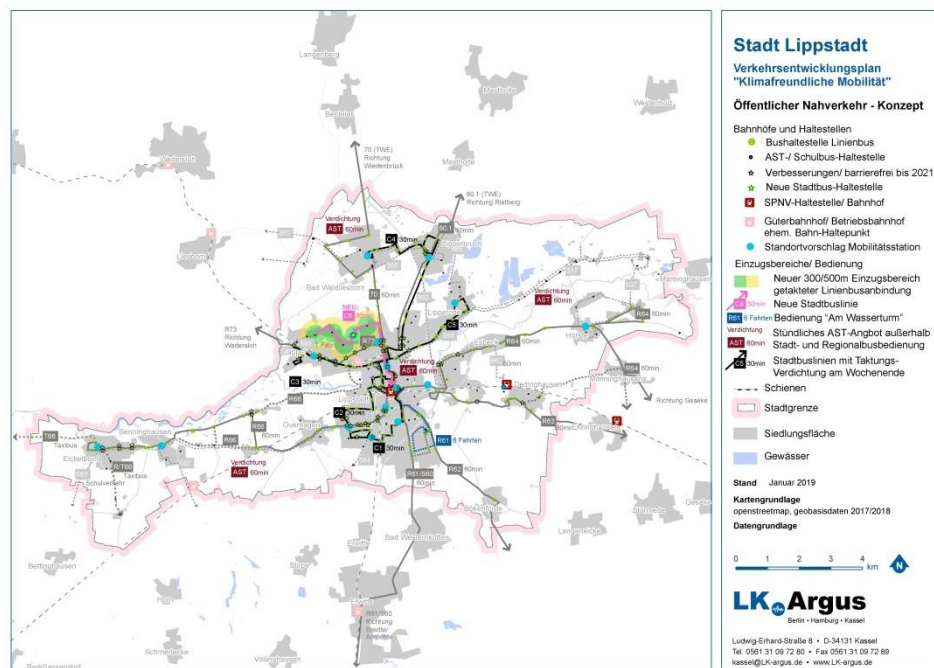
Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

● **Karte 6: Öffentlicher Nahverkehr Lippstadt – Konzept 2030**



Angebote von Mobilitätsstationen in der Kernstadt und den Orts- bzw. Stadtteilen

- Mobilstationen sollen als sichtbarer Impuls ein motivierendes Zeichen für eine nachhaltige Mobilitätskultur in Lippstadt setzen. Dazu sollen Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV sowie relevanten Alltagszielen und Wohnstandorten installiert werden.
- Die Stationen stellen wiedererkennbare Standorte an stärker frequentierten Bushaltestellen oder zentralen Plätzen im Arbeits- oder Wohnumfeld dar und bieten attraktive Kombinationen verschiedener Mobilitätsangebote, die zur Nutzung des Umweltverbunds (mit dem Rad oder Bus und Bahn) oder auch intermodaler Wegeketten einladen und animieren. Dies bedeutet, dass es durch die Mobilstationen zukünftig erleichtert wird, einen Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln, wie z.B. zum Teil mit dem Fahrrad und zum Teil mit dem Bus zurück zu legen.
- Integrierte Angebote an Mobilitätsstationen sind z.B. hochwertige Radabstellanlagen, Service-Angebote wie Leihräder, Fahrradreparatur Stationen/Luftpumpen, öffentliche E-Ladestandorte, Carsharing-Angebote, Orte für Mitfahrgelegenheiten, Mobilitätsinformation / Mobilitätsberatung oder Ticket-Verkaufsstellen.
- Als mögliche Standorte von Mobilitätsstationen in der Kernstadt werden empfohlen:

- im Umfeld vom Bahnhof Lippstadt (z.B. am Busbahnhof und/oder am südlichen Zugang des Bahnhofs am Bike-and-Ride-Standort/ Parkdeck Mediamarkt)
 - Landsberger Straße, INI-Schulungszentrum,
 - Haltestelle Nussbaumallee/ Curiestraße,
 - Erwitter Straße im Abschnitt zwischen Overhagener Straße und Südertor,
 - Haltestelle Tivoli,
 - Ev. Krankenhaus/ Barbarossastraße, Haltestelle Tiergarten/Hella, Hochschule/Hella.
- Mögliche Standorte in den Stadtteilen und Dörfern werden zunächst an den fahrgaststärkeren Haltestellen bzw. im Ortskern von Eickelborn, Benninghausen, Hörste, Dedinghausen, Lipperode, Lipperbruch und Bad Waldliesborn empfohlen.
 - **Abbildung 14:** Mobilitätsstationen - Beispiel in Offenburg



Quelle: quimby.net

Aufwertung der Bushaltestellen und des Bahnhofs Dedinghausen

Zur Verbesserung der Wahrnehmung des ÖPNVs und zur Senkung von Zugangsbarrieren wird die Aufwertung der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur (insbesondere Bushaltestellen sowie deren Ausstattung und zusätzlicher Angebote/Mobilitätsstationen) in Lippstadt empfohlen:

- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen sowie deren Zuwegung (bis 2020/2021 sind Verbesserungen an 57 Haltestellen in Lippstadt geplant)
- Erhöhung des Komforts durch Angebot von Wartehäuschen, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten und Abfalleimern und ggf. Radabstellanlagen
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Dedinghausen bis 2025 (mit Bundesmitteln). Zusätzlich wird empfohlen, barrierefreie Zuwege zu verbessern sowie hochwertiger Rad-Abstellanlagen und mietbare Fahrradboxen / Fahrradgaragen am Standort anzubieten, ggf. in Form einer Mobilitätsstation.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Attraktivere Gestaltung der Tarife und Service-Angebote

Wenn das AST-Angebot attraktiver gestaltet und stärker genutzt werden soll, besteht ein Handlungsspielraum der Stadt Lippstadt insbesondere bei den Preisen sowie der Senkung weiterer Zugangsbarrieren für sowohl Gelegenheitsnutzer als auch regelmäßige Pendler:

- AST-Angebote in Fahrplan App mobil info der RLG integrieren und (wie für Taxibusse) digitale Buchungsoption anbieten (bereits in Planung)
- Preissenkung des AST durch Subventionierung der Fahrten durch die Stadt Lippstadt, sodass ein geringerer Aufschlag auf den normalen Fahrpreis (insbesondere für Zeitkarteninhaber) zu zahlen ist.
- AST-Angebote auch auf digitalen Plattformen anderer Mobilitätsanbieter anzeigen lassen/kommunizieren (z.B. Deutsche Bahn)

Verbesserung der Kommunikation und Information

Auf Grundlage der durchgeführten Analyse ergibt sich die Einschätzung, dass in Lippstadt in Bezug auf die potenzielle Nachfrage das bestehende Buslinien-Angebot besser ist, als es in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Daher wird eine Intensivierung der Kommunikation und Information der bestehenden Angebote empfohlen. Die Fahrgastinformation bestehender Angebote soll verbessert werden:

- Fahrgastinformation an Haltestellen inkl. weitere Informationen (wie Netzkarte, Tarife) entsprechend der im Nahverkehrsplan festgelegten Standards
- Online-Information über Haltestellen-Ausstattung (z.B. bzgl. Barrierefreiheit)
- Intensivierung der Kommunikation bestehender innovativer Angebote wie der RLG-Mobilitätspaten, Angebot AST (Neuaufgabe der Kommunikation ist in Planung)
- Verbesserung der Information zu besonderen bestehenden Angebote wie z.B. den Mobilitätspaten, Tarifen

Querschnittsthema Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Aufbau eines stadtweiten (georeferenzierten) Bushaltestellenkatasters in Zusammenarbeit mit der RLG, welches auch für ÖPNV-Kunden online einsehbar ist. Es soll sowohl der Stadtverwaltung als auch Fahrgästen Auskunft über Ausstattungsmerkmale, Barrierefreiheit, Lageplan, sonstigen Angeboten wie Radabstellplätzen etc. liefern.

Zur Verbesserung der Datengrundlagen und des Informationsaustauschs zwischen relevanten Akteuren sollen darüber hinaus die ausstehenden Aktivitäten eines zielgerichteten Mobilitätsmanagements in der Stadt Lippstadt verbessert werden (siehe Initialprojekt Mobilitätsmanagement in Kapitel 3.3).

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Umsetzungsschritte

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Realisierung vorläufige Linienführung C6 im Sommer 2019, später Führung über Siedlungserweiterung „Auf dem Rode“
- Detailplanungen und Umsetzung der Bushaltestellen-Verbesserungen (laufend)
- Detailplanungen zur AST-Verdichtung
- Fördermittelakquise/ Zusammenschluss Projektpartner für Detailplanungen und Betreiber-Konzept der Mobilitätsstationen (ggf. in Zusammenhang mit Ausbau Nextbike-Angebot)
- Kommunikation neuer Angebote

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- kurzfristig bis 2021:
 - Einführung neuer Linienführungen (C6 und R61) in 2019
 - Planung und barrierefreier Umbau von bestehenden Haltestellen (Planungsprogramm bis 2021)
 - Planung erster Mobilitätsstationen, z.B. im Zuge der Umgestaltung relevanter Haltestellen (z.B. Bustreff, Tivoli, Landsberger Str.)
- mittelfristig bis 2027:
 - Verdichtung des Stadtbusliniennetzes und des gesamten AST-Angebots,
 - Planung und barrierefreier Umbau von bestehenden Haltestellen nach 2021
 - Umsetzung erster Mobilitätsstationen sowie Planung und Errichtung weiterer Mobilitätsstationen (auch in den außerhalb gelegenen Ortsteilen)
- Langfristig bis 2030+:
 - weiteres Angebot von Mobilitätsstationen sodass jeder Stadt- und Ortsteil über Angebote mit Carsharing/ Ladestation, Fahrgastinformationstafel Standorte des Leihradsystems und/oder hochwertiger Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen/ Fahrradgaragen) verfügt.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zuständigkeit / Partner/ Beteiligte

- Verwaltung in Abstimmung mit Stadtwerken Lippstadt, RLG und AST-Aufgabenträger sowie Leistungserbringer Taxi-Unternehmen
- Landkreis Soest
- Arbeitskreis Mobilitätsmanagement (u.a. Hochschule, Bildungseinrichtungen, Arbeitgeber)
- Fahrgastbeirat/ Bürgervertretungen
- Werbeagenturen für Kommunikationskampagnen/ Gestaltung

Zielgruppe

Zur Verlagerung auf den ÖPNV sind insbesondere Binnenverkehre sowie Quell-Zielverkehre in der Region mit Wegelängen über 5 Kilometer geeignet. Die Hauptzielgruppe des Initialprojekts sind bisherige und zukünftige ÖPNV-Nutzer, die statt mit dem Auto zu fahren bei ihren alltäglichen Wegen als Hauptverkehrsmittel Bus und Bahn nutzen werden oder dies intelligent mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren (z.B. auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule/Ausbildung oder für sonstige Erledigungen in Lippstadt und den Nachbarstädten). Dies sind beispielsweise Haushalte ohne privaten Pkw, Personen ohne Führerschein oder Verkehrsteilnehmer, die den Mehrwert des Umweltverbunds erkannt haben.

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

- Zusatzkosten entstehen durch weitere Verdichtung der Stadtbuslinien am Wochenende
- Zusatzkosten entstehen auch durch die Verdichtung des AST-Angebots (auf 60 Minuten-Takt)

AST-Angebot- und Kosten im Bestand¹⁰	Angebots- und Kosten-schätzung bei einem etwa verdoppelten AST-Angebot
3 Gebiete mit je 23 Fahrtenangeboten pro Woche, d.h. insgesamt 69 Fahrtenangebote pro Woche (9,9 Fahrtenangebote pro Tag oder 3.598 Fahrtenangebote im Jahr) durchschnittlich durchgeführte AST-Fahrten/ Jahr (2015-2018, zunehmend): 2.419 durchschnittl. Abrufquote des Angebots von ca. 72% durchschnittl. Gesamtkosten 36.400 €/ Jahr Sockelbeitrag: ca. 10.200 € Anteil Stadt Lippstadt: ca. 26.200 €	Bei Verdoppelung des Fahrplan-Angebots und einer anzunehmenden analog steigenden Abrufquote kann von rund 4.800 Fahrten und durchschnittlichen Gesamtkosten von ca. 72.800 € pro Jahr ausgegangen werden

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

„Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Zusatzkosten entstehen weiterhin auch durch intensivere Subventionierung der AST-Preise (*abhängig von den zu erzielenden Fahrkartenpreisen sowie zukünftiger Nachfrage*)
- Kosten barrierefreier Umbau von Bushaltestellen (durchschnittlich ca. 30.000 € je Bushaltestelle)
 - 2020 bis 2023: ca. 600.000 € pro Jahr (bei 57 Haltestellen 1,8 Mio. € verteilt auf 3 Jahre)
 - nach 2023 entsprechend weitere Kosten
 - voraussichtlich Förderung nach §12 ÖPNVG NRW
- Kosten von Mobilitätsstationen (je nach Ausstattungsmerkmalen, inkl. Planungs- und Baukosten durchschnittlich ca. 200.000 €, förderfähig über Nationale Klimaschutzinitiative)
 - bei Realisierung der vorgeschlagenen 17 Standorte mit Mobilitätsstationen im Umfang von durchschnittlich je 200.000 € würden Gesamtkosten in Höhe von rund 3,4 Mio. € entstehen.
- Kosten ÖPNV-Werbekampagnen, gezielt aufbereitete Fahrgastinformationen

¹⁰ Kostenermittlung auf Grundlage der bisherigen Kostenentwicklung des AST-Angebots in der Stadt Lippstadt

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Synergien

- Die Stadt Lippstadt erhält ein verbessertes Mobilitätsangebot.
- Das Verkehrsmittel ÖPNV wird durch attraktive Haltestellen sichtbar im Straßenraum und rückt dadurch stärker ins Bewusstsein der Einwohner und Besucher der Stadt Lippstadt.
- Optisch ansprechend gestaltete Haltestellen oder Mobilitätsstationen mit verschiedenen Ausstattungsmerkmalen bieten darüber hinaus vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum an und fördern somit zugleich die Nahmobilität bzw. das zu Fuß gehen und Radfahren in der Stadt.
- Durch die Schaffung weiterer zeitgemäßer, komfortabler und gut nutzbarer Bus- und AST-Haltestellen kann die Stadt Lippstadt ein sichtbares Signal setzen, das den bestehenden Bedienungsangeboten gerecht wird sowie die Nutzung des ÖPNV (z.B. das Warten) attraktiver machen.
- Durch sichtbare, ansprechende Information und Werbung zu den bestehenden Stadtbus-, Regionalbus- und AST-Angeboten kann die Stadt Lippstadt sich als moderne Mittelstadt in der Region positionieren, die mit ihren ÖPNV- Angeboten sowohl für Jung und Alt, in der Stadt und auf dem Land gute Mobilitäts-Optionen bietet.
- Steigerung der Standortvorteile der Stadt Lippstadt als Wirtschafts- und Wohnstandort durch verbesserte ÖPNV-Anbindung von Wohn- und Versorgungs- und Gewerbestandorten.

3.6 Initialprojekt 6 – „Maßnahmenkonzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs“

Stadt Lippstadt

3.6.1 Ausgangsbedingung und Zielsetzung der Maßnahme

„Umwelt-
freundlich
mobil in der
Region“

Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Ausgangsbedingung

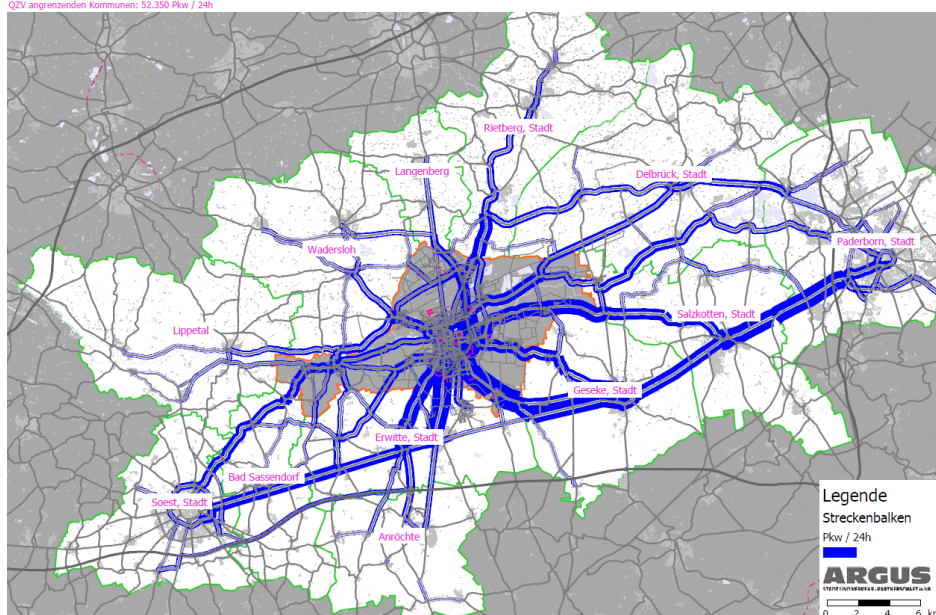
Die Stadt Lippstadt ist Ziel bzw. Quellort einer großen Zahl von Kfz-Fahrten. Pro Werktag verlaufen ca. 94.400 Pkw-Fahrten in die Stadt Lippstadt, das sind ca. 45% der Pkw-Fahrten/Werktag (ebenfalls 45% der Pkw-Fahrten sind Binnenfahrten, ca. 10% Durchgangsverkehrsfahrten). Die Ziel- und Quellverkehrsfahrten machen ca. 584.000 Pkw-km/Werktag aus – das sind ca. 50% der gesamten Pkw-km/Werktag.

Die Herkunfts- bzw. Zielorte der Ziel- und Quellverkehre in die Stadt Lippstadt sind – neben den großräumigen Verkehren – die Städte und Gemeinden (Kommunen) im Umfeld der Stadt Lippstadt (siehe Abbildung 15).

Aus den umliegenden Städten und Gemeinden (Kommunen) verlaufen ca. 52.300 Pkw-Fahrten/Werktag nach bzw. aus Lippstadt (in das gesamte Stadtgebiet).

- **Abbildung 15:** Quell- und Zielverkehre des Pkw-Verkehrs in und aus der Stadt Lippstadt

QZV angrenzenden Kommunen: 52.350 Pkw / 24h



Ca. 42.400 Pkw-Fahrten, die in die Stadt Lippstadt einpendeln, haben die Altstadt der Stadt Lippstadt als Ziel oder Quelle.

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

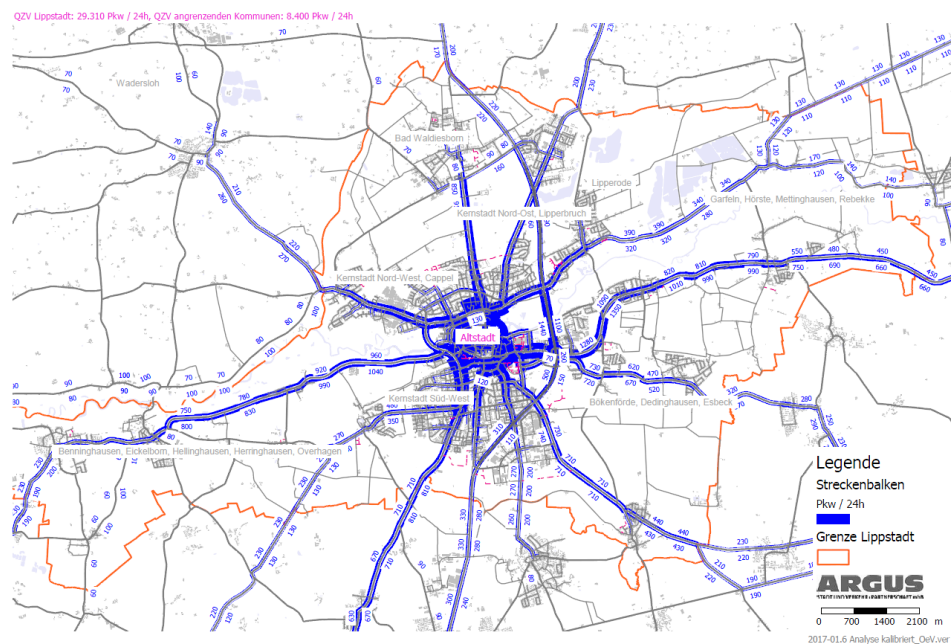
Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Wichtiges Ziel bzw. Quelle des Pkw-Verkehrs ist die Altstadt. Insbesondere hier verursacht der Kfz-Verkehr hohe Belastungen und Konflikte. Durch die zeitweise hohen Auslastungen werden die Bedingungen für den notwendigen Kfz-Verkehr und für die anderen Verkehrsarten deutlich beeinträchtigt.

- **Abbildung 16:** Quell- und Zielverkehre des Pkw-Verkehrs in und aus der Altstadt Lippstadt



Das auf die Altstadt bezogene Aufkommen des Ziel- und Quellverkehrs generiert sich somit aus Verkehren aus den Stadtteilen der Stadt Lippstadt, aus Verkehren aus den angrenzenden Städten und Gemeinden und aus großräumigen, regionalen Verkehren.

Auch die Ergebnisse der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Altstadt durchgeführten Befragung der Autofahrer weisen auf eine solche Verteilung hin.¹¹

Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Mobilitätskonzept für die Lippstädter Altstadt durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass die Einfahrten in die Altstadt insbesondere von Norden über die Straße Cappeltor, von Süd-Westen von der Stirper Straße/Udener Straße und von Süd-Osten über Unionstraße und Rixbecker Straße erfolgen.

¹¹ Planersocietät (2013): Integriertes Mobilitätskonzept Altstadt Lippstadt – Ergebnisse der Befragungen, Dortmund, S. 4:
Nach der Passantenbefragung kamen 30% der Altstadtbesucher von außerhalb Lippstadts und 70% waren Lippstädter. Von den befragten Lippstädtern nutzten 29% den Pkw, um in die Altstadt zu kommen, während 66% der Nicht-Lippstädter die Altstadt per Pkw erreichten.

Zielsetzungen der Maßnahmen

Vorrangiges Ziel im Rahmen einer verträglichen Abwicklung dieser Verkehre sollte sein, diese Verkehre auf den ÖPNV bzw. den Fahrradverkehr zu verlagern (siehe Kapitel 2.2 Strategie „Verlagerung“). Dies kann durch eine stadtverträgliche Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs unterstützt werden.

Um darüber hinaus eine verträgliche Abwicklung dieser Verkehre zu erreichen, sollte geprüft werden, ob eine Lenkung dieser Verkehre auf innenstadtnah gelegene Parkieranlagen bzw. die Parkhäuser im Innenstadtbereich möglich ist. Weiterhin könnten größere, kostenfrei nutzbare Parkflächen im weiteren Umfeld der Innenstadt genutzt werden, von denen die Ziele in der Altstadt mit einem Weg von max. 500 Metern erreichbar sind.

Durch diese Maßnahmen soll eine deutliche Minderung der Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich erreicht werden, wodurch Spielräume zur Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes geschaffen werden. Weiterhin sollen die Bedingungen für den verbleibenden, notwendigen Kfz-Verkehr verbessert werden, indem die Parkplatzsuche erleichtert wird und dadurch der von Parksuchverkehren verursachte Stau und stockender Verkehr in der Altstadt reduziert wird.

Als zentrale Parkplätze am Rande der Altstadt bieten sich insbesondere das Parkhaus Am Markt (271 Parkplätze) bzw. der neu geschaffene Parkplatz am Stadttheater (153 Parkplätze) und die Parkplätze südlich der Bahnlinie im Bereich des Konrad-Adenauer-Rings an (Parkplatz Cineplex – 102 Parkplätze, TG Cineplex – 200 Parkplätze und PD Südertor Carree – 220 Parkplätze). Nach den Erhebungen zur Auslastung dieser Parkplätze (im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Altstadt¹²) sind in diesen Parkieranlagen zu jeder Zeit noch ausreichende Parkraumkapazitäten vorhanden.

Für ebenerdige Parkplätze oder Parkhäuser am Innenstadtrand sollte geprüft werden, ob diese erweitert werden können, z.B. durch Errichtung weiterer Parkebenen, wenn Kapazitäten dort nicht ausreichen sollten.

Weiterhin sollten die vorhandenen Parkhäuser im Innenstadtbereich (TG Lippe-Galerie, Parkhaus Q-Park), aufgewertet werden (s. Maßnahmenvorschlag aus dem Verkehrskonzept Altstadt) und in das Parkraumkonzept einbezogen werden.

In die Konzeption einbezogen werden als zusätzliche öffentlich zugängliche und kostenfrei bzw. sehr kostengünstig nutzbaren Parkplätze die etwas weiter von

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

¹² Planersocietät (2013): Integriertes Mobilitätskonzept Altstadt Lippstadt – Ergebnisse der Parkraumerhebung, Dortmund, S. 8.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

der Fußgängerzone entfernt liegenden Parkplätze Bückeburger Straße/Cabrioli, Kuhmarkt.

Weiterhin sollte in Absprache mit den Eigentümern geprüft werden, ob an Wochenenden auch die (privaten) Parkplätze von Hella und der Fachhochschule an der Rixbecker Straße sowie Parkplätze im Parkhaus des geplanten neuen Stadthauses (auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs) öffentlich genutzt werden können.

Durch großräumige Beschilderung, Weiterentwicklung des Parkleitsystems, Organisation und Verkehrslenkung an Knotenpunkten soll eine zielgerichtete Lenkung der Zielverkehre auf diese Parkplätze erreicht werden. Dadurch kann eine Vielzahl der Straßen im Altstadtbereich von Kfz-Verkehr entlastet werden, die Straßen können unter Berücksichtigung der Belange der anderen Verkehrsarten (ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr) umorganisiert werden und die Straßenraumgestaltung kann verbessert werden.

Sofern eine Lenkung der Zielverkehre durch die zuvor beschriebene Maßnahmen (Marketing, Lenkung, Beschilderung) nicht eintritt, sollte geprüft werden, ob durch eine Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich die Zielsetzung, Zielverkehre in die Altstadt in die Parkhäuser bzw. auf Parkplätze am Altstadtrand zu lenken und die verbleibenden Parkplätze in den Straßenräumen ausschließlich für Bewohner und notwendige Lieferverkehre zur Verfügung zu stellen, unterstützt werden kann.

3.6.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

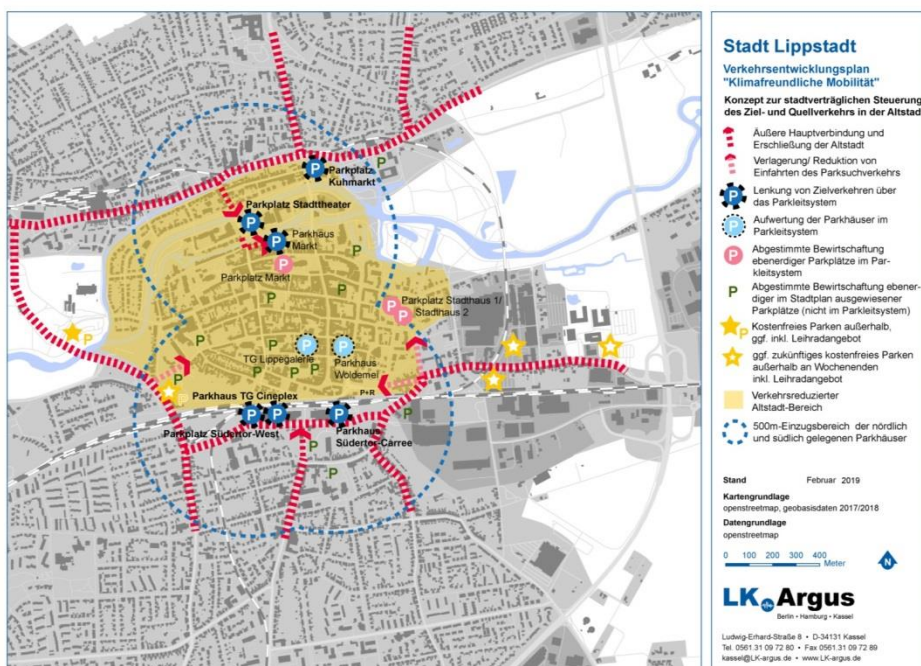
Die Maßnahmenumsetzung zur Lenkung der Zielverkehre soll in zwei Stufen erfolgen:

Stufe 1:

- Prüfung der Kapazitäten und ggf. Erweiterung des Parkraumangebotes am Rande der Innenstadt (z.B. im Bereich Cappeltor), Vereinbarungen mit privaten Eigentümern.
- Optimierung der Parkhäuser im Innenstadtbereich (Maßnahmenempfehlung aus dem Verkehrskonzept Altstadt)
- Bereitstellung eines erweiterten Parkraumangebotes für Dauer- und Kurzzeitparker
- Erweiterung und Anpassung des Parkleitsystems mit Verweis auf diese Parkmöglichkeiten
- Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation des Parkraumkonzeptes

Stufe 2

- Konsequente Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich,
- Ausschluss von Dauerparkern durch (weitere) Parkzeitbegrenzung der stark ausgelasteten ebenerdigen Parkplätze im Altstadtbereich,
- zielgerichtete Staffelung der Gebühren (Parkplätze im Innenstadtbereich deutlich höher als Parkplätze in den Randbereichen) sowie eine
- intensivierte Überwachung von Falschparkern bzw. zur Einhaltung der Parkregelungen
- **Karte 7:** Konzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs in der Altstadt



Umsetzungsschritte

- Kontaktaufnahme mit privaten Parkhausbetreibern und Eignern privater Parkflächen und Abstimmung zum Verkehrslenkungs-konzept, ggf. Maßnahmen zur Aufwertung der Parkhäuser
- Umsetzung von Maßnahmen zur verbesserten Anbindung der Parkierungseinrichtungen (Verbesserung der fußläufigen Anbindung zur Innenstadt, Einrichtung von Radausleihstationen an weiter entfernt liegenden Parkflächen, Prüfung einer verbesserten Busanbindung)
- Überarbeitung und Weiterentwicklung des Parkleitsystems und der Beschilderung zur Lenkung auf die Parkierungseinrichtungen

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Parallele Wirkungskontrolle (Verkehrszählungen, Erhebungen zur Auslastung der Parkierungseinrichtungen, Befragungen)
- Bei ungenügender Wirkung: Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich mit der Zielsetzung, Langzeitparker und Kunden auf die Parkierungseinrichtungen zu lenken und das Parken von Bewohnern und notwendigem Lieferverkehr im Innenstadtbereich zu verbessern.

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- Kurzfristig: Weiterentwicklung des Parkierungsangebotes
- Mittelfristig: Umsetzung des Lenkungskonzeptes
- Langfristig: Evaluation / Wirkungskontrolle, ggf. Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich

Zuständigkeit / Partner/ Beteiligte

- Stadtverwaltung in Abstimmung mit Stadtwerke, Ordnungsbehörde etc.
- Private Parkhausbetreiber bzw. Eigner von Parkierungsanlagen
- z.B. Hochschule Hamm-Lippstadt und Gewerbe mit größeren altstadtnahen Parkflächen wie z.B. Hella (zur Abstimmung und Planung einer Freigabe zum Parken am Wochenende)
- Lippstädter Werbegemeinschaft
- RLG
- Nextbike (zur Abstimmung weiterer Standorte/ Park+Bike-Angebote an außerhalb gelegenen Parkierungsanlagen)

Zielgruppe

Hauptzielgruppe der Maßnahme sind Einpendler, die Zielverkehre in die Altstadt verursachen und in dieser in Form von Parksuchverkehren vermeidbare Wege zurücklegen (bei diversen Wegezwecken wie Einkaufen, Erledigungen, Arbeiten).

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

- Kosten entstehen insbesondere für

- den Um- und Ausbau der bestehenden Parkhäuser und Parkplätze,
 - für damit verknüpfte Mobilitätsangebote wie Fahrradleihsysteme, verbessertes ÖPNV-Angebot
 - sowie für eine Optimierung und Ausweitung der intelligenten Verkehrssteuerung zur Lippstädter Altstadt (Parkleitsystem)
- Fördermöglichkeiten bestehen ggf. über die Nationale Klimaschutzinitiative
 - z.B. über die Kommunalrichtlinie zur Optimierung der Funktionsfähigkeit des Parkleitsystems als „Anschlussprojekt“ oder zur „Anschaffung und Nutzung smarter Verkehrsdaten zur intelligenten Verkehrssteuerung“ – für letztere Option ist jedoch zunächst eine eigene Potentialstudie erforderlich - oder
 - z.B. als Kommunales „Klimaschutz-Modellprojekt“ (für investive Maßnahmen)

Synergien

Entlastung der Lippstädter Altstadt von Parksuchverkehren, dadurch Abnahme des Verkehrsaufkommens in der Altstadt und damit verbundene positive Effekte auf den Standort der Altstadt:

- Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität in der Altstadt (z.B. durch Lärminderung)
- Aufwertung der Fußgängerzone zwischen dem alten Rathaus/ Markt und Bahnhof als Flaniermeile durch reduziertes Verkehrsaufkommen (bessere Passierbarkeit durch weniger querende Kfz-Verkehre)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrende
- Effiziente Flächennutzung (ggf. können ebenerdige Park-Flächen zukünftig entweder zu Parkhäusern umgebaut werden oder zugunsten anderer Angebote, wie z.B. neuer Freiräume oder Gebäude, zur Attraktivitätssteigerung der Lippstädter Innenstadt beitragen)
- Einsparung von Energie und Treibhausgasen durch Verkürzung der zurückgelegten Wegelängen, die von privaten Pkw zur Suche eines ebenerdigen Parkplatzes im Zentrum aufgebracht werden (Parksuchverkehr).

3.7 Initialprojekt 7 – „Konzeptionelle Grundlagen für klimaverträgliche Antriebsarten in Lippstadt schaffen“

3.7.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

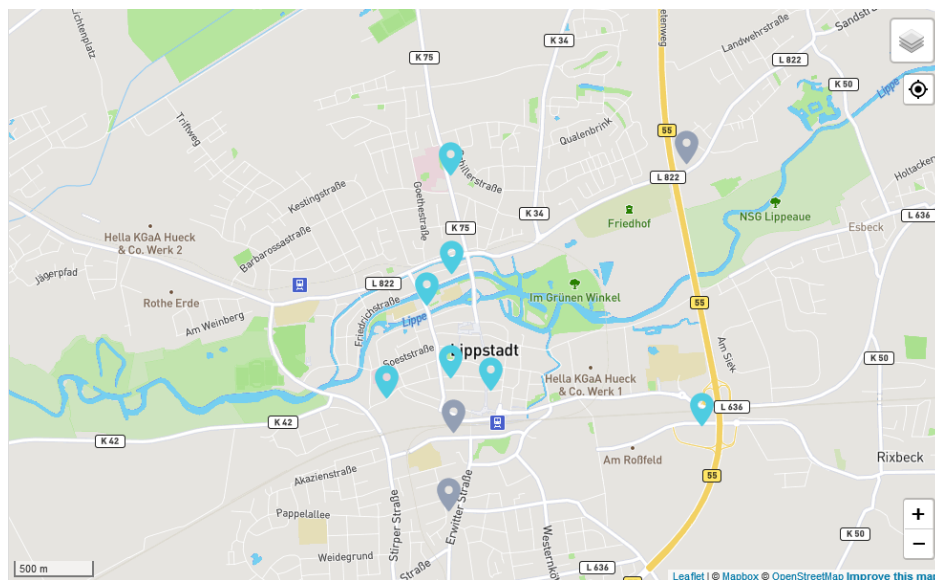
Ausgangslage Elektromobilität und erdgas- angetriebene Fahrzeuge

„klima-
schonend
motorisiert“

Klimafreundliche Antriebe werden im Landkreis Soest derzeit wenig genutzt. Im Jahr 2018 waren 211 von 184.400 zugelassenen Pkw Elektrofahrzeuge, 642 Hybrid-Fahrzeuge und ca. 2.500 wurden mit Gas (einschließlich bivalent) angetrieben. Zusammen genommen sind das im Jahr 2018 nur 1,8% aller Pkw, die nicht durch die konventionellen Antriebsarten Benzin oder Diesel angetrieben werden.¹³

Mit dem Konzept „lippstadt goes e-mobil“ unterstützen die Stadtwerke die Errichtung von Ladesäulen durch Firmen. In den letzten Jahren wurden 13 Ladepunkte an 12 Ladestationen geschaffen. Davon sind 9 auch öffentlich zugänglich. Einige Ladesäulen haben eine Ladeleistung von 11KW (grau). Die Mehrzahl der Ladesäulen verfügen über die gängigen Typ-2-Lademöglichkeiten mit 22 kW (blau).

● **Abbildung 17:** Standorte von Ladestationen in Lippstadt



Quelle: Goingelectric.de, Stand 22.01.2019

¹³ Kraftfahrt Bundesamt: Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2018 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen, Excel-Tabelle, Zahlen für die Stadt Lippstadt liegen nicht vor.

Mehr noch als Elektromobilität hat das Thema der erdgasbetriebenen Fahrzeuge eine gewisse, bisher noch geringe Bedeutung und soll gefördert werden.

Zielsetzung der Maßnahme

Der Kfz-Verkehr in der Stadt Lippstadt soll in den nächsten Jahren verstärkt auf klimaverträgliche Antriebsarten umgestellt werden.

Kommunen spielen eine Schlüsselrolle bei der Umstellung der Mobilität auf klimafreundliche Antriebsarten. Zwar sind sie bei zahlreichen Maßnahmen nicht die ausführende Stelle, in den allermeisten Fällen jedoch notwendiger Initiator oder Treiber von Entwicklungen.

Die Kommune – Verwaltung und Politik – ist in vielerlei Hinsicht gefragt: stets als Planungsbehörde, meist als Netzwerker und Informationsanbieter, oft als Antragsteller, Umsetzer und Betreiber – und bisweilen auch als Förderer.

Zahlreiche gute Beispiele zeigen, dass sich aktives Handeln auszahlt, um aus den Chancen des Mobilitätswandels einen kommunalen Standortvorteil abzuleiten. Denn die Nachfrage nach energieeffizienten und nachhaltigen Mobilitätslösungen wird sich deutlich erhöhen. Zudem lockt Elektromobilität auch Kaufkraft in die Stadt und kann als wirtschaftsfördernd bewertet werden.

Ein zentraler Aspekt ist nach wie vor der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastrukturen. Die zunehmende Marktdurchdringung der Elektromobilität macht es erforderlich, dass in größerem Umfang als bisher Ladeinfrastruktur entsteht.

Dazu ist es erforderlich, dass ein Elektromobilitätskonzept inkl. Ladestellenkonzept (technisch und kundenorientiert) erstellt wird, um zukünftig strategisch vorgehen zu können und die Bürger mit Ihren Fahrzeugen weiterhin zukunftssicher in Lippstadt unterwegs sein können.

Da E-Mobilität langfristig nicht als alleinige Antriebsart gesehen wird, sollte auch die Nutzung von anderen klimafreundlichen Antrieben wie CNG gefördert werden.

Die Stadt Lippstadt erhält durch die „konzeptionellen Grundlagen für klimafreundliche Antriebsarten in Lippstadt“ einen Handlungsleitfaden, um die Anforderungen der neuen Technologie zukunftssicher umzusetzen.

3.7.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Das Initialprojekt, konzeptionelle Grundlagen für klimaverträgliche Antriebsarten in Lippstadt zu schaffen, gliedert sich in folgende Bestandteile:

- Schaffung von geeigneter Ladeinfrastruktur / Tankmöglichkeiten alternativer klimafreundlicher Kraftstoffe und Energieträger

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes
- Implementierung von Elektrokleinstfahrzeugen
- Umstellung zu klimafreundlicherem Fuhrpark
- Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts
- Sicherung und Förderung von Compressed Natural Gas CNG

Schaffung von geeigneter Ladeinfrastruktur

Besonders wichtig sind öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur als auch rein private Ladeinfrastruktur im Wohneigentum und bei Arbeitgebern (hier gelten noch zusätzlich eine Vergünstigungen bei der Dienstwagennutzung, Ladestellenbeschaffung und der Stromabrechnung).

Hierzu stellen sich Städte und Gemeinden häufig die Frage, auf welche Weise und in welchem Umfang Ladeinfrastruktur bereits heute Gegenstand von Neubauvorhaben und Quartiersentwicklungen werden kann. Damit soll zum einen der wachsenden Bedeutung von Elektromobilität Rechnung getragen werden. Ein wichtiger Grund sind aber auch die bestehenden Zustimmungserfordernisse des Eigentümers (Vermieter oder Wohnungseigentümergeinschaften) bei nachträglichen baulichen Veränderungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im Bestand. Um nachträgliche bauliche Veränderungen zu vermeiden, bieten sich zumindest Vorgaben zur Verlegung entsprechender Leerrohre sowie zur Berücksichtigung entsprechender Lastanforderungen bei der Trafo-Konzeption an. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass bei einer künftigen Errichtung von Ladeinfrastruktur umfangreiche bauliche Maßnahmen vermieden werden können und die benötigte Ladeinfrastruktur schnell, kostengünstig und ohne langwierige Abstimmung nachgerüstet werden kann. Um derartige Vorgaben rechtlich zu verankern, stehen den Kommunen grundsätzlich alle planungsrechtlichen Instrumente zur Verfügung, die sie auch sonst bei Neubauvorhaben und Quartiersentwicklungen anwenden. Die Vorgaben zur Ladeinfrastruktur können bereits heute in Bebauungsplänen berücksichtigt werden und die Förderung von Elektromobilität sollte sogar Eingang in die jeweilige Abwägung finden (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 7, 9 BauGB). Zumeist werden konkrete Vereinbarungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur aber nicht unmittelbar im Bebauungsplan getroffen, sondern vielmehr in den korrespondierenden städtebaulichen Verträgen und / oder Erschließungsverträgen. Einige Kommunen berücksichtigen die Entwicklung von Elektromobilität heute schon in ihren Stellplatzsatzungen.

Dabei könnten die Regelungen an die novellierte Hessische Garagenverordnung¹⁴ angelehnt werden, wonach ab einer bestimmten Mindestgröße der Stellplatzanlage eine bestimmte Zahl der Einstellplätze zu „elektrifizieren“ ist. Ein Anreiz zur Errichtung von Ladeinfrastruktur wird teilweise auch dadurch gesetzt, dass bestimmte Vergünstigungen – zumeist eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels – gewährt werden, wenn alternative Antriebe und / oder alternative Mobilitätsangebote (Carsharing und Carpooling/Ridepooling/ E-Lastenrad-Angebote u.ä.) umgesetzt werden. Auch insoweit genießt die Kommune als Ausdruck ihrer Selbstverwaltungshoheit einen großen Gestaltungsspielraum.

Öffentliche Ladepunkte müssen laut Ladesäulenverordnung der Regulierungsbehörde angezeigt werden. Sie sollten darüber hinaus aber in digitalen Medien (Websites und Apps) abrufbar sein und ein einfaches, bargeldloses Bezahlungssystem bieten. Im Sinne des Nutzerkomforts und der Akzeptanz der Elektromobilität in der Gesellschaft ist ein einheitliches, betreiberübergreifendes System nicht nur innerhalb von Kommunen, sondern darüber hinaus, unabdingbar.

Bei der Zurverfügungstellung von geeigneten Standorten der Ladestellen gibt es neben der Versorgung von Elektrizität auch die Frage nach geeigneten Standorten und der entsprechenden Ausweisung, Beschilderung und Markierung der Parkplätze im öffentlichen Raum.

- **Abbildung 18:** Beispiel eines gekennzeichneten Ladestandorts



¹⁴ Land Hessen, Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung – GaV: § 2 (3):
(3) ¹Garagen müssen eine ausreichende Anzahl von Einstellplätzen haben, die über einen Anschluss an Ladestationen für Elektrofahrzeuge verfügen. ²Der Anteil dieser Einstellplätze bezogen auf die Gesamtzahl der Einstellplätze muss mindestens 5 Prozent betragen. ³Satz 1 findet keine Anwendung auf Einstellplätze von Wohnungen, die über eine Stromversorgung verfügen, die für die Installation von Kraftfahrzeugladestationen geeignet ist.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes

Um rechtliche Möglichkeiten der Bevorteilung für Elektromobilität zu schaffen, hat die Bundesregierung am 05.06.2015 ein Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge erlassen.

Es beinhaltet Bevorrechtigungen für

- das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
- die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
- das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten,
- Ausnahmen bei dem Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.¹⁵

Besonders häufig findet sich in der Praxis der letzte Punkt.

Die Stadt Lippstadt hat das kostenlose Parken für E-Fahrzeuge bereits mit der Änderung der Parkgebührenordnung vom 13.03.2017 eingeführt.¹⁶ Seit dem 14.03.2017 ist das Parken gekennzeichneten Elektroautos auf allen parkscheinpflichtigen Parkplätzen im Stadtgebiet im Rahmen der zulässigen Höchstparkdauer und bei Verwendung einer Parkscheibe gebührenfrei.

Gemäß der Parkgebührenordnung gilt dies für „elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nr. 1 des Elektromobilitätsgesetzes, die nach § 9 a Abs. 2, 4 und 5 Fahrzeug-Zulassungsverordnung gekennzeichnet sind“.

Die Befreiung gilt somit für reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Die Kennzeichnung der berechtigten Fahrzeuge erfolgt auf dem amtlichen Kennzeichen durch den Kennbuchstaben „E“ als amtlicher Zusatz hinter der Erkennungsnummer oder durch eine Plakette, die auf der Rückseite des Fahrzeuges gut sichtbar anzubringen ist.

¹⁵ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit BMU, Gesetzesentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge –(Elektromobilitätsgesetz - EmoG) http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/emog_gesetzentwurf_bf.pdf (Stand 24.09.2014)

¹⁶ Stadt Lippstadt: Gebührenordnung für Parkuhren und Parkscheinautomaten im Gebiet der Stadt Lippstadt (Parkgebührenordnung), § 1 (4)

Implementierung von Elektrokleinstfahrzeugen

Durch das stetig steigende Angebot an Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur, aber auch durch neue Apps sinkt die Hemmschwelle zur Nutzung von Elektromobilität. Besonders im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge gibt es ein immer größer werdendes Angebot. E-Roller, Hoverboards, E-Skateboards und E-Bikes stoßen im öffentlichen Verkehrsraum auf Fußgänger und Fahrradfahrer.

In 2019, so der Plan, schafft die Bundesregierung eine Verordnung für die neue Klasse der Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV). Das Bundesverkehrsministerium erläutert die wichtigsten Eckpunkte der geplanten Verordnung für diese persönlichen leichten Elektrofahrzeuge (Personal Light Electric Vehicles mit EU-Kürzel PLEV):¹⁷

- Es gilt eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Das ist die bekannte Grenze für die Helmpflicht – sie besteht daher für PLEVs nicht. Viele Nutzer tragen aber aus Sicherheitsgründen bereits heute einen Helm.
- Für PLEVs besteht eine Versicherungspflicht inklusive Versicherungskennzeichen. Zwar sind die Schäden, die von PLEVs verursacht werden können, monetär gering. Wichtiger aber dürfte der Aspekt sein, dass der Besitzer identifiziert werden kann.
- PLEVs sind nach der Verordnung „generell auf vorhandene baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen verwiesen“.
- Die Leistungsgrenze des Elektromotors beträgt 500 Watt. Für selbstbalancierende Fahrzeuge sind bis zu 1.200 Watt erlaubt.
- „Fahrdynamische Mindestanforderungen“ müssen erfüllt werden. Übersetzt: Ein Elektrokleinstfahrzeug muss verkehrssicher sein, es muss bremsen können, steuerbar sein und sehr wahrscheinlich eine Beleuchtungsanlage haben. Die Details sind noch nicht verabschiedet.
- Die Regelung gilt bundeseinheitlich. Das ist ein wichtiger Umstand, damit kein chaotischer Flickenteppich unterschiedlicher kommunaler Vorgaben entsteht.
- Das Inkrafttreten ist für Anfang 2019 vorgesehen. Am 26.02.2019 wurde ein Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht, der Aussagen bezüglich einer Verordnung über die

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

¹⁷ <https://www.bundestag.de/presse/hib/563716-563716> (Zugriff: 18.03.2019)

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften trifft.¹⁸

Die Folgen: Der Verkehr wird es bunter, auf den Radwegen wird es enger und auf die Stadt kommt eine neue Fahrzeuggattung zu, die in städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht berücksichtigt werden muss.¹⁹

Umstellung zu einem klimafreundlichen Fuhrpark

Die Verwaltung und kommunale Betriebe können ein starkes Signal senden, indem sie mit gutem Beispiel vorangehen. Bei der Umstellung des Fuhrparks auf klimafreundliche Antriebsarten können Mehrkosten vermieden und Platz gespart werden, indem seine Diversifizierung (PKWs, Pedelecs, etc.) vorangetrieben wird. Der grundlegende erste Schritt ist die Fuhrparkanalyse; hierauf aufbauend lassen sich Bedarfe definieren und mit dem Fahrzeugangebot am Markt in Einklang bringen. Es ist generell sinnvoll, auch personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen und so ein Fuhrparkmanagement auf den Weg zu bringen. Darüber hinaus ergibt die Entwicklung/Anpassung einer Beschaffungsrichtlinie Sinn, in der dem Preis als wesentliches Vergabekriterium ökologische Kriterien beigelegt werden oder sogar die Anschaffung konventionell angetriebener Fahrzeuge ausreichender Begründung bedarf.

Es sind die Vorgaben des Vergaberechts zu beachten, hierbei aber auch die Privilegierungen elektrischer Antriebe durch die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG. Eigene Pedelecs und E-Bike-Flotten für den Fuhrpark können gemäß Vergaberecht beschafft werden. In künftigen Bebauungsplänen kann der Bau überdachter Bike-Stationen mit Ladeanschlüssen berücksichtigt werden. Aus eigenen Mitteln oder ggf. durch ÖPNV-Anbieter können solche Bike-Stationen auch an zentralen Mobilitätspunkten errichtet werden.

Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts

Die Verankerung der Elektromobilität sollte sich nicht auf einzelne Maßnahmen beschränken, sondern in einem gesamtstädtischen Konzept integriert werden. Geeignete Instrumente hierfür sind bspw. ein (Elektro-)Mobilitätskonzept, ein Klimaschutzkonzept (Teilkonzept Mobilität), ein Verkehrs- oder ein Stadtent-

¹⁸ Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Entwurf einer Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Stand 26.02.2019, - https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/Gesetze-19/II-15-referentenentwurf-ekfv-enorm.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 18.03.2019)

¹⁹ <https://www.electrive.net/2018/10/23/last-mile-scooter-werden-legal/> (Zugriff: 21.01.2019)

wicklungskonzept. Moderne Konzepte werden unter Einbeziehung relevanter Akteure innerhalb der Bürgerschaft entwickelt.

Grundlage des Elektromobilitätskonzeptes für die Stadt Lippstadt kann das Elektromobilitätskonzept für den Kreis Soest sein, dessen Schwerpunkt die strukturierte Planung der zukünftigen Ladeinfrastruktur im Kreis Soest ist.²⁰

Bei der Erstellung des Elektromobilitätskonzepts sollten die folgenden Punkte beachtet werden:

- Einbettung in die bestehenden stadtpolitischen Ziele und Maßnahmen – vorrangig in den Bereichen Verkehr, Klimaschutz und Innenstadtentwicklung.
- Schaffen von Rahmenbedingungen, um die Möglichkeit zum Laden von Elektrofahrzeugen für Einwohnerinnen und Einwohner zu erhöhen.
- Aktives Agieren der Stadtverwaltung selber, um den Anteil der Elektrofahrzeuge der kommunalen Flotte zu erhöhen (Vorbild sein).
- Sicherung der Interessen der Wirtschaft, insbesondere des Einzelhandels und des Handwerks.
- Beachtung der auf Intermodalität ausgerichteten Verkehrspolitik sowie der Barrierefreiheit.
- Ausrichtung an nationalen und regionalen Zielsetzungen im Bereich der Elektromobilität und den entsprechenden Verkehrs- und Entwicklungsplanungen.

Das Elektromobilitätskonzept sollte von speziell ausgebildeten Fachleuten, z. B. Berater für Elektromobilität, erstellt werden. Hierfür sind ein politischer Beschluss und eine (beschränkte) Ausschreibung des Konzepts notwendig.

Sicherung und Förderung von Compressed Natural Gas CNG

Gemeinsam mit der Firma Stakemeier betreiben die Stadtwerke seit ca. 10 Jahren eine Erdgas-Tankstelle im Gewerbegebiet am Wasserturm. Diese soll nach Aussage der Stadtwerke Lippstadt zwar auch in den nächsten Jahren weiter betrieben werden, dies ist aber nur mit erheblichen Investitionen möglich – oder einer deutlichen Zunahme der Nachfrage.

²⁰ Kreis Soest/Hochschule Hamm-Lippstadt (2018): Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Kreis Soest, Ergebnisbericht, Präsentation vom 13.12.2018, Folie 6.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Um die Nutzung von CNG in Lippstadt auch langfristig zu sichern sollte die Nutzung dieser klimafreundlichen Antriebsart gefördert werden.

Folgende Maßnahmen sollten geprüft werden:

- Umstellung der vorhandenen Tankstelle auf klimaneutrales Gas (möglichst Biogas)
- Berücksichtigung von CNG-Fahrzeugen bei kommunalen Neuanschaffungen
- Freies oder vergünstigtes Parken in der Innenstadt bzw. auf Randparkplätzen (analog E-Fahrzeuge / Prüfung, ob das nach StVO möglich ist?)
- Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Infoveranstaltungen durch Stadtverwaltung, z.B. Zuständige des European Energy Awards oder im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements/ Arbeitskreis Mobilitätsmanagement)
- Offensive Werbung bei Flottenbetreibern
- Zapfsäule für LKW / Bus / PKW (ggf. Busdepot im Gewerbegebiet am Mondschein / zugänglich für Öffentlichkeit); weitere Tankstelle im Norden der Stadt
- Ggf. Produktion Biomethan in heimischen Biogasanlagen (Klärwerk)

Umsetzungsschritte

Beispielhafte Umsetzungen können sein:

Ladeinfrastruktur

- Geeignete Ladeinfrastruktur (LIS) ausweiten
 - Weiterentwicklung des E-Mobilitätskonzeptes des Kreises Soest
 - Laden und Parken zusammenführen
 - Quartiere elektrifizieren
 - Geeignete Ausweisung, Beschilderung und Markierung von Ladestellen verbessern und publizieren
- Netzstrukturen ggf. anpassen (Lade- / Lastenmanagement)

Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes

- Die Implementierung bestehender Vorgaben, wie z.B. des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) in die kommunale Strategie (z.B. kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge), ist in Lippstadt schon umgesetzt und sollte öffentlichkeits-wirksam kommuniziert werden.

Integration von Elektrokleinstfahrzeugen in die Verkehrsplanung

- Rechtliche Rahmenbedingungen umsetzen
- Einbindung in städtebauliche und verkehrliche Planungen

Umstellung des kommunalen Fuhrparks

- Bestandsaufnahme und Optimierung des eigenen Fuhrparks und der eigenen Mobilität hinsichtlich Ausnutzung, Verträgen, Fahrprofilen und zukünftiger Beschaffung
- Jeweilige Prüfung und Abwägung über die Antriebsart bei Erwerb von Fahrzeugen
- Aus- und Weiterbildung der mit den Themen befassten Mitarbeitern und Schulung von Mitarbeitern, die die Fahrzeuge benutzen (Vertrauen in die Technik schaffen). Ggf. auch eine Beratung von Bürgern und Gewerbetreibende anbieten durch eigene Mitarbeiter oder Externe

Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts

- Elektromobilitätskonzept des Landkreises als Grundlage
- Festlegung von Handlungsfeldern und der Ziele des Elektromobilitätskonzepts inkl. Ladestellenkonzepten (technisch und nutzerorientiert)
- Politischer Beschluss und (beschränkte) Ausschreibung des Konzepts mit Hilfe von z.B. externen Beratern

Sicherung und Förderung von Compressed Natural Gas CNG

- Umstellung der vorhandenen Tankstelle auf klimaneutrales Gas (möglichst Biogas)
- Berücksichtigung von CNG-Fahrzeugen bei kommunalen Neuanschaffungen
- Freies oder vergünstigtes Parken in der Innenstadt bzw. auf Randparkplätzen prüfen

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Öffentlichkeitsarbeit
- Offensive Werbung bei Flottenbetreibern
- Zapfsäule für LKW / Bus / PKW einrichten

Flankierende Maßnahmen

- Fortsetzung des kommunalen Förderprogramms für Ladeinfrastruktur (Stadtwerke)
- Ausweisung von Zonen für emissionsfreie- / arme Fahrzeuge in sensiblen oder stark belasteten Bereichen
- Kommunikation aller Maßnahmen an Mitarbeiter, Partner und die Öffentlichkeit (z.B. Presse, Flyer, Internet, Apps)

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- kurzfristig:
 - Beschluss über Maßnahmen, die das Elektromobilitätsgesetz ermöglichen und für die Stadt sinnvoll sind
 - Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts
 - Implementierung der Elektrokleinstfahrzeuge
 - Langfristige Sicherung der CNG-Tankstelle
- kurz- und mittelfristig:
 - Umsetzung der Maßnahmen aus dem Konzept (z.B. Aufbau einer Ladeinfrastruktur) in Abstimmung mit den Beteiligten
 - Berücksichtigung von Elektromobilität im Nahverkehrsplan (als Träger öffentlicher Belange) und / oder Beschaffung von E-Bussen
- mittelfristig:
 - Prüfung zu Möglichkeiten und Sinnhaftigkeit der Umstellung des Fuhrparks auf klimafreundliche Antriebe (Elektro, Gas, Brennstoffzelle)
 - Maßnahmen für elektrische Lieferverkehre in der Kernstadt umsetzen (in Ergänzung zur Konzeption im Initialprojekt 9 – „Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, siehe Kapitel 3.9)
- nach Bedarf: Ausweisung von Zonen für emissionsfreie- / arme (Nutz-) Fahrzeuge in sensiblen oder stark belasteten Bereichen, z.B. Fußgängerzone während der Freigabezeiten)

- begleitend: Kommunikation aller Maßnahmen an Partner und die Öffentlichkeit (z.B. Presse, Flyer, Internet)

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Zuständigkeit/ Partner/ Beteiligte

- Verwaltung (Optimierung eigener Mobilität, Umsetzung EmoG, Erstellung Elektromobilitätskonzept, Beratung)
- Netzbetreiber und Energieversorgungsunternehmen / Stadtwerke (z.B. bei Aufbau der Ladestationen)
- Externe Planer bzw. Berater
- Marketing (Kommunikation an Unternehmen, Bürger, bekannte Nutzer usw.)
- Bundesnetzagentur und ggf. Anbieter von Ladestellen-Apps (Information über neue Ladestellen)
- Anwohner / Nutzer von betroffenen Bereichen

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zielgruppe

Die Hauptzielgruppen sind

- die heutigen und zukünftigen privaten und gewerblichen Nutzer von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten
- eigene Mitarbeiter
- Wohnungseigentümer und Mieter
- Arbeitgeber

Kosten

Kosten sind zu erwarten und im Haushalt einzustellen für

- die Planung des Elektromobilitätskonzepts, ggf. externe Beratung
- Maßnahmen wie z.B. ein eigenes kommunales Förderprogramm,
- die Beschaffung von Fahrzeugen die anfangs zwar teurerer, aber im Unterhalt jedoch langfristig günstiger sind sowie

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Ausfälle bei Parkgebühren, die in der Anfangsphase gering ausfallen (unter 1.000 € / Jahr), danach ist eine jährliche Überprüfung mit eventueller Anpassung sinnvoll

Der Aufbau und Unterhalt der Ladeinfrastruktur kann durch den (externen) Betreiber z.B. Energieversorger / Stadtwerke erfolgen.

Synergien

- Bestehende, in der Praxis bewährte Maßnahmen können übernommen und ausgebaut werden (z.B. Maßnahmen aus dem Integrierten energetischen Quartierskonzept „Pappelallee“²¹, bestehende Ladeinfrastruktur oder Tankstellen für alternative Kraftstoffe)
- Bei kommunalen Konzepten: z.B. Mobilitätskonzept, Verkehrsentwicklungskonzept, Klimaschutzkonzept, Luftqualitätsplan und Lärmaktionsplan, Bauleitplanungen kann die Elektromobilität mitgedacht werden
- Erfahrungen anderer Kommunen können einfließen und genutzt werden (zusätzliche kommunale Förderprogramme z.B. für den Kauf von Fahrzeugen oder Ladeinfrastruktur). Eine Abstimmung mit anderen Kommunen ermöglicht es aus Fehlern von diesen zu lernen.
- Das Initialprojekt dient dazu sich frühzeitig mit dem Thema Elektromobilität zu befassen und aus eigenem Antrieb geeignete eigene Maßnahmen zu erarbeiten, bevor diese z.B. durch Gesetze oder Gerichtsurteile umgesetzt werden müssen.
- Positive Außenwirkung der Stadt Lippstadt durch die lokal emissionsfreie Mobilität.
- die Zurverfügungstellung von E-Fahrzeugen kann auch als ein weicher Faktor bei der Suche nach Fachkräften dienen
- Mit Elektromobilität lässt sich:
 - eine deutliche Lärminderung bei Fahrten in 30 km/h-Zonen und bei An- und Abfahren, besonders bei Bussen und Lieferverkehren erreichen
 - eine signifikante Luftverbesserung bei lokal emissionsfreien Fahrzeugen erreichen

21

https://www.lippstadt.de/fileadmin/user_upload/Medien_Stadtraum/Abschlussbericht_energetische_Quartierssanierung.pdf (Zugriff: 18.03.2019)

- die Aufenthaltsqualität für die Bürger verbessern

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.8 Initialprojekt 8 – „Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs“: Definition und Standards im Kfz-Straßennetz

Die Beschreibung und inhaltliche Darstellung des Initialprojekts „Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs“ gliedert sich in folgende aufeinander aufbauende Bestandteile:

- Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme inklusive einer Definition der Begrifflichkeiten „Hauptverkehrsstraße“ und „Vorbehaltsnetz“ sowie dessen Grundlagen und methodisches Vorgehen zur Bestandsdefinition
- Maßnahmeninhalt/ Beschreibung, welcher sich in folgende Bestandteile untergliedert:
 - Definition des Bestandsnetzes an Hauptverkehrsstraßen in Lippstadt,
 - Geschwindigkeitskonzept und Benennung von Handlungsspielräumen zur Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Straßennetz
 - Typisierung der Hauptverkehrsstraßen und Haupterschließungsstraßen nach der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Grundlagen zukünftiger Straßenraumgestaltungen
 - Einstufung des Kfz-Netzes 2030 und Empfehlungen untersuchter Planfälle
- Hinweise zur Umsetzung (Umsetzungsschritte, Vorgesehener Umsetzungszeitraum, Zuständigkeit/ Partner / Beteiligte, Zielgruppe, Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten, Synergien)

3.8.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

Nach aktuellen Konzepten und Beschlüssen liegt keine einheitliche Definition der Hauptverkehrsstraßen in Lippstadt vor. Im bestehenden Flächennutzungsplan werden Flächen des überörtlichen Verkehrs und örtliche Hauptverkehrszüge (Hauptverkehrsstraßen) nach § 5 Abs.

2 Nr. 3 BauGB ausgewiesen. Weiterhin gibt es eine Netzdefinition klassifizierter Straßen inkl. einer Netzknotenkarte mit einer Verortung der Ortsdurchfahrten²². In der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Lippstadt wird

*„MIV zukunfts-
orientiert
aufgestellt und
abgewickelt“*

²² Stadt Lippstadt, Fachdienst Straßenbau (2015): Netzknotenkarte Übersichtsplan

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

unterschieden nach: Anliegerstraßen, Haupteerschließungsstraßen, Hauptverkehrsstraßen, Hauptgeschäftsstraßen, Fußgängergeschäftsstraßen und Verkehrsberuhigte Bereiche. Diesen Kategorien sind jedoch keine konkreten Straßen zugeordnet. Mit dem vorliegenden Initialprojekt soll ein Ansatz zur Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes erarbeitet werden.

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen im Kfz-Verkehr soll zukünftig eine stadtverträglichere und klimafreundlichere Abwicklung ermöglichen und somit auch die Lebensqualität in der Stadt erhöhen. Gleichzeitig sollen die Erreichbarkeiten der Ziele in Lippstadt (insbesondere in der Altstadt) sowie die überregionalen, regionalen und nähräumlichen Verkehrsfunktionen der Hauptverkehrsstraßen und wichtiger Erschließungsstraßen für den Kfz-Verkehr gesichert bleiben. Das Initialprojekt stellt eine Neu-Definition der Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr dar. Ebenso werden Standards für das Netz formuliert.

Die Stadt Lippstadt soll dadurch eine anwendungsorientierte planerische Grundlage erhalten, zukünftige Straßenbauprojekte im Umbau oder Neubau oder auch Maßnahmen der Verkehrslenkung so durchzuführen, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer und auch für die Anwohner eine bestmögliche Verträglichkeit bewirken können.

Konkretisierung der Aufgabenstellung und Definitionen zu „Hauptverkehrsstraßen“ oder einem „Vorbehaltsnetz“

Zur Maßnahme der (Neu-)Einstufung eines Hauptverkehrsstraßennetzes für Lippstadt soll zunächst – unter Bezugnahme auf vorhandene Gesetzgebung oder Regelwerke – verdeutlicht werden, was diese planerische Aufgabe des Initialprojekts umfasst.

Die häufig verwendete Begrifflichkeit „Vorbehaltsnetz“ ist in den Regelwerken oder der Gesetzgebung nicht fest definiert. Unter Vorbehaltsnetz wird häufig das Netz aus Vorfahrtsstraßen gemäß Zeichen 306 StVO verstanden, das der Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs vorbehalten werden soll.

Im bestehenden FNP für Lippstadt wurden Flächen für den überörtlichen Verkehr und für örtliche Hauptverkehrszüge definiert (siehe entsprechende Darstellung in Bestandskarte zur Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes, Karte 8: Gesamtstädtische Hauptverkehrsstraßen HVS sowie Haupteerschließungsstraßen und deren Verbindungsfunktionen – Bestand). In Flächennutzungsplänen können gemäß §5 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 BauGB Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt werden.

Weiterhin können Hauptverkehrsstraßen nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)²³ nach ihrer Netzfunktion definiert werden, was zudem eine Grundlage von Verkehrsentwicklungsplänen sowie einer konkreten Maßnahmenplanung nach den jeweiligen Regelwerken (z.B. RAST²⁴, RAL²⁵) darstellen sollte.

„Im Bereich Straße bildet die funktionale Gliederung der RIN die Grundlage für den Entwurf und Betrieb von Straßen, die entsprechend den jeweils gültigen Entwurfsregelwerken (...) zu gestalten sind.“²⁶

Im Kfz-Verkehr werden nach RIN folgende 5 Kategoriengruppen unterschieden:

- Autobahnen
- Landstraßen (außerhalb bebauter Gebiete) sowie
- Stadtstraßen, die sich untergliedern nach
 - anbaufreien Hauptverkehrsstraßen,
 - angebauten Hauptverkehrsstraßen sowie
 - Erschließungsstraßen.

Unter Hauptverkehrsstraßen werden demnach (innerörtl.) Stadtstraßen verstanden, die nicht Erschließungsstraßen sind. Sie können entweder anbaufreie oder angebaute Stadtstraßen sein (siehe Tabelle 11).

Grundlagen der Netzdefinition

Als Hauptverkehrsstraßen (HVS) im Sinne der Aufgabenstellung, eine Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes für Lippstadt vorzunehmen (in welchem auch diverse Landstraßen als Verbindung zwischen den Ortsteilen enthalten sind), werden in der weiteren Ausführung alle bebauten und unbebauten Hauptverkehrsstraßen sowie Landstraßen mit nähräumlicher, regionaler oder überregionaler Funktion verstanden.

Neben den Hauptverkehrsstraßen gibt es auch (Haupt-) Erschließungsstraßen, die innerorts Haupt-Sammelstraßen (Stadtstraßen) mit nähräumlicher/ flächen-

²³ FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (2008): RIN - Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Seiten 6 und 7

²⁴ FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2007): RAST 06 - Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

²⁵ FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2013): RAL - Richtlinie für die Anlage von Landstraßen

²⁶ siehe Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, Seite 6

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

hafter Erschließungsfunktion sind oder außerorts wichtige (Haupt-) Anbin-
dungsstraßen kleinerer Siedlungen ohne Versorgungsfunktionen darstellen.

Eine Kombination aus den definierten Hauptverkehrsstraßen sowie einer
Auswahl dieser Haupt-Anbindungsstraßen (z.B. alle klassifizierten Straßen)
bzw. ausgewählte innerörtliche Haupt-Erschließungsstraßen könnten als ein
Ansatz eines möglichen „Vorbehaltsnetzes“ verstanden werden (sofern von der
Stadt Lippstadt diese Begrifflichkeit weiterhin genutzt werden soll).

Alle restlichen Straßen stellen zusammen das Nebennetz dar, das sich haupt-
sächlich aus kleinräumigen Erschließungsstraßen innerorts und ggf. auch
weiteren kleinräumigen Anbindungsstraßen und Wirtschaftswegen außerorts
zusammensetzt und nicht weiterer Bestandteil des neu zu definierenden
Hauptverkehrsstraßennetzes ist.

● **Tabelle 11:** Kategoriengruppen im Straßennetz nach RIN²⁷

Hauptverkehrsstraßen	Land- straßen (LS)	• Anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete • zweibahnige Abschnitte im Zuge ansonsten einbahniger Straßen, i.d.R. Verbindungsfunktionen, in geringem Maße Erschließungsfunktion • i.d.R. gilt Höchstgeschwindigkeit T100 oder weniger • Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen
	Anbaufreie Haupt- verkehrs- straßen (VS)	• Als Fortsetzung der Landstraßen im Vorfeld bebauter Gebiete oder mit wesentlicher Verbindungsfunktion innerhalb bebauter Gebiete • Einbahnig oder zweibahnig, Verknüpfung mit dem übrigen Netz durch plangleiche Knotenpunkte mit LSA oder Kreisverkehren • Höchstgeschwindigkeit T 70 im Vorfeld bebauter Gebiete • i.d.R. Höchstgeschwindigkeit T50 innerhalb bebauter Gebiete • Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen
	Angebaute Haupt- verkehrs- straße (HS)	• Angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Verbindung dienen bzw. den Verkehr aus Erschließungsstraße sammeln, auch Ortsdurchfahrten • Einbahnig oder zweibahnig, Verknüpfung unter gleicher Kategorien- gruppe durch LSA oder Kreisverkehre • i.d.R. Linien des ÖPNV • i.d.R. Höchstgeschwindigkeit T50 • Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen
	Erschlie- bungs- straßen (ES)	• Dient unmittelbarer Erschließung oder Aufenthalt, flächenhafte Er- schließung von Gebieten zum Wohnen, Arbeiten und Versorgung • Einbahnig, untereinander plangleiche Knotenpunkte ohne LSA • Verknüpfung zu Hauptverkehrsstraßen mit und ohne LSA oder Kreis- verkehre • In besonderen Fällen Linien des ÖPNV, wesentliche Aufnahme des örtlichen Radverkehrs • In vielen Fällen Höchstgeschwindigkeit T30 • i.d.R. Gemeindestraßen

²⁷ siehe Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, S. 14

- **Tabelle 12:** Verknüpfung von Verkehrswegekategorien nach RIN mit möglichen Stadtstraßen-Typen nach der RAST²⁸

Mögliches Vorhalten	Verbindungs-Funktion nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung)			Möglicher Typ nach RAST (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen)
Hauptverkehrsstraßen (HVS)	HVS Überregional	II	LS – Überregionalstraßen (außerorts)	-- keine Stadtstraße --
			VS – Anbaufreie HVS (innerorts, anbaufrei) → HS – innerorts angebaut (ist problematisch) →	„Anbaufreie Straße“ k.A., ungemessener Typ, s. bei HS III o. HS IV
	HVS Regional	III	LS – Regionalstraße (Landstraße)	-- keine Stadtstraße --
			VS – Anbaufreie HVS (innerorts, anbaufrei) →	„Anbaufreie Straße“
			HS – Ortsdurchfahrt, innergemeindl. HVS →	„Verbindungsstraße“, „Örtliche Einfahrtsstraße“,
	HVS Nahräumlich	IV	LS – Nahbereichsstraße (außerorts) VS – (innerorts anbaufrei ist problematisch) → HS – Ortsdurchfahrt, innergemeindl. HVS →	K.A. ungemessener Typ, s. bei VS III „Verbindungsstraße“, „Örtliche Einfahrtsstraße“, „Industriestraße“, „Gewerbestraße“, „Hauptgeschäftsstraße“, „Örtliche Geschäftsstraße“, „Dörfliche Hauptstraße“, „Quartiersstraße“, „Sammelstraße“
Haupterschließungs- straße / Hauptanbin- dungsstraße	ES Nahräumlich	IV	ES – (Haupt)Sammelstraße	„Industriestraße“, „Gewerbestraße“, „Hauptgeschäftsstraße“, „Örtliche Geschäftsstraße“, „Dörfliche Hauptstraße“, „Quartiersstraße“, „Sammelstraße“
	LS Kleinräumig	V	(Haupt-)Anbindungsstraße (außerorts)	-- keine Stadtstraße --
Nebennetz	ES Kleinräumig	V	ES – Erschließungsstraßen	„Wohnstraße“, „Wohnweg“, „Industriestraße“, „Gewerbestraße“

Stadt Lippstadt
**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption
April 2019

Methodisches Vorgehen zur Definition des Kfz-Straßennetzes

Die Ableitung der Kfz-Verkehrswegekategorien erfolgt nach RIN aus der funktionalen Gliederung in 5 Schritten:

- Auswahl relevanter Relationen zwischen Quellen und Zielen gleicher und unterschiedlicher raumordnerischer Bedeutung und Bestimmung der Verbindungsfunktionsstufen 0-V
- Übertragung der Luftlinienverbindungen auf das Verkehrsnetz
- Zerlegung des Netzes in Netzabschnitte
- Bestimmung von Kategoriengruppen für Netzabschnitte des jeweiligen Verkehrssystems nach Verkehrsart, Lage und Umfeld des Verkehrsweges (z.B. Autobahn AS bis Erschließungsstraßen ES)
- Bestimmung der Kategorien für Strecken des Verkehrssystems durch Verknüpfung von Kategoriengruppen und Verbindungsfunktionsstufe (z.B. HS IV, ES VI, VS III etc.)

²⁸ Eigene Darstellung auf Grundlage der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung RIN und der Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen RAST 06

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Zur Einstufung des Lippstädter Hauptverkehrsstraßennetzes für den Kfz-Verkehr wurden zudem verschiedene Kriterien zur Abwägung und Einstufung der Netzbestandteile angewandt:

Angewandte Kriterien zur Einstufung der Hauptverkehrsstraßen

- Verbindungsfunktionen nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) unter Berücksichtigung der regionalen Zentren-Struktur, städtischen Siedlungsstrukturen und Funktionen, Nutzungen und lokalen Verkehrserzeugern
 - Verkehrsmengen (entsprechend Analyse-Verkehrsmodell der Stadt Lippstadt)
 - Ausbauzustand der Straßen und Knotenpunkte, bestehende Tempo-Regelungen (und daraus resultierend Reisezeiten – Ermittlung analog auf Grundlage eines Routing-Programms)
 - Straßenraum (Breiten, Bebauung, Begrünung etc.)
 - Linienbusführung
 - Bestehende Alternativrouten sowie deren Ausbaustand und Auslastung
-

Differenzierung von Stadtstraßen des Hauptverkehrsnetzes nach Merkmalen

In der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen RASt werden darüber hinaus für verschiedene Stadtstraßentypen Merkmale benannt (wie z.B. typische Kfz-Belastungsbereiche, städtebauliche Merkmale, Nutzungen oder potenzielle Konflikte). Für die einzelnen Straßentypen nach RASt werden entsprechend geeignete Regelquerschnitte für den Straßenentwurf ausgewiesen.

Weiterhin werden in der Richtlinie für Erschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen entsprechend ihres Ranges der Funktionsstufen jeweils geeignete Knotenpunktarten aufgezeigt.

3.8.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Neudefinition des Kfz-Netzes mit Hauptverkehrsstraßen und Haupteerschließungsstraßen im Bestand

Als Ergebnis sind als Hauptverkehrsstraßen innerorts und außerorts Straßen ausgewiesen, die eine überregionale, regionale oder nahräumliche Funktion für das Mittelzentrum Lippstadt übernehmen.

Straßen mit kontinentalen oder großräumigen Verbindungsfunktionsstufen wurden in Lippstadt nicht identifiziert (Funktionsstufen 0 und 1 zur Versorgungs- oder Austauschfunktion zwischen Metropolregionen oder Oberzentren).

Zur Definition von bestehenden überregionalen Hauptverkehrsstraßen wurde die Verbindung zwischen Lippstadt und anderen Mittelzentren (Beckum, Büren, Delbrück, Geseke, Soest, Warstein) sowie Oberzentren (Paderborn, Dortmund,

Münster) auf Straßenzüge umgelegt, wodurch der B55 sowie der L822 und L565 die entsprechende Funktionsstufe II zugewiesen wurde.

Für die Definition von bestehenden Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Verbindungsfunktion (III) wurde die Versorgungs- oder Austauschfunktion zwischen Lippstädter Altstadt²⁹ und den umliegenden Grundzentren auf Straßenzüge umgelegt. Hierdurch wurden der Erwitter Straße, der L748 und L636 sowie deren Verlängerungen hin zum Altstadtzentrum (Rixbecker Straße, Stirper Straße) und deren Verknüpfung untereinander (Unionstr., Konrad-Adenauer-Ring) die entsprechend regionale Verbindungsfunktionsstufe III zugewiesen.

Für die Definition von bestehenden Hauptverkehrsstraßen mit nähräumlicher Verbindungsfunktionsstufe (IV) wurden geeignete Straßenzüge zwischen größeren Stadt- bzw. Ortsteilen mit Verbindungsfunktionen ermittelt. Als größere Stadt- und Ortsteile mit Versorgungsfunktionen wurden neben der Altstadt folgende Stadt- und Ortsteile des Mittelzentrums Lippstadt betrachtet, deren Verbindung untereinander (über benachbarte Orte) sowie zur Altstadt nähräumliche Verbindungsfunktionen zugeschrieben:

Eickelborn (Benninghausen), Cappel, Bad Waldliesborn, Lipperbruch, Lipperode, Hörste, Dedinghausen, Bökenförde, Esbeck/Gewerbegebiet Am Mondschein, Gewerbegebiet Am Wasserturm, südliche Kernstadt Ost (Südstraße/Bökenförder Str.), südliche Kernstadt (West, Overhagener Straße), Versorgungsbereich Erwitter Straße nördliche Kernstadt (Ost) und nördliche Kernstadt (West)).

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

²⁹ Bei Mittelzentren wird die Innenstadt (Altstadt) als ein Grundzentrum betrachtet - entsprechend den Hinweisen zur Anwendung der RIN, Ausgabe 2018, erhalten die entsprechenden Straßenzüge die regionale Funktionsstufe III

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

● **Tabelle 13:** Hauptverkehrsstraßen in Lippstadt im Bestand nach Verbindungsfunktionsstufen (II-IV)³⁰

Kategorien- gruppe	II – überregionale HVS Lippstadt zu Mittelzentren und Oberzentren	III – regionale HVS Lippstadt Innenstadt zu Mittel- und Grundzentren	IV – nahräumliche HVS Lippstadt Altstadt zu größeren Stadt- und Ortsteilen mit Versorgungs- funktion und Verkehrser- zeugern, Ortsteile untereinander und mit benachbarten Ortsteilen
Landstraßen, LS (außerorts)	B55, L822, L565	L748, L636	L746, L749, L815, L848, K40, K42, K50, K51, K52, K75, K34
Anbaufreie Hauptverkehrs- straßen, VS (innerorts)	Lipperoder Str. (zw. Lipperode u. G.-Weerth-Str.), Dr.-W.-Röpke-Str.	Udener Straße, Unions- straße (zw. Rixbecker Str. u. K.-Adenauer-Ring), K.- Adenauer-Ring (teilw.), Stirper Straße (L748) (zw. Ortseinfahrt u. Bunsenstr.)	
Angebaute Hauptverkehrs- straßen, HS (innerorts)	Beckumer Straße, Lipperoder Straße (zw. G.-Weerth-Str u. W.-Röpke-Str.)	Stirper Straße (zw. Bunsenstr. u. Udener Str), Erwitter Straße, Overha- gener Straße (L636) (zw. Stirper Str. u. Erwitter Str.), Rixbecker Straße, Abschnitt K.-Adenauer- Ring (im Bereich Süder- tor), Bökenförder Str. (zw. Erwitter Str. u. Unionstr.)	Overhagener Str. (L636), Südstraße (L636), Barbarossastraße/ Eichendorffstraße, Bökenförder Straße (innerorts ab B55 bis Unionstr.), Mastholter Straße (K34), Wiedenbrü- cker Straße (K75)

³⁰ Eigene Einordnung nach Richtlinie für integrierte Netzgestaltung RIN;
Durch Lippstadt führen nach der angewandten Systematik nach der RIN keine Stra-
ßen mit kontinentaler oder großräumiger Verbindungsfunktionsstufe 0 oder I (z.B.
Autobahnen und Bundesstraßen, welche Metropolen oder umliegende Oberzentren
untereinander verbinden)

- Stadt Lippstadt

Berichtsteil Konzeption

April 2019



- ## Kernstadt und deren Verbindungsfunktionen – Bestand



Auch außerhalb des Netzes von Hauptverkehrsstraßen (LS, VS, HS) gibt es wichtige Straßen mit klein- und nähräumlicher Bedeutung, die jedoch außerhalb des Hauptverkehrsnetzes liegen (Verbindungsfunktionsstufen IV und V). Diese stellen entweder Anbindungsstraßen (LS) oder Erschließungsstraßen (ES) dar.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Geschwindigkeitskonzept: Handlungsspielräume zur Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten

Im außerörtlichen Netz der Hauptverkehrsstraßen (Landstraßen) gilt i.d.R. eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 100, was in vielen Bereichen (z.B. vor Ortseinfahrten oder unübersichtlichen Straßenzügen/Gefahrenstellen, Knotenpunkten etc.) auf Tempo 60, 70 oder 80 begrenzt wurde. Zur Verstärkung des Verkehrsflusses der Durchgangsverkehre entlang der B55 wird ein Prüfauftrag zur Einrichtung einer Grünen Welle bei Tempo 70 an der B55 empfohlen.

Mit dem Konzept zur Neueinstufung des Lippstädter Hauptverkehrsstraßennetzes gehen auch Empfehlungen für Geschwindigkeitsregelungen im innerörtlichen Straßennetz einher:

- Auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt Lippstadt gilt auch zukünftig innerorts - entsprechend StVO - i.d.R. eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit dem vorliegenden Konzept zur Einstufung der Hauptverkehrsstraßen werden Einzelfallprüfungen zur Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten nach § 45, (1) StVO empfohlen, z.B. aufgrund
 - 2: Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße
 - 3: Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (nach BImSchG/ Lärmschutzrichtlinien)
 - 5: Erhaltung der öffentlichen Sicherheit
 - 6: Erforschung Unfallgeschehen, Verkehrsverhalten, Verkehrsabläufe, sowie Erprobung verkehrssichernder o. verkehrsregelnder Maßnahmen
 - Dabei ist § 45, Abs. (9) Satz 2 StVO zu berücksichtigen: „*Inbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.*“

- Ausnahmen sind u.a. nach § 45, Abs. (9) Satz 3, Punkt 6. StVO: im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.³¹ Hier sind Anordnungen von Tempo 30 auch ohne besondere Gefahrenlage möglich (in den meisten Schulumfeldern wurde Tempo 30 in Lippstadt bereits weitgehend umgesetzt)

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Für das Netz der innerörtlichen Hauptsammelstraßen/ Haupteerschließungsstraßen wird mit dem vorliegenden Konzept empfohlen, Einzelfallprüfungen zur Abstufung der Vorfahrtsstraßen durchzuführen sowie Einzelfallprüfungen zur Anordnung von T30-Stecken nach §45 StVO auf Vorfahrtsstraßen (siehe nächster Punkt) vorzunehmen.

Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und Haupteerschließungsstraßen werden innerorts Einzelfallprüfungen empfohlen, die darauf abzielen, flächendeckend T30 in Wohn- und Mischgebieten oder ggf. auch die Einführung von mehr verkehrsberuhigten Bereichen in der Stadt Lippstadt umzusetzen.

Eine beispielhafte Anwendung der genannten Ansätze des Geschwindigkeitskonzepts wird im Initialprojekt 2, dem Nahmobilitätskonzept für die südliche Innenstadt aufgezeigt (siehe Kapitel 3.2).

Typisierung des Kernstadt-Netzes aus Hauptverkehrsstraßen und Haupteerschließungsstraßen nach RAST 06 - Grundlage zukünftiger Straßenraumgestaltung

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) gilt als Richtlinie für den Entwurf und die Gestaltung von Straßen der Kategorien „Erschließungsstraßen“ (ES), „angebaute Hauptverkehrsstraßen“ (HS) und „anbaufreie Hauptverkehrsstraßen“ (VS). Bei Sanierungs- und oder Umbaumaßnahmen sollen zukünftig in der Planung die geeigneten Empfehlungen entsprechend der vorhandenen bzw. zukünftig beabsichtigten Einstufung berücksichtigt werden (z.B. bei der

³¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 22. Mai 2017 zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Absatz 13 XI:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. (...)“

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Planung von neuen Straßenquerschnitten oder Knotenpunktarten, siehe hierzu auch Maßnahmen zum Straßenumbau oder der Neugestaltung von Knotenpunkten im Initialprojekt 2 Nahmobilitätskonzept südliche Innenstadt).

Die meisten Abschnitte der definierten Hauptverkehrsstraßen im Umfeld der Lippstadter Kernstadt können nach ihrer aktuellen Verbindungsfunktion und ihren städtebaulichen Eigenschaften folgenden Straßentypen nach RASt zugeordnet werden:

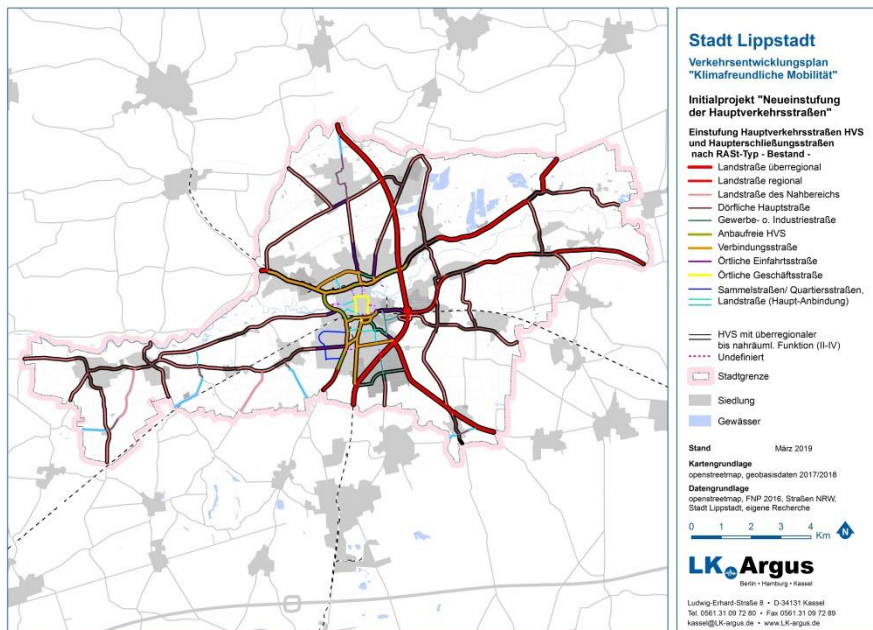
- „Verbindungsstraße“ (z.B. Beckumer Str., Südstraße, Erwitter Str.)
- „Anbaufreie Hauptverkehrsstraße“ (z.B. Unionstraße, teilw. Udener Str., teilw. Lipperoder Str., teilw. Stirper Str.)
- „Örtliche Einfahrtsstraße“ (z.B. Overhagener Str., Bökenförder Str.[südl., zwischen B55 und Weißenburgerstr.], Mastholter Str., Wiedenbrücker Str.)
- Quartiersstraßen (z.B. Bökenförder Str.[nördl., zwischen Weißenburger Str. und Unionstr.], Eichendorffstr.)
- sowie dörfliche Hauptstraßen in den eher dörflich geprägten Stadtteilen (z.B. Overhagen, Lipperode).
- Gewerbe.- oder Industriestraße (z.B. Koggenweg, Hansastraße)

Die Übergänge zwischen diesen Straßentypen nach RASt sind jedoch teilw. fließend / uneindeutig und lassen einen Ermessensspielraum offen.

Unter den Haupteerschließungsstraßen (Kategorie ES IV) finden sich ebenfalls verschiedene Straßentypen (nach RASt 06) wieder, die ebenfalls nahräumliche Verbindungsfunktionen übernehmen können. Innerorts sind dies insbesondere:

- Sammelstraßen (z.B. Pappelallee) und Quartiersstraßen (z.B. Westernkötter Straße, Weingarten),
- Örtliche Geschäftsstraßen (z.B. Woldemei, Cappelstraße) oder auch
- dörfliche Hauptstraßen (z.B. Quellenstraße in Bad Waldliesborn) und
- Gewerbestraßen (z.B. Weißenburger Straße).

- **Karte 10:** Einordnung des Netzes aus Hauptverkehrsstraßen und Hauptschließungsstraßen in Lippstadt nach RAS-Straßentypen im Bestand



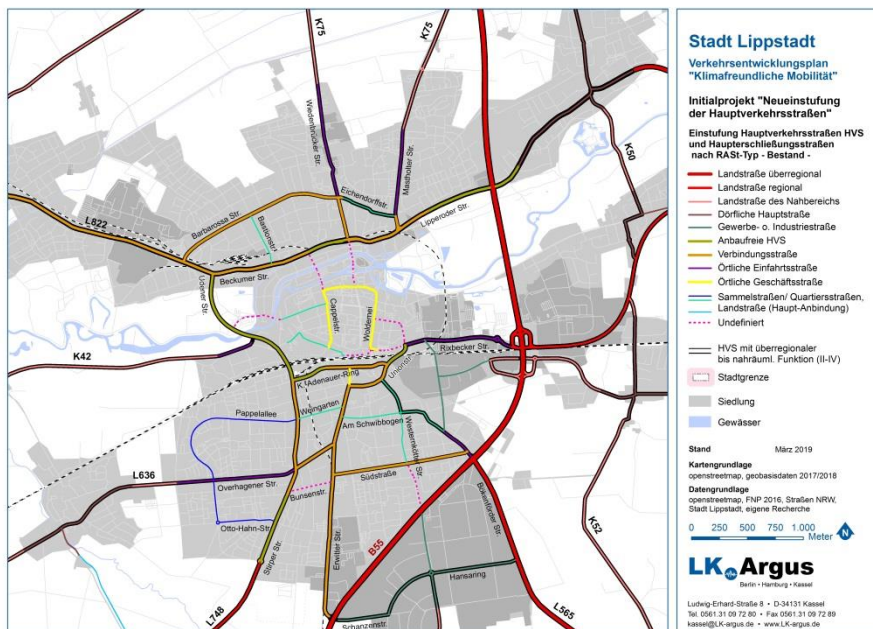
Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- **Karte 11:** Einordnung des Netzes aus Hauptverkehrsstraßen und Hauptschließungsstraßen in der Lippstädter Kernstadt nach RAS-Straßentypen im Bestand



Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

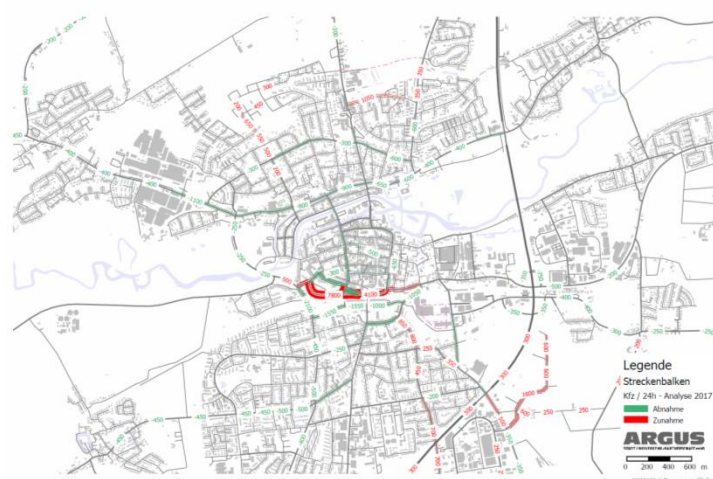
Einstufung des Netzes 2030 und Empfehlungen unter Berücksichtigung der untersuchten Planfälle

Nachfolgende Beurteilungen zur zukünftigen Einstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie die Wirkungsweise untersuchter Planfälle beruhen auf den Umlegungsergebnissen zum Prognose-Nullfall (allgemein absehbare Entwicklungen sowie voraussichtliche Straßen- und Siedlungsbauprojekte bis 2030, siehe hierzu auch im Berichtsteil Bestandsanalyse Kapitel 5.1.2 - Abbildung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsmodell).

Ausbau der Jakob-Koenen-Straße

Für das Planungsvorhaben zum Ausbau der Jakob-Koenen-Straße wird im Prognose-Nullfall eine Belastung von zusätzlich 4.000 Kfz/Tag (in der Bahnhofstraße) bis fast 8.000 Kfz/ Tag (in der Jakob-Koenen-Straße) ermittelt. Die dadurch entstehende neue Ost-West-Verbindung führt laut Modellrechnung gleichzeitig zur Entlastung des südlich der Schienen parallel verlaufenden Straßenzugs Udener Straße/Konrad-Adenauer-Ring/Unionstraße um 1.000 bis 2000 Kfz/Tag sowie auch zu Abnahmen auf dem Straßenzug Lipperoder Straße/Dr.-Wilhelm-Röpke-Str./ Beckumer Straße um 600 bis 800 Kfz/Tag. Der neue Straßenzug über Bahnhof und Jakob-Koenen-Straße würde nach dem geplanten Ausbau voraussichtlich höhere Kfz-Belastungen aufweisen als der Konrad-Adenauer Ring und somit statt (wie bisher) einer eher erschließenden Funktion auch eine regionale oder zumindest nähräumliche Verbindungsfunktion mit übernehmen, welche der bisherige Straßenzug über die Bahnhofstraße noch nicht übernimmt.

● **Abbildung 19:** Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Prognose-Nullfall 2030



Es wird empfohlen, die Jakob-Koenen-Straße in Form einer Haupt-Erschließungsstraße (ES IV) so auszubauen, dass der tragfähige und teilweise unbebaute Hauptverkehrs-Straßenzug Udener Straße/Konrad-Adenauer-Ring/Unionstraße seine Verbindungsfunktion nicht verliert und nicht zu viele Durchgangsverkehre in den sensiblen Altstadtbereich verlagert werden (z.B. entsprechend Anordnung T30, Geschwindigkeitsdämpfung, Knotenpunktgestaltung etc.).

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Planfall 1: Südtangente/ Durchstich Uniongelände

Aufgrund der anzunehmenden Verbindungsfunktion, prognostizierten Verkehrsstärke sowie umliegender Straßennetze würde sich der geplante Straßenabschnitt „Durchstich Uniongelände“ zwischen Roßfeld und Konrad-Adenauer-Ring im Bestandsnetz der Hauptverkehrsstraßen mit einer nahräumlichen Funktion eingliedern.

Die mit dem Planfall 1 vorgesehene Schließung der Weißenburger Straße zwischen Rixbecker Straße und dem vorgesehenen „Durchstich Uniongelände“ führt dazu, dass die Weißenburger Straße nur noch zu halber Strecke (Bökenförder Straße bis zum Durchstich Uniongelände) bestehen bliebe, weiterhin die Funktion einer Haupteerschließungsstraße übernimmt und entsprechend entlastet würde (ca. -900 Kfz/Tag). Entlasten würde die Maßnahme insbesondere auch einen kleinen Abschnitt der Rixbecker Straße zwischen Weißenburger Straße und Unionstraße (ca. -3.000 Kfz/Tag), die Bökenförder Straße und Am Schwibbogen (je ca. -700 bis -1.200 Kfz/Tag) und die Jakob-Koenen-Str. (ca. -400 bis -500 Kfz/Tag). Auch den in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzug der „Nordtangente“ aus Beckumer und Lipperoder Straße würde die Maßnahme entlasten (ca. -300 bis -600 Kfz/Tag).

Die Verkehrsverlagerungen würden auf den neuen Durchstich am Uniongelände (ca. + 6.500 Kfz/Tag) sowie die dadurch entstehende „Südtangente“ aus regionalen Hauptverkehrsstraßen erfolgen. Verkehrszunahmen wären laut Modellrechnung auch auf den Straßenzügen Konrad-Adenauer-Ring (ca. 1.600 Kfz/Tag), Südertor, Erwitter Straße anzunehmen. Ebenso die Verbindungsstraßen in Nord-Süd-Richtung zur Querung der Schienen (Querung über die B55 mit +1.800 Kfz/Tag, Unterführung Unionstraße mit +500 Kfz/Tag und Unterführung Udener Straße mit ca. 1.000 Kfz/Tag).

Stadt Lippstadt

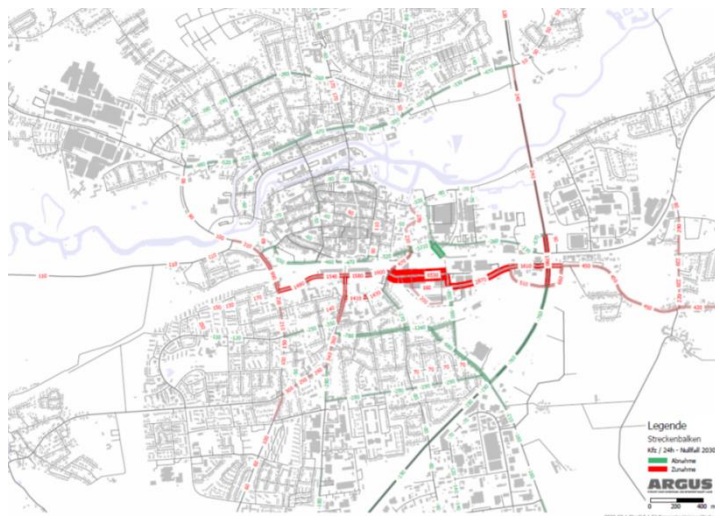
**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- **Abbildung 20:** Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 1 - Südtangente / Durchstich Uniongelände - gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030



Sofern die Maßnahme Südtangente/ Durchstich Uniongelände ohne weitere begleitende Maßnahmen entsprechend der vorgesehenen Planung umgesetzt werden soll, empfehlen wir den zukünftigen Durchstich am Uniongelände als Hauptverkehrsstraße mit nähräumlicher Funktion zu gestalten.

Soll der Durchstich am Uniongelände zukünftig die regionale Funktion der Rixbecker Straße und Unionstraße in Verlängerung der L636 (Salzkotten) und Haupt-Anbindung an das überregionale Netz (B55) übernehmen und diese deutlich entlasten, müssten weitere verkehrslenkende Maßnahmen und Netzangebote geprüft werden, wie evtl. eine direkte Verbindung zwischen Rixbecker Straße (L636) und Roßfeld (K51), oder hinreichende verkehrsdämpfende Maßnahmen auf den zu entlastenden Straßenabschnitten vorgenommen werden.

Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass die vorgesehene Tangente nicht ihr volles Entlastungspotential gegenüber der Rixbecker Straße übernehmen kann, da nach aktuellem und im Modell berechneten Planungsstand ein Versatz der Südtangente im Bereich der Weißenburger Straße (mit Abknickung auf dem Uniongelände) vorgesehen ist. Somit ist gegenüber dem bestehenden Straßenzug Rixbecker Straße die Kfz-Verkehrsführung zwischen Altstadt und B55 oder auch zwischen Konrad-Adenauer-Ring und B55 über die geplante Südtangente voraussichtlich nicht deutlich direkter oder komfortabler.

Sofern eine stärkere Entlastung der Rixbecker Straße sowie ggf. eine Funktionsabstufung erzielt werden soll, wird die Prüfung eines alternativen Entwurfs mit direkterer Straßenführung empfohlen.

Planfall 2 Querspange Gewerbegebiet Am Wasserturm

Durch den Bau einer Querspange südlich des Gewerbegebiets „Am Wasserturm“ und entsprechender Ansiedlung zusätzlichen Gewerbes, kommt es nach der Modellberechnung zu einer starken Entlastung der Gewerbestraßen Koggenweg und Hansastrasse und einer Zunahme der Verkehre auf der neuen Querspange, der B55 und der Westernkötter Straße.

Die Haupteerschließungsstraße Westernkötter Straße verläuft zu großen Teilen durch ein Wohngebiet in der südlichen Kernstadt und würde nach dem vorliegenden Planfall eine zusätzliche Belastung von ca. +500 bis +1.200 Kfz/Tag

erhalten, während die Hauptverkehrsstraßen Erwitter Straße (ca. -400 Kfz/Tag) und Bökenförder Straße (ca. -200 Kfz/Tag) durch die vorgesehene Planung entlastet würden, obwohl sie die stadtverträglichere Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet und der Altstadt/ Kernstadt darstellen würden.

- **Abbildung 21:** Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 2 - Querspange Gewerbegebiet am Wasserturm - gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030



Es wird empfohlen, die Querspange beim Gewerbegebiet Am Wasserturm als Hauptverkehrsstraße mit nähräumlicher Funktion (IV) zu gestalten. Der Straßenzug Koggenweg / Hansastrasse übernimmt im Planfall eine abgestufte Funktion als Haupteinfahrungsstraße des Gewerbegebiets.

Weiterhin wird zur Umsetzung des Planfalls die Berücksichtigung einer geeigneten Knotenpunktgestaltung der Querspange mit der Erwitter Straße und der B55 (geplant ist ein plangleicher Knoten) empfohlen sowie die Prüfung weiterer verkehrsregelnder Maßnahmen zur Lenkung der Verkehre auf Straßen des Hauptnetzes und zur Entlastung der - bezogen auf ihren Ausbaustand und ihr Umfeld - sensibleren Westernkötter Straße (siehe Planfall 4).

Planfall 3: Querspange Stirper Warte/ Erwitter Str.

Eine neu geschaffene Querverbindung zwischen der L748/ Stirper Warte und Erwitter Straße auf Höhe des Gewerbegebiets führt laut Modellrechnung innerorts zu einer Abnahme der Verkehrsmenge auf der Stirper Straße und der Erwitter Straße. Gleichzeitig treten auch großräumige Verlagerungen auf, die zur Abnahme auf dem südlichen Abschnitt der B55 sowie zu Zunahmen auf dem nördlichen Teil der B55 und auf der L748/ Stirper Warte führen.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- **Abbildung 22:** Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 3 Querspange Stirper Warte/ Erwitter Str. gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030



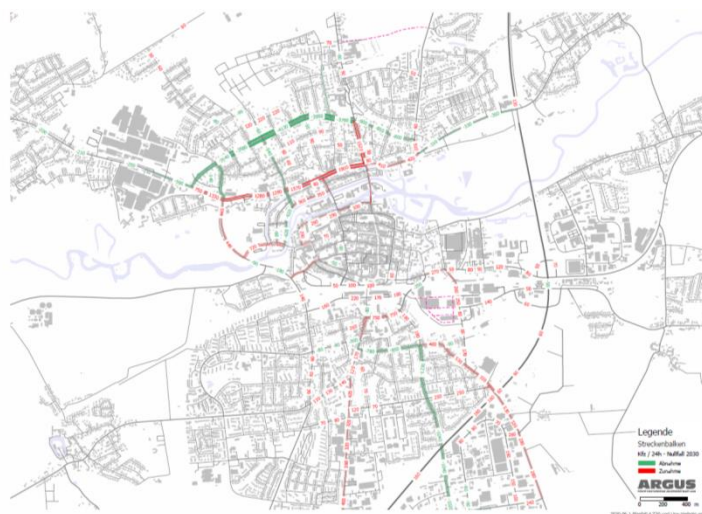
Es wird empfohlen, die Querverbindung zwischen Stirper Warte und Erwitter Straße nur als Erschließungsstraße zu gestalten sowie die Maßnahme in Zusammenhang weiterer verkehrslenkender bzw. „stadtsensitiver“ Maßnahmen an der B55 zu planen. Verkehre auf der Relation Lippstadt – Soest oder auch Lippstadt – Raum Dortmund sollen verstärkt auf die B55 über Erwitte (bzw. dessen im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ortsumgehung) gelenkt werden, anstatt dass wie bisher Wege über die L748 und die innerstädtische Stirper Straße bevorzugt werden.

Planfall 4: Tempo 30 in der Barbarossastraße/ Eichendorffstraße und Bastionstraße sowie Westernkötter Straße und Am Schwibbogen (zzgl. Lkw-Verbot)

In Planfall 4 wurde für ausgewählte Straßenzüge geprüft, welche Verkehrsverlagerungseffekte sich durch die Anordnung von Tempo 30 oder dem Verbot von Lkw-Durchfahrten ergeben würden und ob diese, unter Berücksichtigung eines tragfähigen Kfz-Sträßennetzes, grundsätzlich mögliche Maßnahmenansätze darstellen.

- Tempo-30 und LKW-Verbot auf der Westernkötter Straße und am Schwibbogen entlastet die beiden Straßenzüge laut Modellrechnung deutlich (ca. -800 bis -1.200 Kfz/Tag) und führt laut Modellrechnung zu leichten Verlagerungen auf die Bökenförder Straße (ca. +200 bis +800 Kfz/Tag) und Stirper Straße (ca. +200 bis +400 Kfz/Tag), die nach dem vorliegenden Netz-Entwurf wichtige Verbindungsstraßen des Lippstädter Hauptnetzes sind sowie über die entsprechenden Kapazitäten verfügen.
- Tempo 30 auf den Abschnitten Barbarossastraße/ Eichendorffstraße würde (modellmäßig) zu starken Verlagerungen von der Barbarossastraße (ca. - 4.000 Kfz/Tag) auf die Beckumer Straße und Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße führen (ca. +1.900 Kfz/Tag).

- **Abbildung 23:** Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 4 - Tempo 30 in der Barbarossastraße/ Eichendorffstraße und Bastionstraße sowie Westernkötter Straße und Am Schwibbogen (zzgl. Lkw-Verbot) - gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030



Empfohlen werden Prüfaufträge zur Tempo-30-Anordnungen auf den Hauptschließungsstraßen Bastionstraße in der nördlichen Kernstadt sowie in der südlichen Kernstadt auf dem Straßenzug Am Schwibbogen und auf der Westernkötter Straße (Bökenförder Straße bis Südstraße, inkl. eines Lkw-Durchfahrtsverbots).

Der Eichendorffstraße kommt eine nähräumliche Verbindungsfunktion nur zwischen der dünner besiedelten nord-östlichen und nord-westlichen Kernstadt inkl. Klinik zu. Sie entlastet zudem die kritischen Knotenpunkte Lipperoder Straße/ Mastholter Straße und Wiedenbrücker Straße/ Lipperoder Straße (weshalb sie in der Neueinstufung als Hauptverkehrsstraße eingestuft wird). Laut Verkehrsmodell weist die Straße eine relativ geringe Belastung von unter 4.000 Kfz/Tag auf. Aus diesem Grund wird für die Eichendorffstraße eine Prüfung zur Tempo 30-Anordnung nur nach einer Leistungsfähigkeitsprüfung der umliegenden Knotenpunkte Lipperoder Str. / Beckumer Str. empfohlen.

Ob auf der Barbarossastraße ebenfalls ein Prüfauftrag zur Tempo 30-Anordnung empfohlen werden kann, hängt von den Rahmenbedingungen, wie z.B. Gefahrenlagen durch hohe Geschwindigkeiten auf der Barbarossastraße, und auch von den Kapazitäten des bestehenden Netzes im Bereich Mastholter Straße/ Lipperoder Straße ab.

Empfohlen werden auf der Barbarossastraße anstatt Tempo 30 zunächst geschwindigkeitsdämpfende und gestalterische Maßnahmen, die zur Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeit führen (z.B. Beseitigung von Mittelstreifen, Gestaltung des Fahrbahnrandes, Dialogdisplays etc.).

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

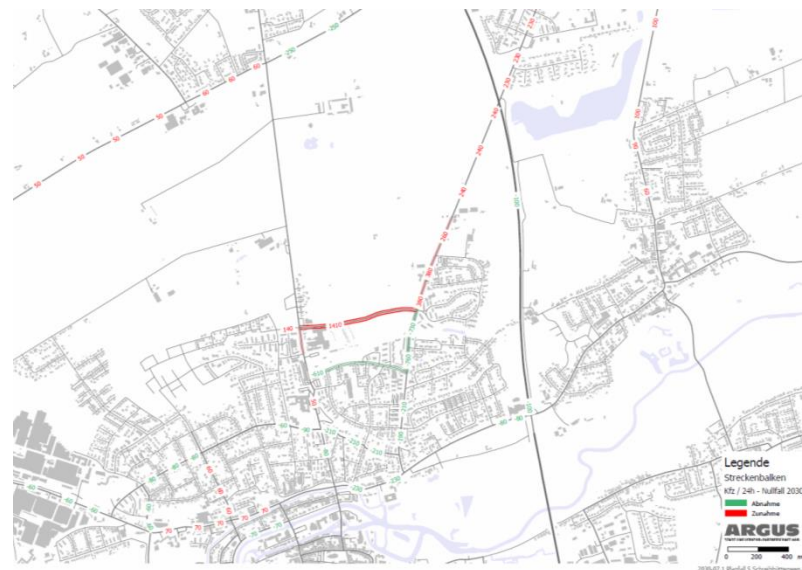
Berichtsteil Konzeption

April 2019

Planfall 5: Ausbau des Schreibhüttenwegs

Durch den Ausbau des Schreibhüttenwegs von einem Wirtschaftsweg zu einer leistungsfähigeren Verbindung käme es laut Modellrechnung zu einer leichten Entlastung der Juchaczstraße um ca. -600 Kfz/Tag. Weitere Verlagerungswirkungen wären noch geringer. Die neu ausgebaute Straße würde laut Modellrechnung eine Belastung von +1.400 Kfz/Tag aufweisen, keine relevante Verbindungsfunktion übernehmen oder aktuell kritische Knotenpunkte wirkungsvoll entlasten.

- **Abbildung 24:** Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 5 – Ausbau des Schreibhüttenwegs – gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030



Der Ausbau des Schreibhüttenwegs wird aufgrund der geringen zu erwartenden Verlagerungswirkung im bestehenden Netz sowie voraussichtlich geringen Verkehrsbelastungen nicht empfohlen.

Empfohlenes Netz der Hauptverkehrsstraßen mit Entwicklungshorizont 2030+

Nach Prüfung der Planfälle sowie den aus dem Prognose-Nullfall abgeleiteten Entwicklungen ergibt sich ein Entwicklungsnetz 2030+ der Hauptverkehrsstraßen, das sich insbesondere im Kernstadtgebiet vom Bestand unterscheidet. Unter Berücksichtigung der untersuchten Planfälle sowie der im Arbeitsprozess (z.B. zum Nahmobilitätskonzept für die südliche Innenstadt) diskutierten Funktionsänderungen, ergibt sich als zukünftiges Hauptverkehrsstraßennetz das in Karte 5 dargestellte Netz.

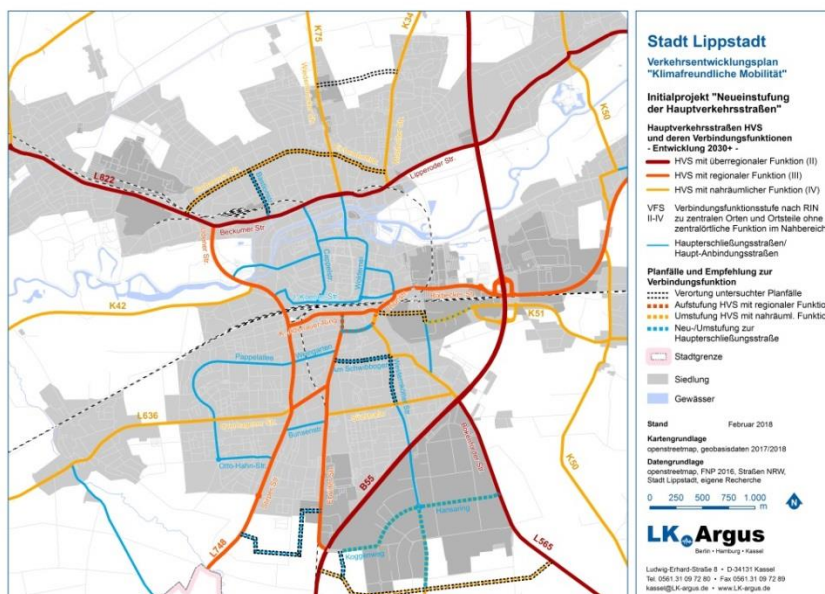
- **Karte 12:** Hauptverkehrsstraßen und deren Verbindungsfunktionen – Entwicklung 2030+

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019



Was kann als „Vorbehaltsnetz“ in Lippstadt verstanden werden?

Zur ausstehenden Überarbeitung des Flächennutzungsplans wird empfohlen, als Vorbehaltsnetz (bzw. als Flächen für den überörtlichen Verkehr und für örtliche Hauptverkehrszüge gemäß §5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) innerorts alle Hauptverkehrsstraßen sowie außerorts alle klassifizierten Straßen (d.h. teilweise auch Haupt-Anliegerstraßen) zu definieren.

Entsprechend würde dies für die ausstehende Überarbeitung des Flächennutzungsplans bedeuten, dass neben allen klassifizierten Straßen im Gebiet der Stadt Lippstadt zusätzlich die neu definierten Hauptverkehrszüge (Bestand und Entwicklung) in den FNP aufgenommen und entsprechend PlanZV gekennzeichnet werden:

- Unklassifizierte HVS im Bestand: Erwitter Str., Barbarossa Straße, Eichendorffstraße, Udener Straße, Unionstraße, Konrad-Adenauer-Ring, Bökenförder Str., Stirper Str.
- neue unklassifizierte Hauptverkehrsstraßen im zukünftige Netz 2030+ : Querspange Am Wasserturm, Südertor, Durchstich Uniongelände
- entfallende/abzustufende unklassifizierte Hauptverkehrsstraßen im zukünftigen Netz 2030+: Bökenförder Straße (zwischen Erwitter Straße und Unionstraße), Koggenweg/ Hansaring, Westernkötter Straße (zwischen Hansaring und Querspange am Wasserturm)

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Umsetzungsschritte

- Politischer Beschluss des Hauptverkehrsstraßennetzes mit dem Verkehrsentwicklungsplan "Klimafreundliche Mobilität"
- Abstimmung mit relevanten Akteuren (z.B. Straßen.NRW, Kreis Soest)
- Kommunikation des Netzes an Partner und die Öffentlichkeit (z.B. Presse, Flyer, Anpassung von Visualisierungen im Stadtplan)
- Fortsetzung bisheriger Beteiligungsformen (u.a. über Arbeitskreis Mobilitätsmanagement)
- Aufnahme des neu eingestuftes Hauptverkehrsstraßennetzes in den Entwurf des Flächennutzungsplans

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- kurzfristig: Beschluss zur Weiterentwicklung der Netzdefinition über Klimaschutz-Teilkonzept, Übernahme in künftige Planungsprozesse, u.a. den FNP-Entwurf, ggf. weitere Konkretisierungen oder Änderungen, Berücksichtigung der Netzdefinition in laufenden Planungen
- mittelfristig: Kommunikation des Entwicklungs-Netzes 2030+, Initiierung und Planungsbeginn von Straßenbauprojekten (Planfälle) unter Berücksichtigung der Netzdefinition
- langfristig: Umsetzung der Straßenprojekte (Planfälle)

Zuständigkeit/ Partner/ Beteiligte

- Verwaltung (Arbeitsgrundlage für zukünftige Planungsprozesse)
- Übergeordnete Planungsbehörden (z.B. Land NRW/ Straßen.NRW, Kreis Soest)
- Träger öffentlicher Belange (z.B. im Rahmen der Neuaufstellung des FNP)
- Arbeitskreis Mobilitätsmanagement (Kommunikation an Unternehmen, Bürger usw.)
- Marketing/ Stadtplan (Anpassung der mit dem Stadtplan kommunizierten Hauptverkehrsstraße)
- ggf. Routing-Dienste (Hinweise über Änderungen der Verkehrslenkung und des Straßenausbaus), Verkehrsorganisation

Zielgruppe

Die Hauptzielgruppe, auf die das Initialprojekt wirken soll, sind die Autofahrer bzw. der Kfz-Verkehr (Binnen-, Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr), welche zukünftig stadtverträglich durch die Stadt geleitet werden sollen.

Weiterhin dient das Initialprojekt in seiner Handhabung der Zielgruppe Verwaltung, sodass diese zukünftigen Planungen im Sinne einer klima- und stadtverträglicheren Entwicklung, einfacher und zielgerichteter umsetzen können wird.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

Die Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßen-Netzes verursacht keine direkten Kosten. Kosten werden zukünftig insbesondere durch daraus abzuleitende Maßnahmen des Straßenbaus und der Verkehrslenkung entstehen.

Synergien

Das Initialprojekt dient insbesondere auch der Verwaltung und Politik für zukünftige Planungen und soll diese zielorientierter und transparenter gestalten.

Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen oder auch Erschließungsstraßen können, ihrer Funktion entsprechend, zukünftig gezielter den Bedarfen angepasst werden.

Aus dem neu definierten Hauptverkehrsstraßennetz ergeben sich neue Handlungspotentiale der Verkehrs- und Stadtplanung, womit in Lippstadt negativen Folgen des Kfz-Verkehrs weiter reduziert werden können:

- Verkehrssicherheit stärken,
- Lärm mindern,
- Luft verbessern,
- Aufenthaltsqualitäten verbessern

Weiterhin werden auch Erreichbarkeiten der zentralen Orte, Wirtschaftsstandorte und Versorgungsbereiche gesichert und verbessert.

3.9 Initialprojekt 9 – „Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs““

3.9.1 Ausgangslage und Zielsetzungen der Maßnahme

Ausgangslage

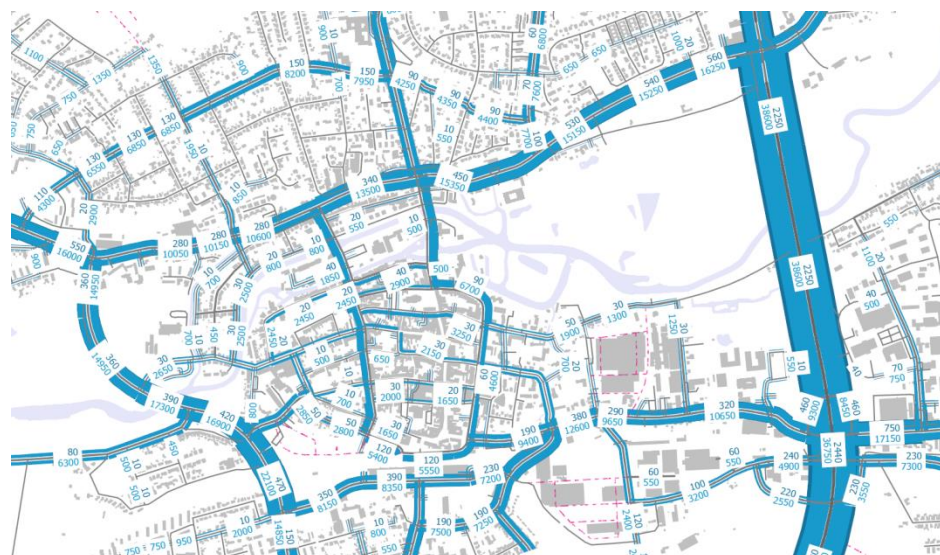
Der Lkw-Verkehr (mit Fahrzeugen über 3,5 t) macht in der Stadt Lippstadt ca. 3% des werktäglichen Verkehrsaufkommens aus – das sind ca. 6.800 Fahrten/Weritag. Dies ergibt ca. 47.500 Lkw-km/Weritag.³²

„Güter
organisiert“

Der Lkw-Verkehr ergibt sich aus Fahrten im Ziel- bzw. Quellverkehr (ca. 3.350 Fahrten/Weritag / 49%), im Binnenverkehr (ca. 2.000 Fahrten/Weritag / 30%) und im Durchgangsverkehr (ca. 1.400 Fahrten/Weritag / 21%). Davon haben ca. 800 Fahrten einen Bezug zur Altstadt, ca. 700 Fahrten sind Ziel oder Quellverkehrsfahrten in bzw. aus der Altstadt.

Die nachfolgende Abbildung (aus dem Analyseverkehrsmodell für die Stadt Lippstadt) zeigt für den Innenstadtbereich die Streckenbelastungen (hellblaue Ziffern) und die Fahrtenmenge des Lkw-Verkehrs (dunkelblaue Ziffern).

- **Abbildung 25:** Streckenbelastungen und Fahrtenmenge des Lkw-Verkehrs (dunkelblaue Ziffern) im Innenstadtbereich



Die Darstellung zeigt, dass relevante Lkw-Belastungen heute nur auf einigen Strecken des Straßennetzes vorhanden sind. Insbesondere auf der B55

³² Nach Verkehrsmodell, Analyse 2017

sind mit über 2.000 Lkw/Werktag (6-8% der Streckenbelastung) vergleichsweise hohe Lkw-Belastungen vorhanden, auf den übrigen Strecken des Straßennetzes betragen diese bis zu max. 750 Lkw/Werktag (bis zu 4% der Streckenbelastung), zumeist liegen die Lkw-Belastungen deutlich darunter.

Auf den Straßen des Nebennetzes liegen die Schwerverkehrsbelastungen deutlich unter 100 Lkw/Werktag.

Neben den Fahrten im Lkw-Verkehr sind weitere Fahrten (mit Fz < 3,5 t bzw. leichten Nutzfahrzeugen) dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen, diese können aber nicht detailliert beschrieben werden³³. Auch bei diesen Fahrten kann ein hoher Anteil an Ziel- und Quellverkehrsfahrten und an Binnenverkehrsfahrten vermutet werden.

Die nachfolgende Darstellung und Maßnahmenableitung basiert somit auf den vorliegenden Daten zum Lkw-Verkehr in der Stadt Lippstadt (Abbildung im Analyse-Verkehrsmodell) – in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr mit kleineren Fahrzeugen können diese Maßnahmen ebenfalls wirksam werden.

Zielsetzungen

Zielsetzung der Maßnahme ist eine stadt- und umweltverträgliche Abwicklung der Fahrten des Wirtschaftsverkehrs – aber auch die Verbesserung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr.

Unter stadt- und umweltverträglicher Abwicklung der Fahrten kann insbesondere verstanden werden, die Quell-Zielverkehre auf Hauptverkehrsstraßen zu bündeln, die idealerweise außerorts verlaufen bzw. anbaufrei sind oder weniger sensible Nutzungen aufweisen, wie z.B. Gewerbegebiete. In der Altstadt sowie in Wohn- und Mischgebieten sollen Wirtschaftsverkehre reduziert und auf Anliegerverkehre beschränkt werden.

Verbesserungen der Bedingungen des Wirtschaftsverkehrs ergeben sich insbesondere durch eine komfortable und weitgehend ungehinderte Abwicklung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs, aber auch durch die Minderung der Belastungen für andere Verkehrsteilnehmer und Bewohner.

³³ in der Modellabbildung Anteil des Pkw-Verkehrs/ in der Bilanzierung wird analog der Modellrechnung aus dem Online-Toll Ecospeed von einem Anteil von 6% des Pkw-Verkehrs ausgegangen)

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

3.9.2 Maßnahmeninhalt und Beschreibung

Die Führung des Schwerlastverkehrs soll vorwiegend auf dem Straßenhauptnetz erfolgen, im Nebennetz sollen nur notwendige Anlieferfahrten stattfinden.

Empfohlen wird die Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten im Nebennetz, auf den meisten Haupterschließungsstraßen innerorts sowie auf einzelnen Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes (z.B. Südstraße, Barbarossastraße, Eichendorffstraße) (siehe Karte 13). Zur Durchsetzung der Lkw-Fahrverbote sind entsprechende Kontrollen notwendig.

Die Lenkung des Lkw-Verkehrs soll durch entsprechende Beschilderung auf wenig-sensiblen Routen erfolgen, insbesondere auf der B55 bei Erreichung von Zielen im Innenstadtbereich,

Durch die Ausweisung von Lkw-Durchfahrtsverboten kann auch sichergestellt werden, dass die Routing-Systeme eine Führung des Lkw-Verkehrs über das Straßenhauptnetz anzeigen.

Für die Belieferung von Zielen in der Innenstadt soll ein Logistik-Konzept entwickelt und installiert werden, um Lkw-Fahrten am Innenstadtrand zu brechen und die Fein-Verteilung mit klimafreundlichen kleineren und somit stadtverträglicheren Fahrzeugen durchzuführen (z.B. Lastenfahrräder, Elektro-Klein-Fahrzeuge, siehe Abbildung 26), die jederzeit auch die Fußgängerzone befahren können und dort die Belieferung und auch den Versand übernehmen

- **Abbildung 26:** Beispiele E-Lastenräder und Pilotprojekte zur Citylogistik in anderen Städten



Für die erweiterte Kernstadt soll ebenfalls ein Logistik-Konzept entwickelt und umgesetzt werden. In einem Depot werden Güter aus größeren Fahrzeugen ausgeladen und auf kleinere Fahrzeuge verteilt, die diese gebündelt ausliefern. Die Konzeption dazu sollte in Zusammenarbeit von Logistik-Unternehmen, Paketzustelldiensten und dem lokalen Einzelhandel erarbeitet werden. Als möglicher Standort für das Depot könnte die Entwicklungsfläche Uniongelände anvisiert werden.

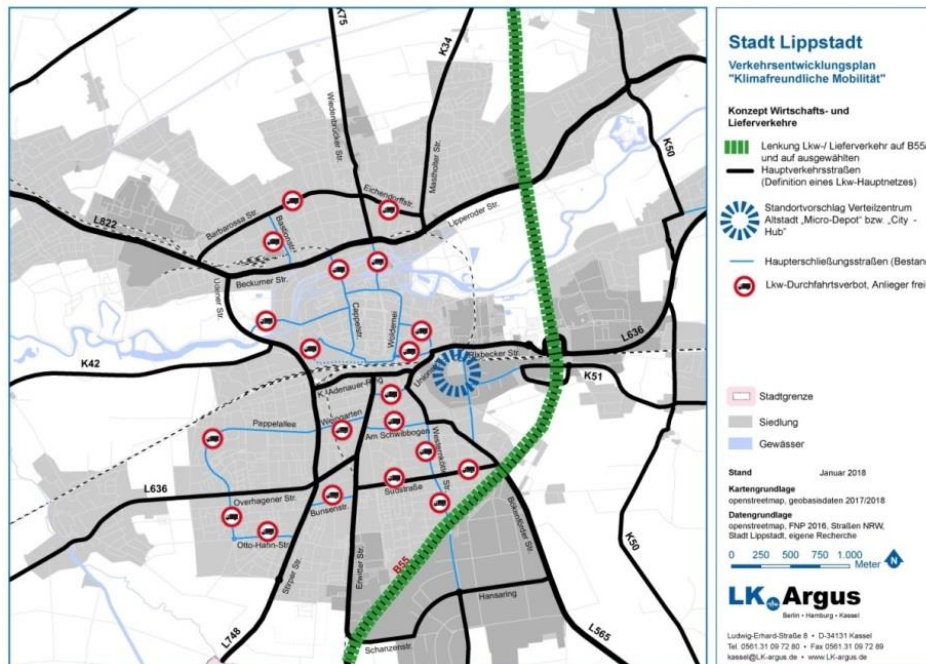
● **Karte 13:** Konzept Wirtschafts- und Lieferverkehre

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019



Umsetzungsschritte

- Arbeitskreis oder Arbeitsgruppe für eine Logistikkonzeption einrichten, ggf. im Rahmen des Arbeitskreises für Mobilitätsmanagement (siehe Initialprojekt 3 in Kapitel 3.3)
- Prüfung der Einrichtung von Lkw-Durchfahrtsverboten im Nebennetz und ggf. auf Straßen des Hauptnetzes, Überwachung sicherstellen
- Entsprechende Beschilderung der Ziele und Integration in Routing-Systeme (Kommunikation der Änderungen an etablierte Routing-Dienste)
- Initiierung des Logistik-Konzeptes für die Innenstadt und die erweiterte Kernstadt

Vorgesehener Umsetzungszeitraum

- Kurzfristig: Prüfung Durchfahrtsverbote, Beschilderung
- Mittelfristig: Umsetzung des Logistikkonzeptes

Zuständigkeit/ Partner/ Beteiligte

- Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Straßenbaulastträger, Straßen.NRW

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- Logistik-Unternehmen, Paketzustelldienste, lokaler Einzelhandel
- ggf. externe Gutachter

Zielgruppe

- Lokaler und überregionaler Schwerlastverkehr, Wirtschaftsverkehr
- Logistik-Unternehmen/Paket-Zustelldienste,
- Einzelhandel und Bewohner

Kostenschätzung / Fördermöglichkeiten

- Kosten für Lkw-Lenkung, Durchfahrtsverbote sowie Beschilderung gering
- Für das Logistik-Konzept kann von mittleren Kosten ausgegangen werden (je nach inhaltlicher Ausrichtung und Detaillierungsgrad ca. 30.000 – 80.000 €)
- Fördermöglichkeiten für intelligente Citylogistik können ggf. über die nationale Klimaschutzinitiative akquiriert werden, sofern das Projekt z.B. im Rahmen einer „Intelligenten Verkehrssteuerung“ vorgesehen würde oder wenn das Projekt als „Ausgewählte Klimaschutzmaßnahme“ eingestuft wird (und wenn z.B. 50% der Emissionen von Lkw-Verkehren und Wirtschaftsverkehre in der Altstadt dadurch vermieden bzw. auf klimafreundliche Verkehrsmittel verlagert werden sollen).
 - *„gefördert wird eine ausgewählte Klimaschutzmaßnahme (...), die Vorbildcharakter besitzt und einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Durch die Maßnahme wird eine Investition getätigt, bei der die besten verfügbaren Technologien zum Einsatz kommen.(...) Voraussetzung: Bewilligung eines Klimaschutzmanagements und die ausgewählte Klimaschutzmaßnahme bewirkt eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen von mindestens 50%. Die ausgewählte Klimaschutzmaßnahme muss einen umfassenden Ansatz verfolgen (z.B. Reduzierung des Primärenergieeinsatzes, der Nutzung von Effizienzpotenzialen oder der Kopplung der Nutzungsbereiche Strom, Wärme und Verkehr). (...)“³⁴*

³⁴ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 1. Oktober 2018,

Stadt Lippstadt

**Verkehrsent-
wicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Synergien

- Entlastung des Straßennetzes
- Minderung der Lärm- und Luftbelastung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Bedingungen für die Logistik, z.B. durch unbeschränkte Belieferung der Innenstadt

4 Wirkungsberechnung, Trend- und Klimaschutz- Szenario

4.1 Ausgangsbedingungen und Annahmen der Szenarien- rechnung

In einem Trend-Szenario wird aufgezeigt, wie sich die verkehrsbedingten Endenergieverbräuche und Treibhausgasemissionen bis 2030 voraussichtlich auf Grundlage des Prognose-Nullfalls 2030 und von Bundestrends entwickeln werden. Demgegenüber zeigt ein Klimaschutz-Szenario für die Stadt Lippstadt auf, welche weiteren Entwicklungen und Minderungswirkungen durch besondere Klimaschutz-Bemühungen mit der Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ angestrebten Maßnahmen erreicht werden können.

4.2 Annahmen im Trend-Szenario

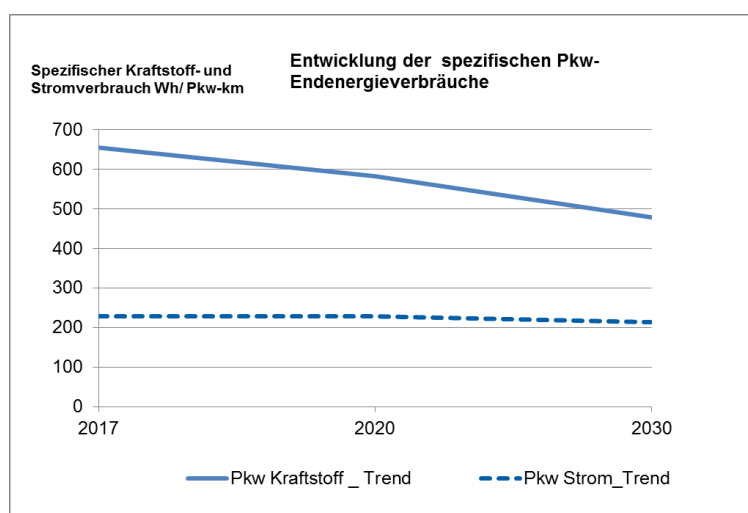
Das Trend-Szenario zeigt die absehbare Entwicklung der verkehrsbedingten Endenergieverbräuche und Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 auf. Die hierbei erkennbaren Veränderungen begründen sich weitgehend auf dem Prognose-Nullfall sowie vorliegenden Annahmen zu Entwicklungen von Technik und Verkehrsgeschehen im Bundestrend bzw. ohne besondere Klimaschutz-Bemühungen durch die Stadt Lippstadt. Das Trend-Szenario basiert dazu auf folgenden Annahmen:

- Prognose-Nullfall des Verkehrsmodells
 - Erwartete Bevölkerungs- Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung (siehe Berichtsteil Bestandanalyse)
 - geplante und voraussichtliche Straßenbauvorhaben bis 2030 (inkl. der damit verbundenen Siedlungsentwicklungen und zukünftige Nutzungen)
- Bundestrend zu Anteilen der Elektromobilität und alternativer klimafreundlicher Antriebe (Fahrleistungsanteil Strom im Jahr 2030: 8% Pkw, 1% Busse, 4% leichte Nutzfahrzeuge, 1% Lkw >3,5t)³⁵
- Bundestrend erwartete Entwicklung der Energieeffizienz der durchschnittlichen Fahrzeugflotten (spezifischer Strom- und Kraftstoffverbrauch)

³⁵ Angelehnt an Öko-Institut (2015/2017): Klimaschutzszenario 2050

- der spezifische Stromverbrauch bei Pkw und Bussen sinkt bis 2030 auf 94%, der von leichten Nutzfahrzeugen auf 95%, der spezifische Stromverbrauch von Lkw steigt auf 104% an.³⁶
- der spezifische Kraftstoffverbrauch bei verbrennungsmotorischem Betrieb sinkt bei motorisierten Zweirädern auf 95%, bei Pkw auf 73%, bei Bussen auf 88%, bei leichten Nutzfahrzeugen auf 97% und bei Lkw auf 86%.³⁷

- **Abbildung 27:** Annahmen zur Entwicklung der spezifischen Kraftstoff- und Stromverbräuche von Pkw³⁸



Auf Basis des Trend-Szenarios erfolgt die Wirkungsberechnung eines Klimaschutz-Szenarios zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen und Energie- und Treibhausgaseinsparungen durch die im Konzept formulierten Maßnahmen.

4.3 Annahmen im Klimaschutz-Szenario

Das Klimaschutz-Szenario zeigt auf, welche Entwicklungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (Trend-Szenario) durch die Maßnahmen des vorliegenden Klimaschutz-Teilkonzepts erwartet werden.

Dazu werden zum einen die infrastrukturellen Anpassungen des Kfz-Verkehrs im Verkehrsmodell dargestellt. Zum anderen werden Wirkungsabschätzungen zu Vermeidungs- und Verlagerungswirkungen vorgenommen, die sich beispielsweise in Änderungen des Modal-Splits oder neue Verkehrsverhalten/Ziele zeigen.

³⁶ Angelehnt an Öko-Institut et. al (2015): Klimaschutzszenario 2050

³⁷ ebenda

³⁸ ebenda und IFEU-Institut (Kurzinformation Potenziale/ Szenarien für MPK-Kommunen)

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

In der Modellberechnung des Planfalls „Klimaschutz-Szenario“ wurden folgende Annahmen zu Infrastruktur-, Siedlungs- und Verhaltensänderungen berücksichtigt:

- Infrastrukturelle Maßnahmen (Initialprojekte 2, 8 und 9)
 - Tempo 30 auf allen Innerortsstraßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes
 - Zusätzlich zum Bestand wird auch auf der Hauptverkehrsstraße Südstraße und der Haupteinfahrungsstraße Bunsenstraße Tempo 30 im Klimaschutz-Planfall der Modellrechnung angenommen
 - Herunterstufung der Funktion der Bökenförder Straße (im nördlichen Abschnitt zwischen Unionstraße und Erwitter Straße)
 - Wartezeiten an Knotenpunkten so geändert, dass die Relation Südertor-Konrad-Adenauer-Ring attraktiver als die nördl. Bökenförder Str. wird (Anpassung an Knotenpunkt Erwitter Str./ Südertor/ Bökenförder Str., an Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring/Unionstraße und Knotenpunkt Unionstr./Bökenförder Str.
 - Durchstich Uniongelände mit neuen Einwohnern und Arbeitsplätzen – (Planfall 1)
 - Querspange Gewerbegebiet am Wasserturm mit neuen Arbeitsplätzen (Planfall 2)
 - Querspange Stirper Warte mit Tempo 30³⁹ (Planfall 3)
 - Tempo 30 in der Bastionstraße und Eichendorffstraße sowie Tempo 30 inkl. Lkw-Durchfahrtsverbot Am Schwibbogen und in der Westernkötter Straße (Planfall 3)
 - Lkw-Durchfahrtsverbote in der Altstadt, im Nebennetz von Wohngebieten, in ausgewählten Haupteinfahrungsstraßen und in der Südstraße, entsprechend Initialprojekt 9 – Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- Änderungen im Modal Split / Reduktion von MIV-Fahrten im Klimaschutz-Szenario (gegenüber dem Prognose-Nullfall um ca. 11.000 Pkw-Fahrten werktags im Binnen-, Quell- und Zielverkehr) durch Vermeidung und Verlagerung auf den Umweltverbund ergeben sich durch:

³⁹ In den Planfällen 1-3 werden zusätzliche Siedlungsentwicklungen (Misch- bzw. Gewerbegebiete) angenommen, wodurch neue Verkehre induziert werden. Insbesondere der Güterverkehr nimmt dadurch zu.

- Reduktion der Anzahl der MIV-Fahrten durch das Initialprojekt „Modellvorhaben Nachhaltige Mobilität bei der Siedlungserweiterung auf dem Rode“ um -10% (etwa -54 Pkw-Fahrten werktags bzw. 50,5 pro Tag)
 - Reduktion des MIV-Binnenverkehrs innerhalb der südlichen Innenstadt durch Initialprojekt „Nahmobilitätskonzept südliche Innenstadt“ und Initialprojekt „Handlungskonzept Radverkehr“ um -20% und des Quell- und Zielverkehrs um je ca. 10%, was insgesamt 6120 Pkw-Fahrten werktags bzw. ca. 5.770 pro Tag einspart .
 - Reduktion von weiteren MIV-Fahrten wodurch insgesamt rund 11.000 MIV-Fahrten im Lippstädter Binnen- und Quell-/Zielverkehr eingespart bzw. verlagert werden - insbesondere durch das Initialprojekt „Handlungskonzept Radverkehr“, aber auch durch das Initialprojekt „Verbesserung des ÖPNV“.
- Änderungen der Mobilitätsziele:
- Stadtverträgliche Lenkung der Quell-/ Zielverkehre in Parkhäuser und Parkplätze am Rande der Altstadt (Lenkung von bis zu 20% der Innenstadt zu den zu stärkenden Parkhäusern und Parkplätzen durch das Initialprojekt „Maßnahmenkonzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs“
 - Räumliche Verlagerung von 50% der Lkw-Fahrten und 3% der Pkw-Fahrten, welche ihre Quelle oder Ziel in der Altstadt haben, auf einen Altstadtnahe Umladestation, einem „City-Hub“, mit Standort auf dem Uniongelände (Initialprojekt 9- „Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs“).

Für die Anteile der alternativen Antriebsarten (z.B. Strom, CNG) wird im Klimaschutz-Szenario aufgrund der Maßnahmen zur Förderung alternativer Antriebe angenommen, dass diese doppelt so stark ansteigen als dies im Trend berücksichtigt ist. Demensprechend steigt auch die Energieeffizienz der Fahrzeugflotte (spezifische Kraftstoff- oder Stromverbräuche sinken). Die Emissionsfaktoren der Fahrzeugtypen in Lippstadt bleiben im Klimaschutz-Szenario gleich hoch wie im Trendszenario.

Bei Pkw wird bis 2030 im Klimaschutz-Szenario ein Anstieg klimafreundlicher Antriebe im Straßenverkehr auf 16% angenommen, während im Trend 8% angenommen werden. Bei leichten Nutzfahrzeugen werden im Klimaschutz-Szenario 8% mit effizienteren, klimafreundlichen Antrieben ausgestattet sein, bei Bussen und Lkw 2% (anstatt 1% im Trend).

Stadt Lippstadt

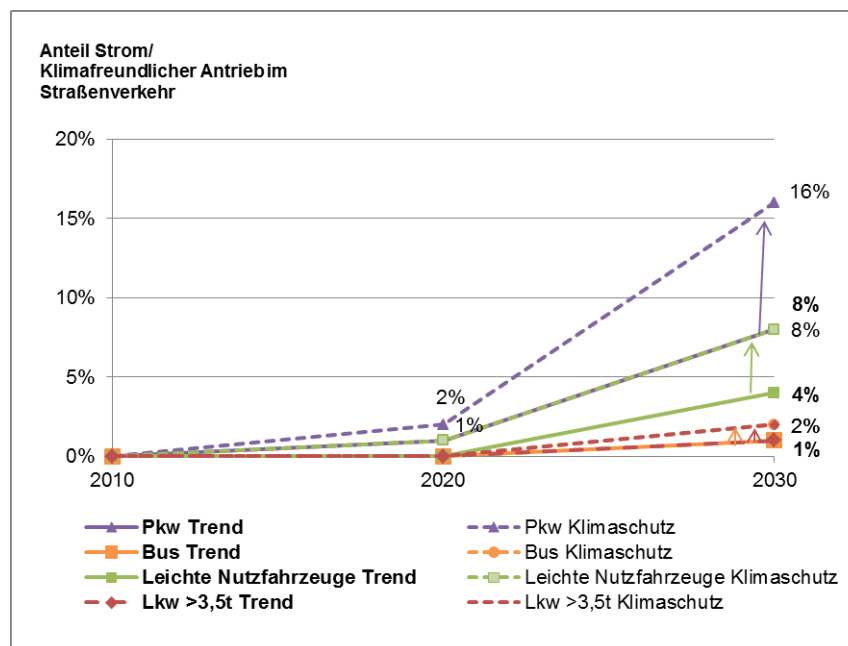
Verkehrsentwick-
lungsplan

Klimafreundliche
Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

April 2019

- **Abbildung 28:** Anteile alternativer, energieeffizienter Antriebsarten⁴⁰ im Klimaschutz-Szenario



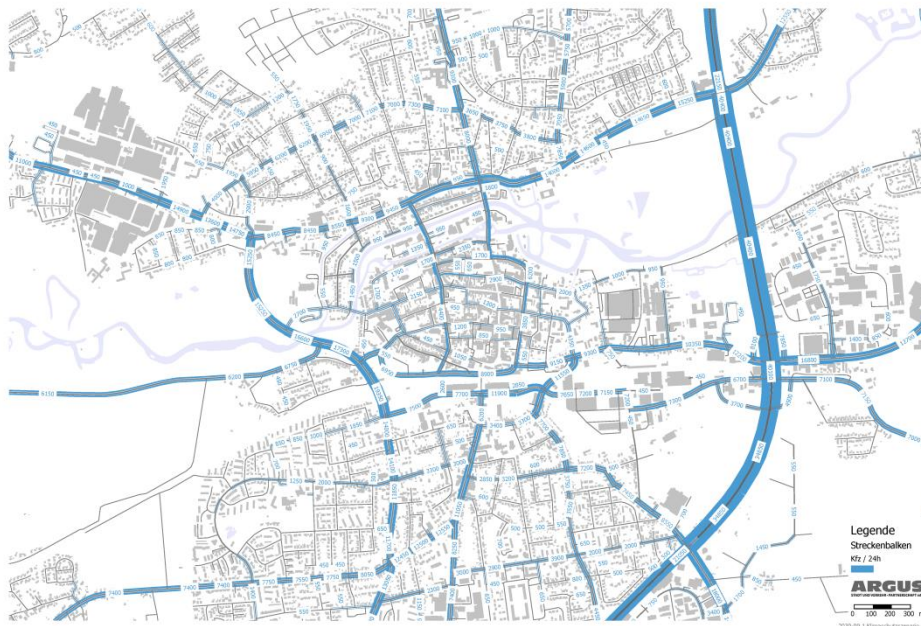
4.4 Minderungswirkungen im Klimaschutz-Szenario

Berechnung des Klimaschutz-Szenarios im Verkehrsmodell

Aus der Berechnung des Klimaschutz-Planfalls im Modell, in welchem alle im vorausgehenden Kapitel benannten Wirkungs-Annahmen zu den Initialprojekten des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“ berücksichtigt wurden, ergibt sich folgendes Umlegungsbild:

⁴⁰ Trend ist angelehnt an Öko-Institut et. al (2015): Klimaschutzszenario 2050, unter Fahrzeugen der Kategorie „Anteil Strom/ Klimafreundlicher Antrieb im Straßenverkehr“ werden Fahrzeuge verstanden, die gegenüber konventionellen Antrieben nur sehr geringen Energieverbräuche aufweisen (z.B. bei Pkw wird hier in der Bilanzierung mit 228 Wh/Fz-km in 2017 und mit 214 Wh/Fz-Km in 2030 gerechnet, während mit Kraftstoff betriebenen Pkw sonst im Durchschnitt 655 Wh/Fz-Km in 2017 und 478 Wh/Fz-Km im Jahr 2030 zugerechnet werden).

- **Abbildung 29:** Umlegung des Planfalls zum Klimaschutz-Szenario – Ausschnitt Kernstadt



- **Abbildung 30:** Umlegung des Planfalls zum Klimaschutz-Szenario – Ausschnitt Süd



Die Abbildungen der Differenzumlegung verdeutlichen, dass im Klimaschutz-Szenario – wie beabsichtigt – viele sensible Straßenräume entlastet werden, worunter auch die im Trend-Szenario stark ausgelasteten Ost-West-Relationen Beckumer Straße, Rixbecker Straße und Südstraße zählen. Die Verkehre werden weitgehend auf den im Initialprojekt 8 definierten Hauptverkehrsstraßen gebündelt, der Durchstich am Uniongelände (Planfall 1) sowie die Querspange

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwick- lungsplan

Klimafreundliche Mobilität“

Berichtsteil Konzeption

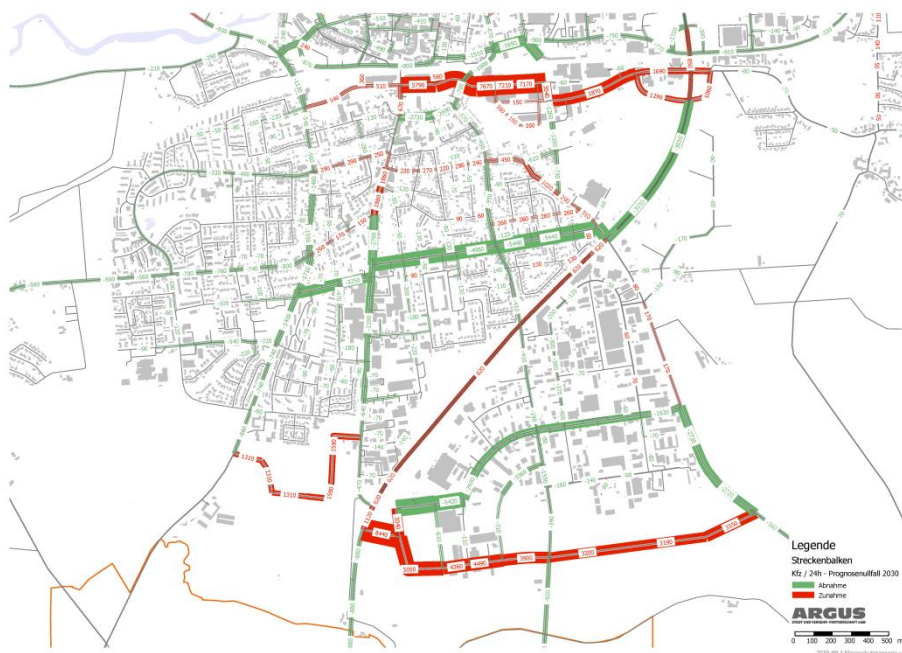
April 2019

am Gewerbegebiet Wasserturm (Planfall 2) übernehmen dazu die wesentlichen Entlastungsfunktionen.

- **Abbildung 31:** Differenzumlegung Prognose-Nullfall 2030 und Klimaschutz-Planfall - Ausschnitt Kernstadt



- **Abbildung 32:** Differenzumlegung Prognose-Nullfall 2030 und Klimaschutz-Planfall - Ausschnitt Süd



Bei gleichzeitiger Berücksichtigung aller Maßnahmen des Klimaschutz-Szenarios ergibt sich nach Ermittlung im Verkehrsmodell ein Rückgang von werktäglich ca. -11.000 Kfz-Wegen und -34.760 Fahrzeugkilometern (Fz-km).

Ermittlung der Energie- und Treibhausgas-Einsparungen im Klimaschutz-Szenario

Aus den im Modell abgebildeten werktäglichen Kfz-Verkehren errechnet sich eine jährliche Kfz-Fahrleistung von rund 390 Mio. Fahrzeug-Kilometern im Klimaschutz-Szenario. Gegenüber dem Analysefall reduziert sich damit die Fahrleistung um - 5% (bzw. 22 Mio. Fz-km/Jahr) und gegenüber dem Trend-Szenario um weitere 3%-Punkte (bzw. 11,9 Mio. Fz-km/Jahr). Diese Fahrleistung dient als Grundlage der Wirkungsermittlung der beabsichtigten Minderung von Endenergieverbräuchen und Treibhausgasemissionen.

Aufgrund der unterschiedlichen Emissionsfaktoren muss dabei berücksichtigt werden, dass die anzunehmenden Änderungen der Fahrleistungen sich nach Verkehrsmitteln unterscheiden. Während die Pkw-Fahrleistung⁴¹ gegenüber dem Prognose-Nullfall/ Trend-Szenario um -3% sinkt, steigen Schwerverkehre⁴² um 2% an⁴³ und während im Klimaschutz-Szenario gegenüber dem Trend-Szenario beim Pkw-Verkehr rund 11.000 MIV-Fahrten und rund 35.700 Pkw-Kilometer pro Werktag eingespart werden, steigen im Schwerverkehr die Fahrten (+75 Fahrten/Werktag) und Fahrleistung (+960 Fz-Km/Werktag) leicht an.

Aus dieser Fahrleistungs-Einsparung und durch einen höheren Anteil klimafreundlicher Antriebsarten im Klimaschutz-Szenario ergibt sich insgesamt

- einer Reduktion des Endenergieverbrauchs um -30% gegenüber dem Analyse-Jahr 2017 (-92.000 Mwh/Jahr) bzw. um -4%-Punkte gegenüber dem Trend-Szenario 2030 (-11.900 Mwh/Jahr) und
- eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um -28% gegenüber dem Analyse-Jahr 2017(-26.900 t CO₂-Äqu/Jahr) bzw. um ca. 2%-Punkte gegenüber dem Trend-Szenario 2030 (-2.413 t CO₂-Äqu/Jahr).

⁴¹ darunter fallen in der Modell-Berechnung zusammengefasst Motorisierte Zweiräder, Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, welche für die Energie- und Treibhausgas-Bilanz umgerechnet wurden

⁴² darunter fallen in der Modell-Berechnung zusammengefasst Schwerverkehre <3,5t wie Busse und Lkw, welche für die Energie- und Treibhausgas-Bilanz umgerechnet wurden

⁴³ Der Anstieg der Schwerverkehre im Klimaschutz-Szenario resultiert hauptsächlich aus zukünftigen neuen Siedlungsentwicklungen mit Wohnen, Arbeiten und vor allem Gewerbe, die im Zusammenhang mit den empfohlenen Planfällen (siehe Initialprojekt 8) zusätzlich entstehen würden. Außerdem werden im Maßnahmenkatalog zur Vermeidung oder Verlagerung von Verkehren (Modal Shift) hauptsächlich Maßnahmen benannt, welche Pkw-Verkehre (bzw. den motorisierten Individualverkehr) betreffen. Aus diesem Grund ist im Klimaschutz-Szenario nur für den Pkw-Verkehr ein Modal-Shift, d.h. eine zusätzlich Reduktion des MIV, mitberechnet worden.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

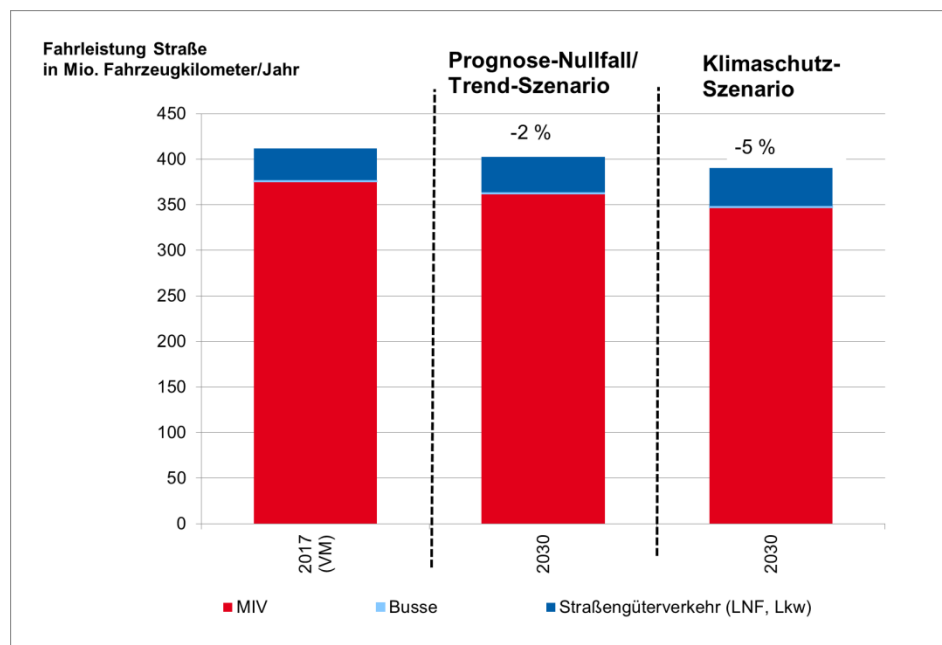
Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

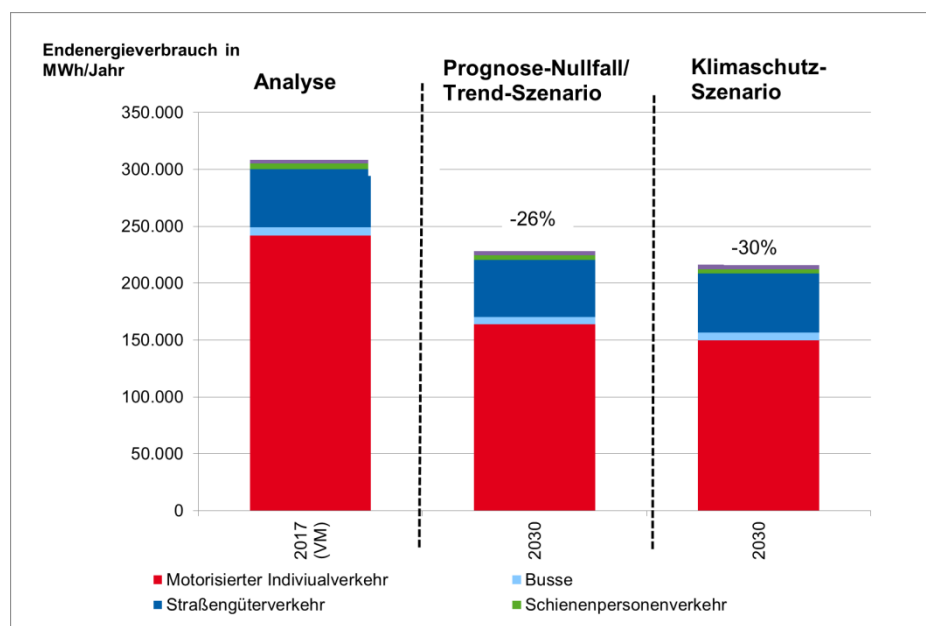
April 2019

Der verkehrsbedingte Endenergieverbrauch pro Jahr liegt im Trend-Szenario der Stadt Lippstadt bei rund 228.100 MWh und im Klimaschutz-Szenario liegt er bei rund 216.200 MWh pro Jahr. Die verkehrsbedingten THG-Emissionen pro Jahr liegen im Trend-Szenario bei rund 71.000 t CO₂-Äqu, im Klimaschutz-Szenario liegt er bei rund 68.600 t CO₂-Äqu pro Jahr.

- **Abbildung 33:** Entwicklung der Straßenfahrleistung in Lippstadt im Trend- und Klimaschutz-Szenario 2030



- **Abbildung 34:** Entwicklung des verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs in Lippstadt im Trend- und Klimaschutz-Szenario



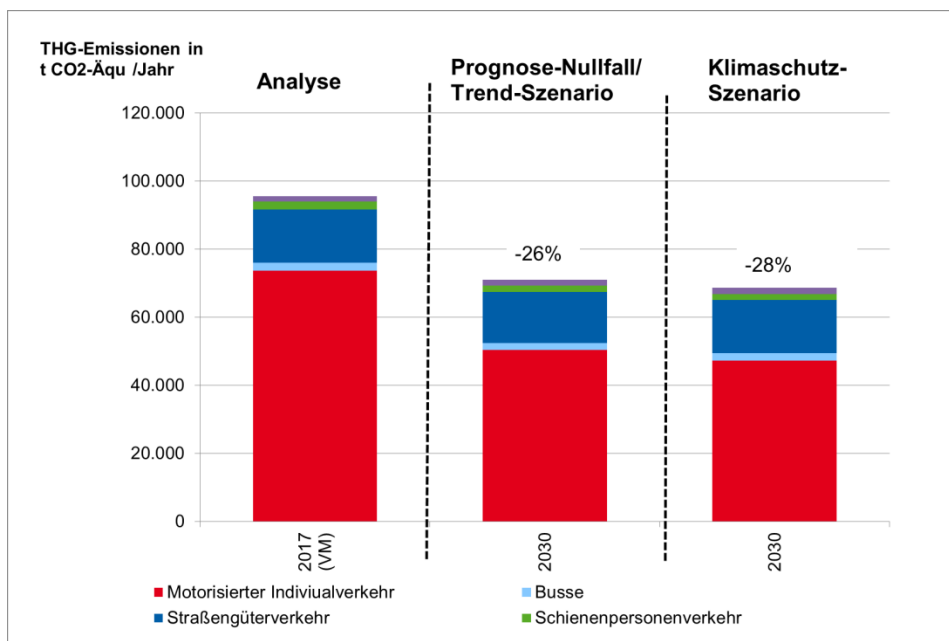
- **Abbildung 35:** Entwicklung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Lippstadt im Trend- und Klimaschutz-Szenario

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019



Eine differenzierte Betrachtung und Beschreibung der Minderungswirkungen nach Initialprojekten erfolgt nach zwei hauptsächlichen Wirkungsweisen. Die Vermeidung von Kfz-Verkehren bzw. Verlagerung auf den Umweltverbund erfolgt über das Verkehrsmodell in Form einer Annahme entsprechender Reduktionen der MIV-Verkehre.

Eine verträgliche Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehre und die räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren wird im Klimaschutz-Szenario der Modell-Umlegung mit berücksichtigt. Allerdings kann dieser Wirkungsweise keine konkrete Minderung der Fahrleistungen gegenüber dem Trend-Szenario in der Energie- und Treibhausgas beigemessen werden. Im Folgenden sind die Wirkungsweisen der Initialprojekte daher unterschieden nach

- Minderungswirkungen der Maßnahmen aus den Handlungsstrategien zur Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehren (auf den Umweltverbund)
- Minderungswirkungen der Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre

Minderungswirkungen von Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung

Durch die Initialprojekte 1-6 zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehren können rund weitere -3 %-Punkte an Endenergieverbräuchen und Treibhausgasemissionen gegenüber dem Prognose-Nullfall eingespart werden. Dies

Stadt Lippstadt

Verkehrsentwicklungsplan

Klimafreundliche Mobilität

Berichtsteil Konzeption

April 2019

entspricht rund 9.380 Mwh/Jahr oder 2.830 t CO₂-Äquivalente/Jahr, die durch diese Maßnahmen im Klimaschutzszenario eingespart werden können.

Diese Minderungswirkung ergibt sich aus den angenommenen rund 11.000 Pkw-Wegen pro Werktag bzw. 35.700 Pkw-Kilometern pro Werktag.

- **Tabelle 14:** Minderungswirkungen der Initialprojekte 1-6 zur Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs

	Einsparung Endenergieverbrauch EEV	Einsparung THG-Emissionen
Initialprojekt 1 Modellvorhaben: Nachhaltige Mobilität bei der Siedlungsentwicklung auf dem Rode	-46 Mwh/ Jahr (-0,02% Einsparung in %-Pkt ggü. Nullfall)	-14,2 t CO ₂ -Äqu / Jahr (-0,02% Einsparung in %-Pkt ggü. Nullfall)
Initialprojekt 2 Nahmobilitätskonzept südliche Innenstadt	-2.590 Mwh/Jahr (-0,85%)	-785 t CO ₂ -Äqu /Jahr (-0,85%)
Initialprojekt 3 Aufbau und Betreuung eines Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“	Unterstützt die Gesamtwirkung, eine eigene Minderungswirkung angerechnet	
Initialprojekt 4 Handlungskonzept Radverkehr	4.250 Mwh/Jahr (1,37%)	1.285 t CO ₂ -Äqu /Jahr (-1,37%)
Initialprojekt 5 Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes	-1.660 Mwh/Jahr (-0,52%)	-500 t CO ₂ -Äqu /Jahr (-0,52%)
Initialprojekt 6 Maßnahmenkonzept zur stadtverträglichen Steuerung des Quell-Zielverkehrs	-830 Mwh/Jahr (-0,26%)	250 t CO ₂ -Äqu /Jahr (-1,3%)

Minderungswirkungen durch Handlungsstrategien zur verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre:

Mit den Initialprojekten 7, 8 und 9 soll der bestehende Kfz-Verkehr stadtverträglicher und effizienter abgewickelt werden.

Durch die Handlungsstrategie einer verträglichen Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs wird mit dem Initialprojekt 7, der Schaffung konzeptioneller Grundlagen für klimaverträgliche Antriebsarten in Lippstadt, eine große Minderungswirkung erreicht, sofern – wie angenommen – hohe Anteile klimafreundlicher Antriebsarten in der zukünftigen Fahrleistung in Lippstadt erreicht werden

(z.B. bei Pkw 16% anstatt 8% wie im Trend). Dadurch könnten in Lippstadt im Klimaschutz-Szenario etwa rund 4,300 Mwh/Jahr und 1.360 t CO₂-Äqu /Jahr eingespart werden.

Allerdings werden durch neue Siedlungsentwicklungen im Rahmen der zu prüfenden Straßenbau-Planfälle auch neue Wohnungen, Arbeitsplätze und Gewerbenutzungen angenommen, wodurch mit dem Klimaschutz-Szenario auch neue Verkehre induziert werden. Durch die mit den Maßnahmen des Initialprojekts 8 – Neueinstufung des Hauptverkehrsstraßennetzes, welches Straßenbauprojekte in Entwicklungsgebieten in Lippstadt beinhaltet⁴⁴ würde mit den dazu getroffenen Annahmen zusätzlicher Wohneinheiten, Arbeitsplätze und Gewerbenutzungen die Fahrleistung bei Pkw (aber auch insgesamt im Kfz-Verkehr) gegenüber dem Trend zunehmen (Endenergieverbrauch und Treibhausgasemissionen würden gegenüber dem Trend ansteigen). Hierdurch erklärt sich, dass bei einer Summierung aller zuvor genannten Minderungswirkungen der Initialprojekte eine höhere Wirkung als im Klimaschutz-Szenario errechnet würde. Unter Berücksichtigung der in Initialprojekt 8 dargestellten Planfälle zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs wird somit die Minderungswirkung des Klimaschutz-Szenarios gedämpft. Jedoch handelt es sich auch hierbei um wichtige Maßnahmen, deren Umsetzung als Grundlage einer klimafreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung in Lippstadt weiterverfolgt werden sollten.

Die im Klimaschutz-Szenario des Modells mit dem Initialprojekt 9 abgebildeten Änderungen der Ziele und geeigneten Routen für Wirtschaftsverkehre führen ebenfalls zu einer verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre, indem sie diese auf räumlich besser verträgliche Zielen umgeleitet und somit die Initialprojekte 1-6 zur Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehren unterstützten. Im Modell-Planfall des Klimaschutz-Szenarios ist für das Initialprojekt jedoch keine explizite Annahme zur Vermeidung oder Verlagerung angenommen.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

⁴⁴ Insbesondere bewirken die Annahmen zu Planfall 1-Durchstich Uniongelände, Planfall 2- Querspange Am Wasserturm und Planfall 3-Querspange Stirper Warte

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

5 Verstetigungsstrategie

Um den Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ in das tägliche Handeln der Stadt einzubinden, wurden Vorschläge zur organisatorischen Einbindung des Themas Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in der Verwaltung erarbeitet. Insbesondere das Initialprojekt 3 – „Aufbau und Betreuung eines Arbeitskreises ‚Mobilitätsmanagement in Lippstadt‘“ mit der Einrichtung einer Stelle für kommunales Mobilitätsmanagement nimmt hierfür eine zentrale Funktion ein.

5.1 Konzept zu Monitoring- und Controlling

Zur Überprüfung der Umsetzung des Maßnahmenprogramms und seiner ggf. erforderlichen Aktualisierung sowie zur mittelfristigen Sicherung der Maßnahmenfinanzierung soll das Konzept Ansätze zum Monitoring und Controlling der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans aufweisen. Dazu werden organisatorische Rahmenbedingungen gesetzt sowie Indikatoren zur Beurteilung des Maßnahmenfortschritts und der Maßnahmenwirkung vorgeschlagen. Dies soll dazu dienen, eine gezielte Maßnahmenumsetzung zu unterstützen, auf Veränderungen angemessen reagieren zu können und bei Bedarf ggf. auch Maßnahmeninhalte des vorliegenden Konzepts im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung entsprechend aktualisieren und anpassen zu können.

Organisatorisches

Als geeignete Grundlage des Controllings sollen die Aktivitäten zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“ kontinuierlich erfasst und bewertet werden. Dazu sollen zum einen Dokumentation von Umsetzungsständen zu den Maßnahmen des VEPs erarbeitet werden (z.B. durch Mobilitätsmanagement). Hierzu kann z.B. eine halbjährliche Berichterstattung zum Status-Quo der Maßnahmen in internen Verwaltungsrunden (z.B. AG) sowie im „Arbeitskreis Mobilitätsmanagement in Lippstadt“ dienen.

Weiterhin können im Rahmen des Controllings Datenerhebungen oder Befragungen (z.B. von Anwohnern/ Passanten/ Nutzern/ Schülern/ Arbeitnehmern etc.) genutzt oder auch selbst durch die Verwaltung initiiert bzw. durchgeführt werden. Befragungsergebnisse dienen dazu, zusätzlich qualitative und/oder quantitative Indikatoren zur Beurteilung der Maßnahmenfolge zu erhalten.

Indikatoren

Anhand einer Indikatoren-Liste möglicher bzw. allgemein anzuwendender Indikatoren soll regelmäßig überprüft werden, ob zum einen die angestrebten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“

umgesetzt wurden und ob zum anderen auch die beabsichtigten Wirkungseffekte eintreffen. Für die in der Stadt Lippstadt bereits vorhandenen Indikatoren können für die künftige Erfassung der Umsetzungsstände oder auch Wirkungskontrollen verwendet werden.

Mögliche Indikatoren, die zur Wirkungskontrolle/ Evaluierung realisierter Maßnahmen angewandt werden können, sind:

- Anzahl realisierter Projekte/ realisierte Strecken(längen)
- z.B. Verhaltensänderungen (veränderte Nutzerzahlen, Modal Split, Motorisierungsgrad, Geschwindigkeitsreduktionen)
- z.B. Veränderungen von Verkehrsmengen (Zählung Ab- / Zunahme auf Straßen u. Wegen)
- z.B. Verkehrssicherheit (z.B. Reduktion von Verkehrsunfällen)
- Ggf. Grad der Zufriedenheit von Mobilitätsteilnehmern

Weiterhin soll in den kommenden Jahren eine gute Daten- und Informationslage gegeben sein, welche geeignete Indikatoren zur Beurteilung der Maßnahmenumsetzung und -wirkung bereitstellt. Daher wird für das zukünftige Controlling auch die Bereitstellung von Grundlagen/Indikatoren zur Wirkungsbeurteilung empfohlen:

- Zahlen: Zählung von Verkehrsmengen (regelmäßige Verkehrserhebungen der HVS und Stichproben im Nebennetz), Auswertung von Geschwindigkeitsüberschreitungen, Parkvorgängen, Nutzern etc.
- Kontinuierliche Aktualisierung und Anpassung des Verkehrsmodells
- Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten (alle 5 Jahre 2020, 2025 und 2030)

Einbettung in das Initialprojekt 3 – Aufbau und Betreuung eines Arbeitskreises „Mobilitätsmanagement in Lippstadt“

Die Durchführung dieses Arbeitsschrittes von Controlling und Monitoring soll für Lippstadt zukünftig durch das kommunale Mobilitätsmanagement (bzw. die dafür einzurichtende Stelle) erfolgen.

Eine tiefergehende Konkretisierung und Zuordnung möglicher Indikatoren oder auch ggf. Zielformulierungen von Indikatoren zu einzelnen Maßnahmen des soll im Arbeitsprozess des zu initiiierenden „Arbeitskreis Mobilitätsmanagement für Lippstadt“ erfolgen.

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

5.2 Kommunikationsstrategie - Konzept zu begleitender Öffentlichkeitsarbeit

Ebenso wie das Konzept zu Monitoring und Controlling ist auch das Konzept zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit bzw. die Kommunikationsstrategie eng verbunden mit der Handlungsstrategie „Mobil mit Verstand“ und dem Initialprojekt 3 „Aufbau und Betreuung eines Arbeitskreises Mobilitätsmanagement in Lippstadt“. Das Konzept der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit kann daher ebenfalls als relevanter Bestandteil der Verstetigungsstrategie verstanden werden. Zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Themenfeld klimafreundlicher Mobilität werden regelmäßige Aktivitäten empfohlen, die nach Möglichkeit direkt mit der Maßnahmenumsetzung des Verkehrsentwicklungsplans verknüpft sein sollten:

- Öffentliche u. halböffentliche Bürger- oder Akteurswerkstätten zur Entwicklung von Ideen im Vorfeld
 - z.B. Neu- und Umgestaltungen (z.B. je nach Thema Einbeziehung der Anwohner/ Nutzer der Umfelder/ Schulen/ Eigentümer oder alle Interessierten)
 - z.B. Konkretisierungen weiterführender Konzepte
- Aktionstage oder Informationsveranstaltungen inkl. Fragerunden bei oder kurz nach Einführung neuer Mobilitätsangebote und Planungsvorhaben zur Erhöhung der Akzeptanz und Nutzerzahlen
 - z.B. neue Mobilitätsangebote (wie AST-/ Buslinien, ÖPNV-Angebote, Mobilitätsangebote/Carsharing/Leihrradsysteme)
 - z.B. umgesetzte Ordnungsmaßnahmen und Regelungen (wie z.B. Aufhebung der Benutzungspflichten, Temporegelungen oder Parkraumbewirtschaftung und Citylogistik in der Innenstadt)
 - Ggf. können Formate im Rahmen der Energieberatung stattfinden
- Transparente Information zu geplanten und realisierten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans:
 - Jährliche Veröffentlichung von Kurzberichten zu Umsetzungsständen/ Status Quo der Maßnahmen des VEP (z.B. auf der Internetseite der Stadt, als Pressemitteilung, ggf. als Informationsveranstaltung)

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Maßnahmenkatalog „Nachhaltig mobile Quartiere“	12
• Tabelle 2: Maßnahmenkatalog „Sicher und lebenswert: verkehrsreduziertes Lippstadt“	13
• Tabelle 3: Maßnahmenkatalog „Mobil mit Verstand“	14
• Tabelle 4: Maßnahmenkatalog „Aktiv mobil in Lippstadt“	15
• Tabelle 5: Maßnahmenkatalog „Gemeinsam mobil in Lippstadt“	16
• Tabelle 6: Maßnahmenkatalog „Umweltfreundlich mobil in der Region“	17
• Tabelle 7: Maßnahmenkatalog „klimaschonend motorisiert“	19
• Tabelle 8: Maßnahmenkatalog „MIV zukunftsorientiert aufgestellt und abgewickelt“	20
• Tabelle 9: Maßnahmenkatalog „Güter organisiert“	21
• Tabelle 10: Empfehlungen für Prüfaufträge zur Anordnung von Tempo 30 in der südlichen Innenstadt	48
• Tabelle 11: Kategoriengruppen im Straßennetz nach RIN	100
• Tabelle 12: Verknüpfung von Verkehrswegekategorien nach RIN mit möglichen Stadtstraßen-Typen nach der RAS	101
• Tabelle 13: Hauptverkehrsstraßen in Lippstadt im Bestand nach Verbindungsfunktionsstufen (II-IV)	104

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Methodik und Projektaufbau des Verkehrsentwicklungsplans Klimafreundliche Mobilität	5
• Abbildung 2: Bausteine der Beteiligung von Fachleuten und Öffentlichkeit	6
• Abbildung 3: Ablauf des Beteiligungsprozesses	6
• Abbildung 4: Rahmenplan Auf dem Rode – Vorentwurf – vorläufiger Planungsstand (Stadt Lippstadt, Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz, Januar 2019)	23
• Abbildung 5: Siedlungsvorhaben Auf dem Rode – Lage im Stadtraum und Infrastruktur / Anbindung des Umweltverbundes in die Altstadt	29
• Abbildung 6: geplanter Verlauf der Linie C6, Lage weiterer Haltestellen und geplante Fuß- und Radwegeanbindungen	31
• Abbildung 7: Beispiel zu prüfender Straße zur Aufhebung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen	38
• Abbildung 8: Belastungsbereiche für den Radverkehr nach ERA (ergänzt)	38

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwicklungsplan
„Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Stadt Lippstadt	● Abbildung 9: Prinzipskizzen zur Südstraße	41
Verkehrsentwick-	● Abbildung 10: Prinzipskizzen zum Straßenumbau der Stirper Straße	43
lungsplan	● Abbildung 11: Knotenpunkte Erwitter Straße im Bestand	45
Klimafreundliche	● Abbildung 12: Knotenpunkte Erwitter Straße im Lösungs-Vorschlag	46
Mobilität“	● Abbildung 13: Prinzip zur Ausweitung des AST-Angebots in Kernstadt Lippstadt und den Stadtteilen – z.B. durch eine Verdoppelung der angebotenen AST-Abfahrten	69
Berichtsteil Konzeption	● Abbildung 14: Mobilitätsstationen - Beispiel in Offenburg	71
April 2019	● Abbildung 15: Quell- und Zielverkehre des Pkw-Verkehrs in und aus der Stadt Lippstadt	77
	● Abbildung 16: Quell- und Zielverkehre des Pkw-Verkehrs in und aus der Altstadt Lippstadt	78
	● Abbildung 17: Standorte von Ladestationen in Lippstadt	84
	● Abbildung 18: Beispiel eines gekennzeichneten Ladestandorts	87
	● Abbildung 19: Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Prognose-Nullfall 2030	110
	● Abbildung 20: Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 1 - Südtangente / Durchstich Uniongelände - gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030	112
	● Abbildung 21: Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 2 - Querspange Gewerbegebiet am Wasserturm - gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030	113
	● Abbildung 22: Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 3 Querspange Stirper Warte/ Erwitter Str. gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030	114
	● Abbildung 23: Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 4 - Tempo 30 in der Barbarossastraße/ Eichendorffstraße und Bastionstraße sowie Westernkötter Straße und Am Schwibbogen (zzgl. Lkw-Verbot) - gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030	115
	● Abbildung 24: Abnahme und Zunahme des Verkehrs im Planfall 5 – Ausbau des Schreibhüttenwegs – gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030	116
	● Abbildung 25: Streckenbelastungen und Fahrtenmenge des Lkw-Verkehrs (dunkelblaue Ziffern) im Innenstadtbereich	120
	● Abbildung 26: Beispiele E-Lastenräder und Pilotprojekte zur Citylogistik in anderen Städten	122
	● Abbildung 27: Annahmen zur Entwicklung der spezifischen Kraftstoff- und Stromverbräuche von Pkw	127
	● Abbildung 28: Anteile alternativer, energieeffizienter Antriebsarten im Klimaschutz-Szenario	130

• Abbildung 29: Umlegung des Planfalls zum Klimaschutz-Szenario – Ausschnitt Kernstadt	131	Stadt Lippstadt
• Abbildung 30: Umlegung des Planfalls zum Klimaschutz-Szenario – Ausschnitt Süd	131	Verkehrsentwicklungsplan
• Abbildung 31: Differenzumlegung Prognose-Nullfall 2030 und Klimaschutz-Planfall - Ausschnitt Kernstadt	132	„Klimafreundliche Mobilität“
• Abbildung 32: Differenzumlegung Prognose-Nullfall 2030 und Klimaschutz-Planfall - Ausschnitt Süd	132	Berichtsteil Konzeption
• Abbildung 33: Entwicklung der Straßenfahrleistung in Lippstadt im Trend- und Klimaschutz-Szenario 2030	134	April 2019
• Abbildung 34: Entwicklung des verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs in Lippstadt im Trend- und Klimaschutz-Szenario	134	
• Abbildung 35: Entwicklung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Lippstadt im Trend- und Klimaschutz-Szenario	135	

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Defizite Nahmobilität in der südlichen Innenstadt	35
• Karte 2: Maßnahmen zu Nahmobilität in der südlichen Innenstadt	37
• Karte 3: Defizitkarte - festgestellte Mängel im Untersuchungsnetz	62
• Karte 4: Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsnetz	63
• Karte 5: Bestandsanalyse Öffentlicher Nahverkehr	68
• Karte 6: Öffentlicher Nahverkehr Lippstadt – Konzept 2030	70
• Karte 7: Konzept zur stadtverträglichen Steuerung des Ziel- und Quellverkehrs in der Altstadt	81
• Karte 8: Gesamtstädtische Hauptverkehrsstraßen HVS sowie Haupteerschließungsstraßen und deren Verbindungsfunktionen – Bestand	105
• Karte 9: Hauptverkehrsstraßen HVS sowie Haupteerschließungsstraßen in der Kernstadt und deren Verbindungsfunktionen – Bestand	105
• Karte 10: Einordnung des Netzes aus Hauptverkehrsstraßen und Haupteerschließungsstraßen in Lippstadt nach RASt-Straßentypen im Bestand	109
• Karte 11: Einordnung des Netzes aus Hauptverkehrsstraßen und Haupteerschließungsstraßen in der Lippstädter Kernstadt nach RASt-Straßentypen im Bestand	109
• Karte 12: Hauptverkehrsstraßen und deren Verbindungsfunktionen – Entwicklung 2030+	117
• Karte 13: Konzept Wirtschafts- und Lieferverkehre	123

Stadt Lippstadt

**Verkehrsentwick-
lungsplan**

**Klimafreundliche
Mobilität“**

Berichtsteil Konzeption

April 2019

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de