

Bericht

Alte Hansestadt Lemgo – Mobilitätskonzept

November 2023

LK Argus Kassel GmbH

Alte Hansestadt Lemgo

Mobilitätskonzept

Bericht

Auftraggeber

Alte Hansestadt Lemgo

Planung und Bau

Heustraße 36-38

32657 Lemgo

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Intania Arinta, M. Sc.

Katharina Döbler, M. Sc.

Kassel, 27. November 2023

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Projekttablauf	3
3	Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung	6
3.1	FGSV-Hinweise zur Nahmobilität	6
3.2	Weitere Regelungen und Empfehlungen	8
3.2.1	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)	8
3.2.2	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)	8
3.2.3	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002)	9
3.2.4	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)	10
4	Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Lemgo	11
4.1	Räumliche Einbindung und Verflechtung	11
4.2	Stadt- und Bevölkerungsstruktur	12
4.3	Pendelbeziehungen, Wirtschafts- und Bildungsstruktur	14
4.4	Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten	16
5	Vorhandene Strategien und Konzepte zur Nahmobilität	22
5.1	Aktuelle Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW und für Maßnahmen der Nahmobilität	22
5.1.1	Förderprogramme des Bundes	22
5.1.2	Fördermaßnahmen des Landes NRW	22
5.2	Planungen und Konzepte des Landes und des Kreises Lippe	23
5.2.1	Klimaschutzplan NRW	23
5.2.2	Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe	24
5.2.3	Radnetz OWL	25
5.2.4	Forderungskatalog der Menschen mit Behinderung	26
5.2.5	Leitfaden Mobilität – Clever unterwegs	27

5.3	Konzepte und Aktivitäten in der Alten Hansestadt Lemgo	29
5.3.1	Verkehrsentwicklungsplan 1990-1992	29
5.3.2	Führung des Radverkehrs auf den Wallanlagen in Lemgo – Bevorrechtigung der Wallquerungen	31
5.3.3	Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt	32
5.3.4	Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich	33
5.3.5	Klimaschutz-Teilkonzept – Klimafreundliche Mobilität	35
5.3.6	Aktualisierung Radverkehrskonzept 2015	37
5.3.7	Parkraumkonzept Lemgo – Verkehrsgutachten	39
5.3.8	Radverkehrsführung entlang der B 66 und der L 941	40
5.3.9	Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2018	42
5.3.10	Klimaneutralität und nicht-fossile Daseinsvorsorge für die Alte Hansestadt Lemgo. Aktualisierung und Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Lemgo	44
6	Analyse des Mobilitätsverhaltens	45
6.1	Mobilität der Lemgoer Bevölkerung	45
6.2	Mobilitätsbefragung TH OWL	49
6.3	Befragung der weiterführenden Schulen zum Verkehrsverhalten	50
7	Analyse des Mobilitätsangebotes	51
7.1	Verkehrsnetze und Infrastruktur	51
7.1.1	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	51
7.1.2	Radverkehr	53
7.1.3	Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (ÖPNV und SPNV)	59
7.1.4	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	61
7.1.5	Vernetzte Mobilität	65
7.2	Verkehrssicherheit	67
7.3	Bestands- und Defizitanalyse	69

7.3.1	Lemgo und Brake	70	Alte Hansestadt Lemgo
7.3.2	Entrup	75	Mobilitätskonzept
7.3.3	Hörstmar	75	November 2023
7.3.4	Leese	76	
7.3.5	Lieme	77	
7.3.6	Lüerdissen	78	
7.3.7	Matorf-Kirchheide und Brüntorf	78	
7.3.8	Kirchheide	79	
7.3.9	Voßheide	80	
7.3.10	Wahmbeck	80	
7.3.11	Weitere Orte	81	
7.4	SWOT-Analyse zum Fuß- und Radverkehr	81	
8	Leitbild und Leitziele	84	
9	Handlungskonzept	87	
9.1	Übergeordnete Maßnahmen der Handlungsfelder	90	
9.1.1	Förderung des Fußverkehrs	90	
9.1.2	Förderung des Radverkehrs	101	
9.1.3	Förderung der vernetzten Mobilität	117	
9.1.4	Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds	126	
9.1.5	Mobilitätsmanagement	129	
9.2	Einzelmaßnahmen	134	
9.3	Leitprojekte	136	
10	Evaluationskonzept	163	
10.1	Umsetzungsanalyse	163	
10.2	Wirkungsanalyse	164	
10.3	Evaluation der Leitprojekte	166	
	Tabellenverzeichnis	167	

Alte Hansestadt Lemgo	Abbildungsverzeichnis	167
Mobilitätskonzept	Kartenverzeichnis	169
November 2023	Anlagenverzeichnis	171

1 Einleitung

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Die Alte Hansestadt Lemgo liegt im Nordosten Nordrhein-Westfalens und gehört zum Kreis Lippe. Die Stadt hat ca. 43.000 Einwohner:innen, die verteilt auf die Kernstadt sowie 13 weitere Ortsteile leben. Eine Vielzahl an Berufspendler:innen, Schüler:innen und Student:innen bedingen ein hohes tägliches Verkehrsaufkommen. Die Verkehrsmittelwahl fällt derzeit hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), der knapp 64 % am Modal-Split Lemgos ausmacht. Der Radverkehrsanteil beträgt in Lemgo 18 % und ÖV-Anteil ca. 9 %.

Um den MIV-Anteil am Modal-Split zu senken und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern, soll ein Mobilitätskonzept für die Alte Hansestadt Lemgo mit Schwerpunkt auf die Nahmobilität erstellt werden. Dieses hat das Ziel, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu reduzieren und den Verkehr zukünftig stärker über den Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV) abzuwickeln. Hierfür sollen Anreize zur Verlagerung der MIV-Fahrten geschaffen werden, indem der Rad- und Fußverkehr gefördert und insbesondere im Bereich der Innenstadt weiter gestärkt wird. Des Weiteren gilt es, die Verknüpfungen zum Auto, ÖPNV und SPNV herauszuarbeiten, um die Grundvoraussetzung für eine kombinierte Nutzung zu schaffen.

Bei der Bearbeitung soll im besonderen Maße an bestehende Planungen und Konzepte, die die Mobilität betreffen, angeknüpft werden. Beispielsweise wurde im Jahr 1997 das Radverkehrskonzept erstellt, das in den Jahren 2008 und 2015 überarbeitet und aktualisiert wurde. Des Weiteren wurde 2015 ein Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ erarbeitet, in dem konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt wurden. Hierzu wurde auch ein Forum durchgeführt, in dem die Maßnahmenvorschläge mit 50 zufällig ausgewählten Bürger:innen diskutiert wurden. Das Ergebnis soll zu einem repräsentativen Bürger:innengutachten zusammengeführt werden. Die vorhandenen Planungen und Strategien wurden bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu Grunde gelegt und auch bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt.

Das Mobilitätskonzept entsteht auch als ein Baustein für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan, der letztmalig im Jahr 1990 aufgestellt, aber nicht beschlossen wurde. Parallel zum Mobilitätskonzept wird der Verkehrsentwicklungsplan in Lemgo fortgeschrieben. Im Rahmen dessen wird eine Haushaltsbefragung zur Erhebung von Modal-Split-Werten durchgeführt. Die Ergebnisse aus diesem Mobilitätskonzept werden bei der Erarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans integriert berücksichtigt.

Bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes wurde ein ganzheitlicher Ansatz gewählt, bei dem die Mobilität nicht losgelöst, sondern integriert mit allen anderen Themenfeldern der Stadt- und Umweltentwicklung betrachtet wurde.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Da eine nachhaltige Mobilität Verhaltensänderungen erfordert, ist es wichtig, das Mobilitätskonzept nicht nur für, sondern mit der Bevölkerung Lemgos zu entwickeln. Dementsprechend wurde das Mobilitätskonzept durch einen umfassenden Abstimmungs- und Beteiligungsprozess begleitet. Neben Vertreter:innen der Stadt und weiteren Fachleuten wurde die Bevölkerung Lemgos im Rahmen einer Online-Beteiligung und Bürger:innenbeteiligung (z. B. Begehung und Befahrung mit Workshop) einbezogen. Denn nur durch den Dialog mit den Menschen, die in Lemgo leben und arbeiten, kann ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, welches durch den Großteil der Stadtgesellschaft mitgetragen wird.

Gefördert wird das Mobilitätskonzept nach den Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) des Landes Nordrhein-Westfalen.

2 Projektlauf

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Die nachfolgende Auflistung zeigt, welche Arbeitsschritte zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Alte Hansestadt Lemgo erfolgt sind.

- Grundlageermittlung: Synoptische Auswertung vorhandener Konzepte und Planungen
- Sektorale Bestandsanalysen zum Status quo zu den einzelnen Verkehrsarten bzw. deren Verknüpfung
- Definition von Leitbildern und Leitzielen für die zukünftige Mobilität Lemgos
- Erarbeitung eines integrierten Maßnahmen- und Handlungskonzeptes
- Erstellung eines Evaluierungskonzeptes und einer Dokumentation

Des Weiteren wurde die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes durch einen umfassenden Abstimmungs- und Beteiligungsprozess begleitet:

- Zum Projektstart erfolgte ein Auftaktgespräch in zwei Teilen am 25.07. und 09.08.2022 zwischen der Stadt Lemgo als Auftraggeber, vertreten durch den Fachbereich Planung und Bau, sowie dem Gutachterbüro LK Argus Kassel GmbH. Das Auftaktgespräch diente dem Austausch über bzw. der Konkretisierung der Zielsetzungen des Projektes und der Projektplanung sowie dem Austausch von Informationen zu möglichen Beteiligungsformaten. Ebenfalls wurden geklärt, welche relevanten Materialien, die zur Einarbeitung in die örtliche Situation von Bedeutung sind, zur Verfügung gestellt werden können.
- Zur Feststellung des Status quo der Nahmobilität wurde vom 19. Oktober bis zum 20. November 2022 eine Online-Beteiligung durchgeführt, bei der Informationen zum Mobilitätsangebot im Bestand und zu räumlich verortete Stärken und Schwächen gesammelt wurden. Hierbei konnten über das Online-Portal „Beteiligung NRW“ 674 Teilnehmende beim Dialog 1 (Wie sind sie in Lemgo unterwegs?) und 446 Teilnehmende beim Dialog 2 (Verortung von Problemen und Anmerkungen in einem Stadtplan) erreicht werden. Die Ergebnisse daraus flossen in die Analyse und später in die Konzepterstellung ein.
- Neben der Online-Beteiligung wurde eine Begehung und Befahrung mit anschließendem Workshop durchgeführt. Hierbei wurden mit den Teilnehmenden auf vorher festgelegten Routen über die aktuelle Fuß- und Radverkehrssituation diskutiert sowie erste Handlungsbedarfe gemeinsam abgeleitet. Insgesamt haben 22 Personen daran teilgenommen.
- Im Rahmen der ersten Sitzung der Lenkungsgruppe am 16.11.2022, an der neben Vertreter:innen der Verwaltung auch eingeladene Akteure von Ver-

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

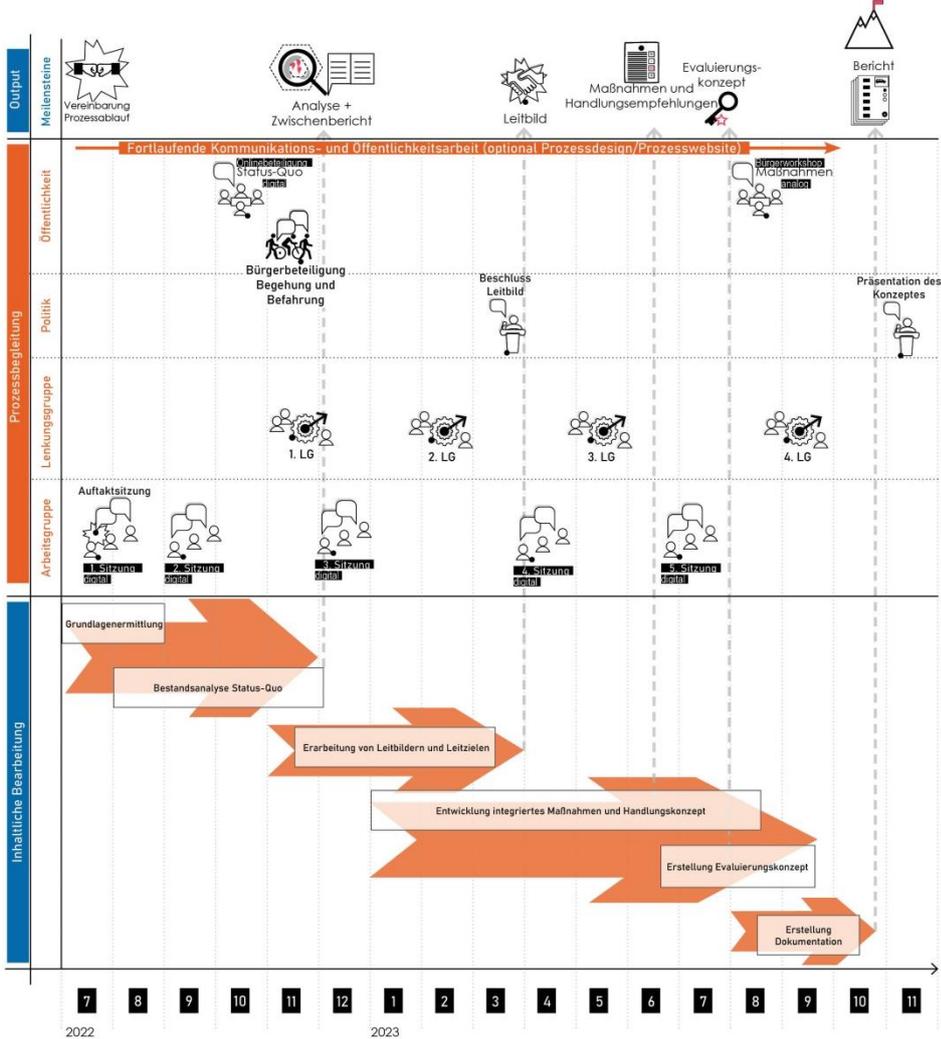
bänden teilnahmen (insgesamt 15 Teilnehmende), erfolgte eine Vorstellung der beteiligten Personen inklusive der Äußerung zu Erwartungen an das Mobilitätskonzept, die Besprechung der Bearbeitungsinhalte und eine erste Abfrage zu Ideen und Wünschen für die zukünftige Mobilität Lemgos.

- Im Rahmen der zweiten Sitzung der Lenkungsgruppe am 08.02.2022 erfolgte die Vorstellung der Ergebnisse aus den bisher durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen (Online-Beteiligung sowie Begehung und Befahrung). Zudem wurden die ersten Vorschläge zum Leitbild und Leitziele für das Mobilitätskonzept vorgestellt, zu denen die Teilnehmenden der Lenkungsgruppe ein Feedback geben konnten.
- Im Verkehrsausschuss am 22.03.2023 wurden das Leitbild und die Leitziele des Mobilitätskonzeptes der Politik vorgestellt und von der Mehrheit der Ausschussmitglieder beschlossen.
- Die dritte Sitzung der Lenkungsgruppe fand am 22.05.2023 statt und war eine kombinierte Sitzung zwischen Mobilitätskonzept und Verkehrsentwicklungsplan. Bezüglich des Mobilitätskonzeptes wurde das Vorgehen zum Handlungskonzept und zur Maßnahmenentwicklung vorgestellt. Darüber hinaus gab es eine Übersicht der Handlungsfelder, Maßnahmen und Leitprojekte, zu denen die Teilnehmenden Feedback geben konnten. Insbesondere die Leitprojekte wurden hierbei diskutiert.
- Auf Wunsch der Teilnehmenden von der Begehung und Befahrung, die im Rahmen der Analyse des Mobilitätskonzeptes stattfand, wurde ein Bürgerworkshop am 30.08.2023 durchgeführt. Eingeladen wurden ausschließlich die Teilnehmenden der Begehung und Befahrung. Insgesamt wurde die Veranstaltung von 13 Personen besucht. Hierbei wurden die Analyseergebnisse, das Handlungskonzept mit den Maßnahmenvorschlägen und ausgearbeiteten Leitprojekten vorgestellt. Den Teilnehmenden wurde die Möglichkeit gegeben, Rückmeldung dazu zu geben.
- In der vierten und letzten Lenkungsgruppe am 19.09.2023 wurde das Ergebnis des Handlungskonzeptes sowie die 10 ausgearbeiteten Leitprojekte vorgestellt. Zu den Leitprojekten sowie zum Evaluationskonzept, das ebenfalls präsentiert wurde, konnten die Teilnehmenden Feedback geben.
- Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes werden im Verkehrsausschuss am 08.11.2023 vorgestellt.

● **Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes**

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



3 Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung

Im Nachfolgenden sind als wesentliche Grundlagen für die Förderung der Nahmobilität Aussagen aus den FGSV-Hinweisen zur Nahmobilität sowie ausgewählte Aussagen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Landstraßen (RAL 2012) sowie den Empfehlungen für Fuß- und Radverkehrsanlagen (EFA 2002, ERA 2010) dargestellt.

Neben den allgemeinen Richtlinien, Hinweisen und Empfehlungen für die Nahmobilität ist für das Land Nordrhein-Westfalen auch das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW)¹ aus dem Jahr 2021 eine wichtige Grundlage zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Es stellt die Nahmobilität mit dem motorisierten Individualverkehr auf eine Stufe und stärkt unter anderem die kommunale Unterstützung im Bereich Beratung und Finanzierung durch das Land.

3.1 FGSV-Hinweise zur Nahmobilität

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweise zur Nahmobilität“² haben zum Ziel, die Stärkung von Nahmobilität als wichtigen Baustein der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt in das politische und fachliche Bewusstsein zu bringen.³

Nahmobilität „bezieht sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben“⁴. Entsprechend der Hinweise ist eine funktionierende Nahmobilität von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Sie erfordert eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und ggf. zusätzlichen Mobilitätsangeboten (z. B. Car-Sharing, Bike-Sharing), mit denen auf attraktiven und sicheren Wegen eine Vielzahl diverser Ziele in räumlicher Nähe zu erreichen ist. Für die Lebens- und die Raumqualität hat die Nahmobilität eine vielschichtige Bedeutung. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und fördert Gesundheit, lokale Wirtschaft sowie soziale Begegnungen. Da das Zufußgehen nahezu alle Bevölkerungsgruppen betrifft und ohne formale Hürden auskommt, ist es für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs. Eine Förderung der Nahmobilität ist zudem für die öffentliche Hand bezahlbar, hat positive Auswirkungen auf die Flächeneffizienz und ist klima- und umweltfreundlich.

¹ Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG) vom 09.11.2021

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Ausgabe 2014

³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Ausgabe 2014, S. 5

⁴ ebenda

Wichtige Faktoren und Rahmenbedingungen, die Nahmobilität ermöglichen sowie deren Qualität beeinflussen, sind⁵:

- relevante Ziele in der Nähe (Nahversorgung und Naherholung als wichtige Voraussetzungen für Nahmobilität)
- Vernetzung (Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsangeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen)
- Infrastruktur/Platz (attraktive, sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume)
- Schutz/Sicherheit (Verkehrssicherheit, besonders an Kreuzungen und auch zwischen Fuß- und Radverkehr)
- Klima (Wetterlage, Komfortansprüche, Anforderungen, Mobilitätskultur)
- gute Instrumente und Datengrundlagen (Kleinräumige Binnenverkehre werden oft in Erhebungen zum Mobilitätsverhalten vernachlässigt)
- spezifische Prozessgestaltung kurzer Wege: „Die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ist als Prozess zu verstehen, an dem die relevanten Akteure zu beteiligen sind. Gerade die Bewohner und Beschäftigten, Unternehmer und Besucher vor Ort kennen die Bedürfnisse, die Problemlagen, aber auch die möglichen Lösungsansätze am besten.“⁶

Aus den Faktoren, die die Nahmobilität beeinflussen, lassen sich entsprechende Ansätze ableiten, diese sind zu stärken. Um Potenziale der Nahmobilität zu nutzen, sollen nach den Empfehlungen der FGSV folgende konzeptionelle Qualitätsanforderungen geschaffen werden:

- Verbesserung des Verständnisses für kleinräumiges Mobilitätsverhalten
- Herstellung einer kompakten Siedlungsstruktur: „Eine wesentliche Voraussetzung für Nahmobilität ist [...] eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer funktionalen Nutzungsmischung und angemessener städtebaulicher Dichte.“⁷
- komfortable und sichere Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr
- attraktive Umfeldgestaltung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Erreichbarkeit und barrierefreie Gestaltung von Aktivitäten-Standorten im Nahbereich

⁵ vgl. ebenda, S. 8-9

⁶ ebenda, S. 8

⁷ ebenda, S. 19

3.2 Weitere Regelungen und Empfehlungen

3.2.1 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)⁸ wird der Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum formuliert. Dabei wird die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit und des Komforts für den motorisierten Individualverkehr zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV betont.⁹

Die RASt empfehlen abhängig von den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen und der Umfeldsituation sowie unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite Straßenquerschnitte für typische Entwurfsituationen. Darüber hinaus wird als „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche Bemessung beschrieben. Diese ist ein „Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, d. h. Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer ‚Straßenraumgestaltung vom Rand aus‘.¹⁰

Mit der städtebaulichen Bemessung wird ein wesentliches Ziel der Nahmobilitätsförderung, die Schaffung attraktiver und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsräume, unterstützt.

3.2.2 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)

In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)¹¹ werden anbaufreie Straßen außerorts standardisiert. Die Landstraßen werden je nach Straßenkategorie bzw. ihrer Funktion im Netz in vier Entwurfsklassen eingeteilt. Ziel ist es im Besonderen die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem „eine der Netzfunktion angemessene Fahrweise unterstützt“¹² wird.

Unter dem Aspekt der Nahmobilität sollen eine sichere Nutzung der Landstraßen durch schwache Verkehrsteilnehmer:innen, eine gute Verbindungs- und

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06

⁹ vgl. ebenda, S. 15

¹⁰ ebenda, S. 10

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012.

¹² ebenda, S. 11

Erschließungsqualität im Radverkehr (und ggf. im Fußverkehr) sowie eine gute Beförderungsqualität im ÖPNV gewährleistet werden.¹³

Insbesondere für den Radverkehr haben die RAL Relevanz, indem je nach Entwurfsklasse angemessene zulässige Höchstgeschwindigkeiten und eine Trennung vom Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen werden.

3.2.3 Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002)

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)¹⁴ beinhalten Aussagen zu den Charakteristika und den generellen Grundanforderungen des Fußverkehrs sowie zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Fußverkehrsanlagen.

Der Fußverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, um u. a. hohe Sicherheit zu bieten, umwegfreie Verbindungen zu schaffen, ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer:innen zu minimieren. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten als wichtige Kriterien für die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger:innen. Neben der Gehwegbreite ist sicherzustellen, dass ausreichend, komfortabel nutzbare und vor allem sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere an Knotenpunkten und entlang wichtiger Verbindungen des Fußverkehrs, bestehen.

Die Grundanforderung an die Gehwegbreite gemäß Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen sehen vor, dass zwei Fußgänger:innen einander begegnen können. Daraus ergibt sich eine in der Regel erforderliche Breite des Seitenraumes von mindestens 2,30 bis 2,50 m¹⁵. Darüber hinaus sind bei wichtigen Infrastruktureinrichtungen des Fußverkehrs Breitenzuschläge im Seitenraum mit einzuplanen.

Für Querungsanlagen werden abhängig von der Fahrbahnbreite, der Kfz-Spitzenstundenbelastung, dem Fußverkehrsaufkommen und der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit verschiedene Anlagentypen (z. B. bauliche Maßnahmen ohne Vorrang, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) empfohlen. Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)¹⁶

¹³ vgl. ebenda, S. 13f

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002.

¹⁵ Für den Begegnungsfall werden in der RAS 06 2,50 m als Mindestgehwegbreite angegeben bzw. 1,50 m in engen dörflichen Hauptstraßen (vgl. RAS 06, S. 36)

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Ausgabe 2001

ergänzen und präzisieren die Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO, nach denen Fußgängerüberwege anzuordnen sind. In den R-FGÜ werden Grundsätze, Voraussetzungen und die erforderliche Ausstattung von Fußgängerüberwegen erläutert.

3.2.4 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Analog zu den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) liefern die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹⁷ eine Grundlage zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Anlagen für den Radverkehr. Abhängig von der Kraftverkehrsbelastung, Bedeutung und Lage der Straße werden dabei unterschiedliche Radanlagentypen für die Verkehrsführung (Führungsprinzipien Mischen, Teilseparation und Trennen) und Querung mit verschiedenen Entwurfsparametern empfohlen, welche die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes des Radverkehrs gewährleisten sollen. Dabei sind Flächenansprüche von in der Regel mindestens 1,50 m (für Schutzstreifen) zu berücksichtigen. Für Einrichtungsräderwege beträgt das Regelmaß 2,00 m.

An Knotenpunkten soll die Radverkehrsführung über eine eindeutige Führung verfügen, die eine zügige und sichere Befahrbarkeit ermöglicht. Ein besonderes Augenmerk soll auf dem Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrer:innen und abbiegenden Kraftfahrzeugen liegen. Grundsätzlich sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten.

Im Jahr 2023 arbeitet die zuständige Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) an der Überarbeitung der Regelwerke (u. a. RAST, ERA und EFA). Es soll neue Empfehlungen zur Errichtung von Radverkehrsanlagen mit modifizierten Regelbreiten der Radverkehrsanlagen geben.¹⁸

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

¹⁸ vgl. ADFC Bochum (2023): Kommt die ERA 2023? URL: <https://bochum.adfc.de/artikel/kommt-die-era-2023> [Zugriff: 10.07.2023]

4 Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Lemgo

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

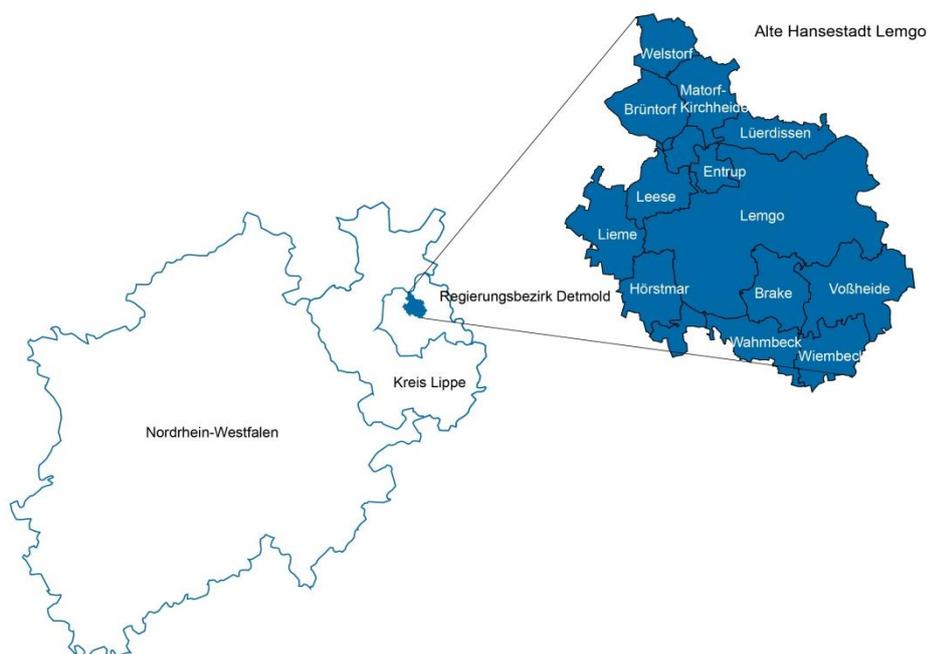
Im Folgenden werden die wesentlichen räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen beschrieben, die die Stadt Lemgo prägen und die bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen sind.

4.1 Räumliche Einbindung und Verflechtung

Die Alte Hansestadt Lemgo liegt im Nordosten Nordrhein-Westfalens. Lemgo ist die drittgrößte Stadt des Kreises Lippe und gehört zum Regierungsbezirk Detmold. Das nächstgelegene Oberzentrum ist die Stadt Bielefeld, welche in ca. 25 Kilometer Entfernung westlich der Stadt Lemgo liegt.

Lemgo liegt zentral im Landkreis Lippe und grenzt (im Uhrzeigersinn beginnend) im Norden an die Städte und Gemeinden Kalletal, Dörentrup, Blomberg, Detmold, Lage, Bad Salzuflen (Kreis Lippe) und Vlotho (Kreis Herford).

- **Abbildung 2:** Lage des Untersuchungsgebiets Alte Hansestadt Lemgo



Die Bundesstraßen B 66 und B 238 durchqueren Lemgo – die B 66 in ost-westlicher Richtung, die B 238 in nord-westlicher Richtung. Das Straßennetz im Stadtgebiet und die Verkehrsbelastungen werden im Kapitel 7.1.4 ausführlicher beschrieben.

In Lemgo gibt es keine direkte Anbindung an das Bundesautobahnnetz. Eine Verbindung zur A 2 besteht über die L 712, die von Blomberg nach Bad Salzuflen / Herford führt, wo sich die nächstgelegene Anschlussstelle befindet (ca. 18 km westlich von Lemgo). Einen weiteren Anschluss an das Bundesauto-

bahnnetz gibt es bei Bad Oeynhausen zur A 30 (ca. 20 km nordwestlich von Lemgo). Die A 30 ist über die Anschlussstelle Ostwestfalen-Lippe zu erreichen.

Lemgo ist durch den Bahnhof Lemgo und die Haltepunkte Lemgo-Lüttfeld und Lemgo-Hörstmar an den Schienenverkehr angebunden. Am Bahnhof Lemgo hält stündlich die RB 73 Richtung Lage – Oerlinghausen – Bielefeld Hauptbahnhof. Ebenso befindet sich dort der ZOB, an dem mehrere Regionalbuslinien halten, die Lemgo mit den umliegenden Gemeinden Lemgos verbinden. Der nächste Fernverkehrsbahnhof ist in Bielefeld.

Im Straßenpersonennahverkehr ist die Stadt von einem Stadtbusnetz mit fünf Linien erschlossen¹⁹:

- Linie 1 Lüerdissen – Brake Schule
- Linie 2 Matorf – Stucken
- Linie 3 Spiegelberg – Biesterberg
- Linie 4 Treffpunkt – Lieme
- Linie 5 Treffpunkt – Talle

Ein zentraler Umsteigepunkt für alle Stadtbuslinien ist der Busbahnhof („Treffpunkt“) vor der Kirche St. Johann im Historischen Stadtkern an der Fußgängerzone Mittelstraße.

4.2 Stadt- und Bevölkerungsstruktur

Das Mittelzentrum Alte Hansestadt Lemgo unterteilt sich in die Kernstadt und 13 Ortsteile mit insgesamt 42.937 Einwohner:innen (Stichtag 31.12.2022). Von diesen haben 41.404 Personen ihren Hauptwohnsitz in Lemgo.

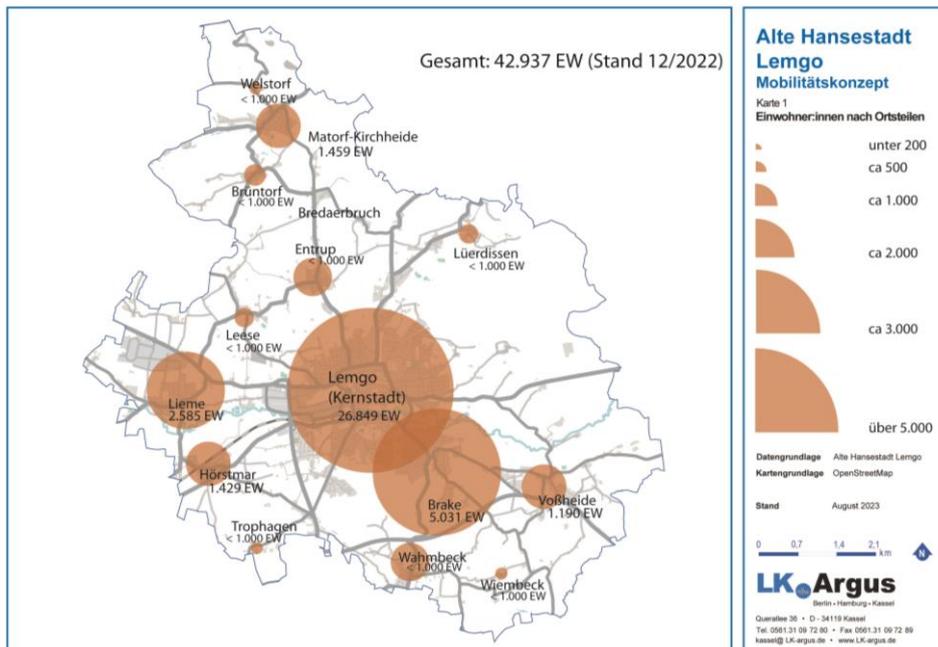
Die Bevölkerungsdichte beträgt rund 411 Einwohner:innen pro km². Der bevölkerungsreichste Ortsteil ist die Kernstadt Lemgo mit 26.849 Einwohner:innen (siehe Tabelle 1). Weitere größere Ortsteile sind Brake mit 5.031 Einwohner:innen, Lieme mit 2.585, Matorf-Kirchheide mit 1.459, Hörstmar mit 1.429 und Voßheide mit 1.190 Einwohner:innen. In der Kernstadt befinden sich der Bahnhof und ein Großteil weiterer relevanter Ziele wie z. B. Schulen, Kitas und Einzelhandel. Die restlichen Ortsteile Lemgos sind eher ländlich geprägt und verfügen über eine geringe Bevölkerungsdichte (siehe Karte 1).

¹⁹ vgl. Stadtwerke Lemgo GmbH (2022): Auskunft. Verbindungen. URL: <https://www.stadtbus-lemgo.de/stadtbus-lemgo/auskunft/verbindungen/#BL1> [Zugriff: 23.08.2022]

● **Karte 1:** Einwohner:innen nach Ortsteilen

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Siehe auch Kartenanhang (Anlage 1)

● **Tabelle 1:** Wohnbevölkerung nach Ortsteilen²⁰

Ortsteile	Einwohner:innen (Stand Dezember 2022)
Lemgo	26.849
Brake	5.031
Liemme	2.585
Matorf-Kirchheide	1.459
Hörstmar	1.429
Voßheide	1.190
Entrup	986
Wahmbeck	849
Lüerdissen	789
Brüntorf	628
Leese	590
Trophagen	197

²⁰ Alte Hansestadt Lemgo (2023): Statistische Angaben. URL: <https://www.lemgo.de/statistik> [Zugriff: 10.07.2023]

Ortsteile	Einwohner:innen (Stand Dezember 2022)
Wiembeck	185
Welstorf	170
Gesamt	42.937

Die Tabelle 2 zeigt die Bevölkerungsentwicklung in der Alten Hansestadt Lemgo für den Zeitraum von 2018 bis 2022. In 2018 betrug die Bevölkerungszahl 43.861 Einwohner:innen. Zwischen 2019 und 2021 ist eine negative Bevölkerungsentwicklung festzustellen. In 2022 hat die Bevölkerungszahl wieder zugenommen.

● **Tabelle 2:** Bevölkerungsentwicklung (2018-2022)²¹

Stand	30.06. 2018	30.06. 2019	30.06. 2020	30.06. 2021	30.06. 2022
Einwohner:innen gesamt	42.861	42.927	42.791	42.675	42.973
Einwohner:innen mit Hauptwohnsitz	41.429	41.431	41.304	41.205	41.474
Bevölkerungsdichte [EW je km²]	Ca. 411	Ca. 411	Ca. 410	Ca. 409	Ca. 411

4.3 Pendelbeziehungen, Wirtschafts- und Bildungsstruktur

In Lemgo waren im Jahr 2021 19.097 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig gemeldet (Stichtag 30.06.2021).²² Diese verteilen sich zu 34,4 % auf das produzierende Gewerbe, zu 64,8 % auf Dienstleistung, Handel, Gastgewerbe und der Rest auf sonstige Dienstleistungen.

Zum Stichtag am 30.06.2020 sind 13.166 Menschen zum Arbeiten nach Lemgo eingependelt, 10.842 Menschen aus Lemgo ausgependelt. Somit hat die Stadt mit 2.324 Beschäftigten einen hohen Einpendler:innenüberschuss.²³ Die oben genannten Zahlen beziehen sich nur auf die sozialversicherungspflichtigen Pendler:innen. Der Gesamtpendelndenanteil ist höher, da beispielsweise

²¹ Alte Hansestadt Lemgo (2022): Zahlen, Daten, Fakten. URL: <https://www.lemgo.de/wirtschaft-wissenschaft/zahlen-daten-fakten> [Zugriff: 12.08.2022]

²² vgl. ebenda

²³ vgl. ebenda

Studierenden der TH OWL, Auszubildenden der Berufsschulen sowie geringfügig Beschäftigte auch nach Lemgo pendeln.

Ein hoher Anteil von 26 % der Auspendler:innen hat den Arbeitsstandort in Detmold, 12 % in Bad Salzuflen und 11 % in Bielefeld. Die meisten Einpendler:innen kommen aus Detmold, Lage, Bad Salzuflen, Kalletal und Dörentrup.

In die angrenzenden Städte und Gemeinden bestehen somit folgende Pendler:innenverflechtungen mit Lemgo (siehe Tabelle 3).

- **Tabelle 3:** Wichtige Pendelbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendler:innen)²⁴

Auspendler:innen aus der Stadt Lemgo	Anzahl
Detmold	2.829
Bad Salzuflen	1.258
Bielefeld	1.198
Lage	612
Dörentrup	536

Einpendler:innen in die Stadt Lemgo	Anzahl
Detmold	2.297
Lage	1.578
Bad Salzuflen	1.401
Kalletal	1.032
Dörentrup	1.026
Blomberg	671
Bielefeld	659

In Lemgo haben sich weltweit operierende Unternehmen wie bspw. der Medizintechnik-Hersteller Brasseler mit der Marke Komet, das Unternehmen ISRIN-GHAUSEN, Marktführer für die Entwicklung und Fertigung innovativer Sitzsysteme - ISRI®-Sitze, oder HOMAG Kantentechnik, Spezialist für Kantenanleimmaschinen angesiedelt. Des Weiteren prägen auch viele kleine mittelständische

²⁴ vgl. IT NRW (2020): Pendleratlas NRW, Übersicht; und Bundesagentur für Arbeit (2020): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Unternehmen die Wirtschaftsstruktur. Die Schwerpunkte finden sich im Bereich Maschinenbau, Metallverarbeitung und Medizintechnik.²⁵

Darüber hinaus ist Lemgo ein Wissenschaftsstandort. Im Süden der Innenstadt befindet sich der Innovation Campus Lemgo, auf dem mehrere Bildungsstandorte ansässig sind:

- Berufskollegs HANSE und Lüttfeld mit 3.833 Schüler:innen (Stand 2020/21)
- Technische Hochschule OWL mit 2.908 Student:innen am Standort Lemgo (Wintersemester 2022/23)²⁶
- Science-to-Business-Center Centrum Industrial IT (CIIT)
- Institut für Industrielle Informationstechnik (inIT)
- Fraunhofer IOSB-INA
- SmartFactoryOWL

Der Innovation Campus befindet sich in der südlichen Kernstadt. Dieser ist durch den SPNV über den Haltepunkt Lüttfeld erreichbar. Weitere Anbindungsmöglichkeiten bestehen durch den Stadtbus der Linie 1 (881), durch die Regionalbuslinie 790 sowie den Campus-Express als Schnellbus zwischen den Berufs- und Hochschulstandorten Lemgo und Detmold.

Des Weiteren ist das Industriegebiet West im Ortsteil Lieme verortet, das durch den ÖPNV nur über eine Regionallinie nach Bad Salzuflen erreichbar ist, die an der Peripherie des Industriegebietes hält.

4.4 Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten

Im Folgenden werden die einzelnen Ortsteile und ihre Rahmenbedingungen für die Nahmobilität kurz dargestellt. Hierbei geht es um zurückzulegende Entfernungen mit dem Fahrrad, um Höhenunterschiede und um vorhandene nahmobilitätsrelevante Ziele.

Alles bis 30 Kilometer kann eine „gute Strecke sein, um täglich mit dem Fahrrad zu fahren.“²⁷ Hierbei spielt auch die Topographie der Strecke und die Fitness

²⁵ vgl. Alte Hansestadt Lemgo (2022): Lemgo – starker Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort. URL: <https://www.lemgo.de/wirtschaft-wissenschaft/wirtschaft/wirtschaftsstandort> [Zugriff: 12.08.2022]

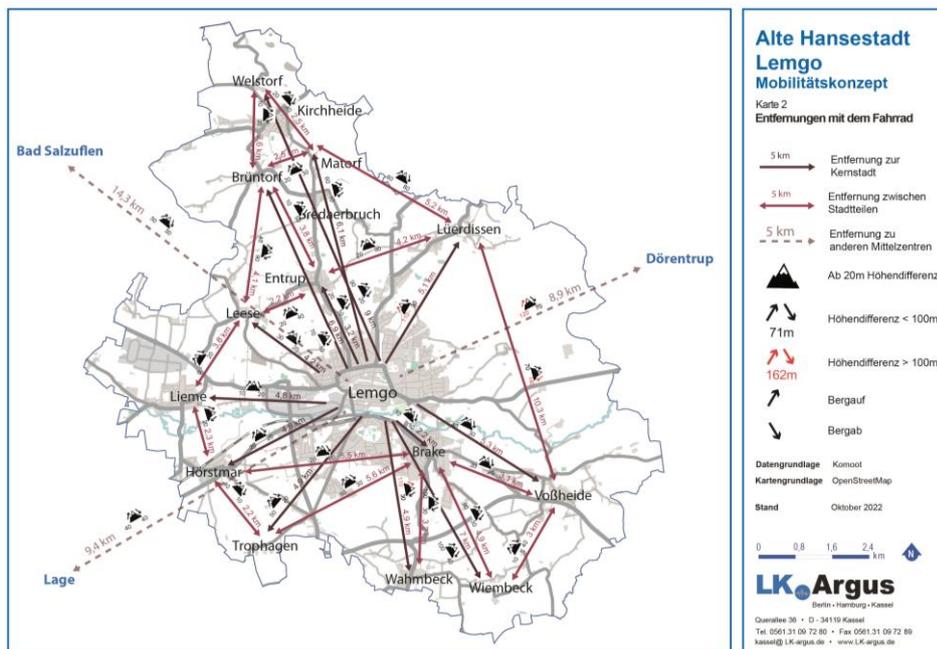
²⁶ vgl. Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe (o. J.): Zahlenspiegel. URL: <https://www.th-owl.de/hochschule/profil/zahlenspiegel/> [Zugriff: 02.11.2023]

²⁷ Stadtradfahrer (o. J.): Welche Entfernung für den Arbeitsweg ist mit dem Fahrrad zumutbar?. URL: <https://stadtradfahrer.de/arbeitsweg-welche-entfernung-ist-mit-dem-fahrrad-zumutbar/> [Zugriff: 12.08.2022]

der Radfahrende. Neben der Entfernung kann auch die Art des Geländes, auf dem Radfahrer:innen unterwegs ist, einen weiteren Faktor darstellen.

Die Entfernungen von den Ortsteilen in die Kernstadt sind gut mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die größte Entfernung (innerhalb des Stadtgebietes) bildet die Strecke zwischen Welstorf und der Kernstadt. Darüber hinaus sind die Strecken zwischen den Ortsteilen gut mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die größte Höhendifferenz ist auf der Strecke zwischen Kernstadt und Wahmbeck sowie zwischen Kernstadt und Lüerdissen festzustellen.

● **Karte 2:** Entfernungen mit dem Fahrrad



Siehe auch Kartenanhang

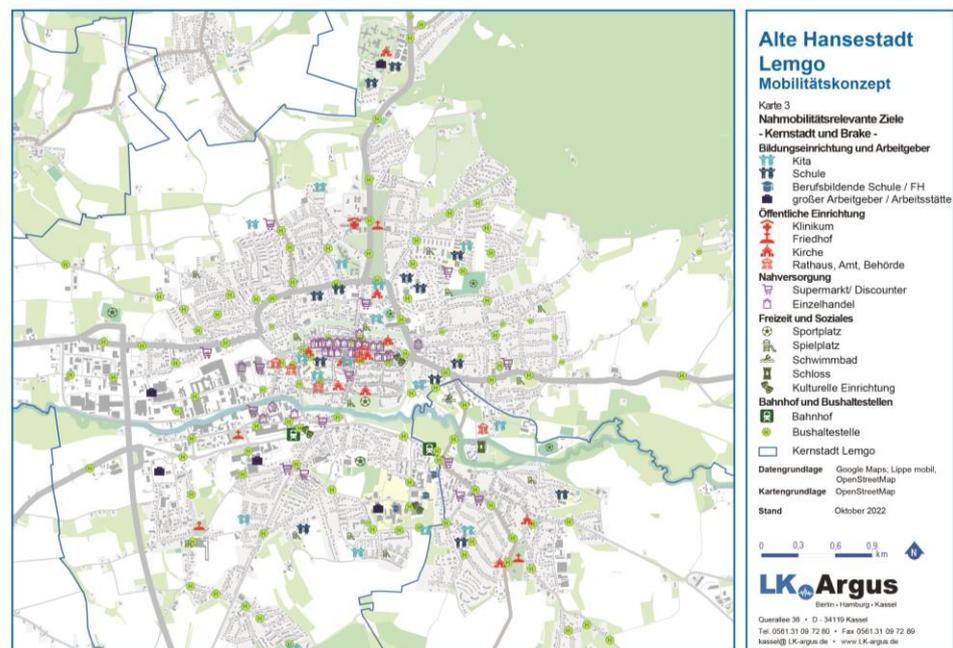
Kernstadt Lemgo

Die Kernstadt Lemgo liegt zentral im Stadtgebiet und beherbergt eine Vielzahl nahmobilitätsrelevanter Ziele, wie zum Beispiel den Bahnhof, das Rathaus mit der Stadtverwaltung, mehrere Schulen und Kitas und weitere öffentliche Einrichtungen. Die Kernstadt besitzt einen historisch gewachsenen Stadtkern. Die Altstadt, welche die nördliche Hälfte des historischen Stadtkerns bildet, stellt das Geschäfts- und Dienstleistungszentrum Lemgos dar. Ergänzend gibt es ein Angebot an Museen, Restaurants und Freizeiteinrichtungen. Außerhalb des historischen Stadtkerns befindet sich im Westen ein großes Gewerbegebiet „Grevenmarsch“, im Süden das Schulzentrum Lüttfeld (Berufskolleg) und das Innovationszentrum „Innovation Campus Lemgo“, welches u. a. die Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe beherbergt. Im Norden der Kernstadt befindet sich das Klinikum.

Brake

Der Ortsteil Brake grenzt direkt an die Kernstadt im Südosten an und verfügt über die zweitmeisten Einwohner:innen. Es gibt ein kleines Angebot lokaler Nahversorgungen, eine Busanbindung, eine Grundschule und die Bibelschule Brake. Aufgrund einer Vielzahl von Freizeitzielen wie dem Schwimmbad Eau Le, dem Schloss Brake und den Campingpark Lemgo ist der Ortsteil stark touristisch geprägt. Weitere nahmobilitätsrelevante Ziele sind mehrere Kirchen, die über den Ortsteil verteilt sind, der Friedhof, Arztpraxen und zwei Kitas. Zudem ist der Ortsteil mit dem Haltepunkt Lüttfeld an den Schienenverkehr angebunden. Die Busanbindung erfolgt über die Stadtbuslinien 1 (881) und 2 (882) sowie die Regionallinien 732, 790 und 921.

- **Karte 3:** Nahmobilitätsrelevante Ziele in der Kernstadt und Brake



Siehe auch Kartenanhang

Lieme

Der Ortsteil Lieme hat knapp 2.500 Einwohner:innen und gehört somit zu den größeren Ortsteilen. Lieme ist der westlichste Ortsteil Lemgos und grenzt an die umliegenden Nachbarstädte Lage und Bad Salzuffen an. Der Ortsteil gliedert sich in das Wohngebiet und in das Industriegebiet Lemgo West. Es gibt mehrere nahmobilitätsrelevante Ziele (siehe Karte 4 am Ende des Kapitels) wie z. B. Freibad, Gemeindehaus, Sportplatz und Spielplatz. Zudem gibt es Bildungseinrichtungen wie die Grundschule Lemgo-West und einen Kindergarten. Hingegen verfügt der Ortsteil über keine Nahversorgungseinrichtung außer einem Bäcker. Die nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit ist in der Kernstadt. Eine

Busanbindung besteht über die Stadtbuslinie 4 (884) sowie die Regionalbuslinie 963.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Matorf-Kirchheide

Matorf-Kirchheide liegt etwa 6 km nördlich der Kernstadt und hat knapp 1.400 Einwohner:innen. Der Ortsteil gliedert sich in die Dörfer Kirchheide, Matorf und Bredaerbruch, wobei ersteres am größten ist. Matorf/Bredaerbruch ist über den Stadtbus Linie 2 (882), Kirchheide ist über den Stadtbus Linie 5 (885) an den ÖPNV angebunden. Die meisten nahmobilitätsrelevanten Ziele befinden sich in Kirchheide. Dort gibt es ein kleines Dorfszentrum mit einer Bankfiliale und einer Fleischerei. Zudem beherbergt das Dorf mehrere Freizeitziele wie z. B. Freibad, Sportplatz und Bogensportverein. Darüber hinaus gibt es eine Grundschule, eine Kita und ein Gemeindehaus.

Hörstmar

Der Ortsteil Hörstmar liegt südwestlich der Kernstadt und hat etwa 1.400 Einwohner:innen. Durch den Ortsteil verläuft die Bahnstrecke Bielefeld – Lemgo. Es befindet sich ein SPNV-Haltepunkt in Hörstmar, sodass der Ortsteil direkt an den Schienenverkehr über die RB 73 angebunden ist. Zudem verkehrt der Schnellbus S73 über Hörstmar. An nahmobilitätsrelevanten Zielen verfügt der Ortsteil über einen Sportplatz, einen Kindergarten und ein Automuseum.

Voßheide

Voßheide liegt etwa 5,3 km südöstlich von der Kernstadt. Es hat ungefähr 1.100 Einwohner:innen und verfügt über eine Kirche, einen Sportplatz, einen Friedhof, einen Dorfplatz und eine Kita. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt über die Regionalbuslinien 732 und 921.

Entrup

Der Ortsteil Entrup liegt etwa 3,2 km nördlich der Kernstadt und hat knapp 980 Einwohner:innen. Entrup ist eher dörflich geprägt und verfügt über einen Kindergarten, ein Einrichtungshaus sowie einen Hof mit Selbstpflückplantagen und Reiterhof. Der Ortsteil ist über den Stadtbus Linie 2 (882) an den ÖPNV angebunden.

Wahmbeck

Wahmbeck ist neben Wiembeck der südlichste Ortsteil Lemgos und wird von etwa 850 Einwohner:innen bewohnt. Wahmbeck besteht aus den Dörfern

Wahmbeck und Wahmbeckerheide, wobei letzteres die größere Siedlung und das Zentrum des Ortsteils ist.²⁸ Es liegt ca. 5 km von der Kernstadt entfernt. An nahmobilitätsrelevanten Zielen verfügt es über eine Kita, einen Bäcker, eine Mehrzweckhalle mit Gemeinschaftsraum, einen Bolzplatz, einen Mehrgenerationsendorfplatz und einen Spielplatz. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt über die Regionalbuslinie 790 und ab 19:15 Uhr über Anrufsammeltaxi.

Lüerdissen

Der Ortsteil Lüerdissen liegt ca. 5 km nordöstlich der Kernstadt und hat rund 790 Einwohner:innen. Er liegt direkt am Stadtwald und ist sehr dörflich geprägt. Der Ortsteil besteht aus mehreren kleinen Siedlungen. An nahmobilitätsrelevanten Zielen verfügt Lüerdissen über einen Waldkindergarten, eine Kirche und einen Sportplatz. Lüerdissen ist über den Stadtbus Linie 1 (881) und die Regionalbuslinie 901 an den ÖPNV angebunden.

Brüntorf

Brüntorf liegt etwa 7 km nördlich der Kernstadt und hat etwa 630 Einwohner:innen. Der Ortsteil ist landwirtschaftlich und von umliegenden Ackerflächen geprägt. Außer die Kunstschule verfügt es über keine weiteren nahmobilitätsrelevanten Ziele. Brüntorf besteht aus einem Ortskern und der Bereich Loholz, der als Wohngebiet direkt an Kirchheide grenzt. Brüntorf ist mit dem Stadtbus Linie 5 (885) oder mit dem Regionalbus der Linie 963 erreichbar.

Leese

Der Ortsteil Leese liegt nordwestlich der Kernstadt und wird von ca. 600 Einwohner:innen bewohnt. Nahmobilitätsrelevante Ziele in Leese sind einen Kindergarten, ein Sportplatz und eine Mehrzweckhalle. An den ÖPNV ist Leese durch den Stadtbus Linie 5 (885) angebunden.

Trophagen

Der Ortsteil Trophagen liegt etwa 5 km südwestlich der Kernstadt und verfügt über eine geringe Einwohner:innenzahl (< 200 EW). Er ist landwirtschaftlich und durch die umliegenden Wälder und Wiesen geprägt. Es gibt keine nahmobili-

²⁸ vgl. Alte Hansestadt Lemgo (2023): Lemgos Ortsteile. URL: <https://www.lemgo.de/leben-in-lemgo/stadtportrait/lemgos-ortsteile> [Zugriff: 13.07.2023]

tätsrelevanten Ziele. Die Erreichbarkeit des Ortsteils mit dem ÖPNV ist nur mit Anrufsammeltaxi möglich.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

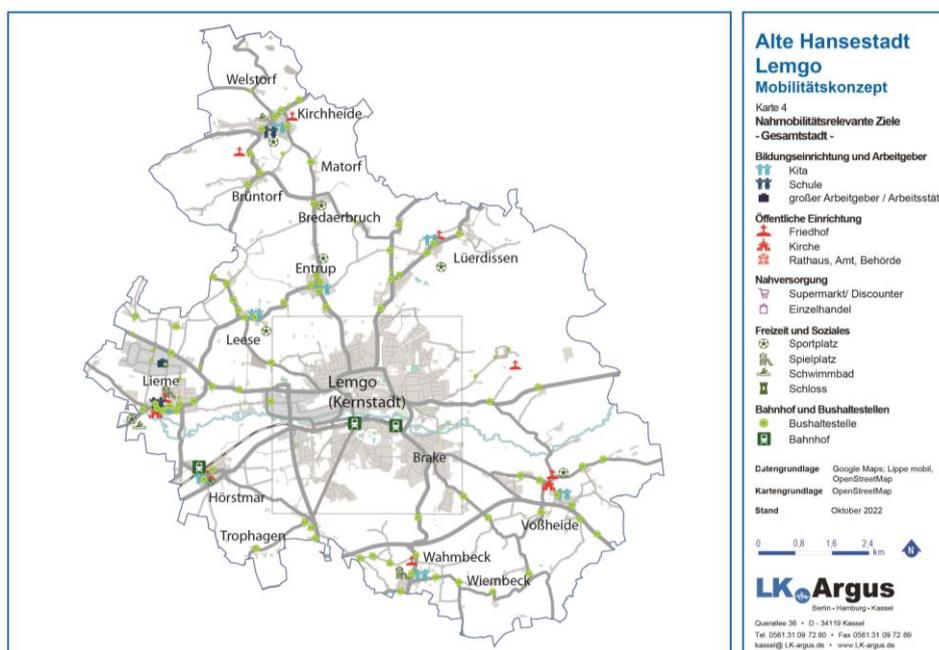
Wiembeck

Wiembeck ist ein kleiner Ortsteil im Süden der Stadt und verfügt über eine geringe Einwohner:innenzahl (< 200 EW). Der Ortsteil ist sehr dörflich und hat außer dem Backhaus und dem Treffpunkt im Ort keine weiteren nahmobilitätsrelevanten Ziele. Ähnlich wie der Ortsteil Trophagen ist Wiembeck nur über Anrufsammeltaxi erreichbar.

Welstorf

Der Ortsteil Welstorf ist der nördlichste und am weitesten von der Kernstadt entfernt. Nach der Einwohner:innenzahl ist Welstorf der kleinste Ortsteil. Auch ist er dörflich geprägt und verfügt über keine nahmobilitätsrelevanten Ziele. Der Ortsteil ist ausschließlich über Anrufsammeltaxis an den ÖPNV angebunden.

- **Karte 4:** Nahmobilitätsrelevante Ziele in den Ortsteilen



Siehe auch Kartenanhang

5 Vorhandene Strategien und Konzepte zur Nahmobilität

5.1 Aktuelle Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW und für Maßnahmen der Nahmobilität

5.1.1 Förderprogramme des Bundes

Bei den Förderprogrammen des Bundes zur finanziellen Unterstützung von Nahmobilitätsprojekten ist die „Kommunalrichtlinie“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUB) zu erwähnen. Mit der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“²⁹ sind im Allgemeinen investive Maßnahmen, die zu einer CO₂-Emissionsminderung führen, förderfähig. Des Weiteren sind Maßnahmen zur mittel- und langfristigen Steigerung des Radverkehrsanteils als Bestandteil eines Klimaschutz- bzw. Teilkonzeptes förderfähig. Diese werden mit bis zu 50 % gefördert.

5.1.2 Fördermaßnahmen des Landes NRW

Zu den Förderprogrammen des Landes NRW gehören in erster Linie die „Förderrichtlinien Nahmobilität“ (FöRi-Nah). Die FöRi-Nah gewähren Zuschüsse für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nicht motorisierten Individualverkehrs. Damit können Bau- und Ausbautvorhaben, grundhafte Erneuerung sowie weitere Maßnahmen gefördert werden.

Mit dem Zuschuss können insbesondere folgende Vorhaben finanziert werden:

- „Radverkehrsanlagen
- Fußverkehrsanlagen
- Fahrradstationen
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum

²⁹ vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022): Kommunalrichtlinie. URL: <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie> [Zugriff: 22.08.2022]

- sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen, Dauerzählstellen für den Radverkehr³⁰

Der Förderumfang kann bis zu 80 % der förderfähigen Ausgaben betragen, in Ausnahmefällen bis zu 90 %. Die Bagatellgrenze für investive Maßnahmen liegt bei 20.000 € und bis zu 5.000 € für Fahrradabstellanlagen und sonstigen Maßnahmen.³¹

5.2 Planungen und Konzepte des Landes und des Kreises Lippe

5.2.1 Klimaschutzplan NRW³²

Im Rahmen des Klimaschutzplans wurden Strategien und Maßnahmen festgelegt, um die im Klimaschutzgesetz von 2013 verankerten Klimaschutzziele erreichen zu können. Für den Verkehrssektor wird bis 2050 eine Emissionsminderung von -60 % gegenüber dem Jahr 1990 festgelegt. Im Verkehrsbereich wurden vier Handlungsfelder (Personenverkehr; Wirtschafts- und Güterverkehr; Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe; Verkehrsinfrastruktur) herausgearbeitet und diese beinhalten wiederum Strategien und Maßnahmen. Für das Mobilitätskonzept für die Alte Hansestadt Lemgo ist das Handlungsfeld Personenverkehr relevant:

- Strategien für den Personenverkehr:
 - Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr
 - Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Schienenpersonenverkehr und ÖPNV
 - Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement
 - Klimagerechterer motorisierter Individualverkehr
- Maßnahmen im Personenverkehr:
 - Stärkung der Nahmobilität in Kommunen
 - Optimierung der Signalisierung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

³⁰ NRW.BANK (2022): Förderrichtlinien Nahmobilität. URL: <https://www.nrwbank.de/de/foerderung/foerderprodukte/15738/foerderrichtlinien-nahmobilitaet-foeri-nah.html> [Zugriff: 22.08.2022]

³¹ vgl. ebenda

³² Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2015): Klimaschutzplan Nordrhein-Westfalen. Klimaschutz und Klimafolgenanpassung.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV im Rahmen des Bundesregionalisierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes
- Optimierung der Klimafreundlichkeit des ÖPNV durch alternative Konzepte auf schwach ausgelasteten Strecken
- Einrichtung von Mobilpunkten in Städten zur optimalen Verknüpfung von CarSharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Qualitativ und quantitativ verbesserter Ausbau des Öffentlichen Verkehrs
- Verstärkte Nutzung von Jobtickets gegebenenfalls in Kombination mit Parkraumbewirtschaftung in der öffentlichen Verwaltung
- Modellprojekt Kommunales Mobilitätsmanagement
- Zertifikat Mobilitätsmanagement unter der Dachmarke Mobil.Pro.Fit
- Weiterentwicklung des Netzwerks „Verkehrssicheres NRW“ zu einem landesweiten Netzwerk für Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement
- Kommunikationskampagne „Spiritsparinitiative“
- Studie zur Umsetzung eines Modellversuchs emissionsfreie Innenstadt
- Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)
- Modellversuche zur Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften

5.2.2 Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe³³

Die Mobilitätsstrategie wurde im Rahmen der REGIONALE 2022 entwickelt. Mit der Vision von einer „neuen Mobilität“ beinhaltet die Mobilitätsstrategie Leitlinien des zukünftigen Handelns für OstWestfalenLippe und dient als Instrument für die Realisierung von Projekten. Aufbauend auf den spezifischen Gegebenheiten der Region und ihren zukünftigen Herausforderungen definiert die Mobilitätsstrategie neun Handlungsfelder:

- A Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- B Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote
- C Multimodale Mobilitätssystem
- D Mobilitätskosten (Tarife/Preise)

³³ OstWestfalenLippe GmbH (2019): Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe

- E Stärkung des Radverkehrs
- F Mobilitätsverständnis verändern / Mobilitätskompetenz steigern
- G Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre
- H Betriebliches Mobilitätsmanagement
- I Alternative Antriebe

Insbesondere relevant für Lemgo ist die Maßnahme zum Handlungsfeld Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots *Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30 Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau)*. Darüber hinaus wurde die Maßnahme *AutoBahn - Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrup und Rinteln* im Rahmen dieser Mobilitätsstrategie formuliert.³⁴

5.2.3 Radnetz OWL³⁵

Neben der Mobilitätsstrategie wurde das Radnetz OWL ebenfalls im Rahmen der REGIONALE 2022 entwickelt. Projektträger dieses Konzeptes sind die sechs Kreise Paderborn, Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und die Stadt Bielefeld. Ziel ist, eine gemeinsame Radinfrastruktur mit abgestimmten Standards zu entwickeln. Das Radnetz OWL baut auf bestehenden Radwegen auf und ist gleichzeitig ein Programm zum Infrastrukturausbau. Es geht v. a. um die Hauptverbindungsrouen zwischen allen Städten und Gemeinden sowie die Verknüpfungen zu den Nachbarregionen. Das Radnetz OWL soll ein Leuchtturmprojekt und Beitrag zum Aufbau eines Radvorrangnetzes in NRW sein. Darauf aufbauend sollen Pilotprojekte aus den Maßnahmenempfehlungen definiert und erste Ansätze umgesetzt werden. Das Zielsystem für das Radnetz OWL beinhaltet folgende Ziele (siehe Abbildung 3):

³⁴ ebenda, S. 42

³⁵ OstWestfalenLippe GmbH (2022): Radnetz OWL. Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalen Lippe. Kurzbericht

- **Abbildung 3:** Gemeinsames abgestimmtes Zielsystem für das Radnetz OWL³⁶

Zielebenen					
Strategisches Ziel der REGIONALE					
Die Neue Mobilität in OstWestfalen-Lippe					
Wirkungsziele	Beitrag zum Klima- und Umweltschutz		Bedarfsgerechte Anpassung, Ergänzung und effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur		Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl
Oberziele des Radnetzes	Aufbau eines hochwertigen Radnetzes für den Alltagsverkehr		Attraktive Fahrräderreichbarkeit in OstWestfalenLippe		Steigerung der Verkehrssicherheit
Ergebnisziele	Einstimmig beschlossenes Alltagsradverkehrsnetz	Ertüchtigung und Ausbau der Radwegeinfrastruktur	Ausbau der Multi- und Intermodalität	Erweiterung der Service- und Informationsangebote	Evaluierungskonzept
Vorgehensziele	Direkte und attraktive Haupttrouten	Sichere und schnelle Wegeführung	Schaffung von Mobilitätsangeboten	Stärkung der Elektromobilität	Konzept für Zählstellen
	Anbindung der Nachbarkommunen außerhalb OWL	Schließung der Netzlücken	Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern	Förderung digital unterstützender Dienstleistungen	Nennung von Kennziffern zur Ermittlung und Fortschreibung
	Gute Erreichbarkeit von wichtigen Zielen im Alltagsverkehr	Unfallsschwere senken	Ausbau B + R und P + R	Unterstützung innovativer Lösungen	

Folgende Maßnahmen wurden im Rahmen des Konzeptes für Lemgo formuliert:

- Bismarkstr. (B 66): Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h
- Blomberger Str. / Eichenpohl (außerorts) (L 712): Bau eines gem. Geh- und Radweges im ZRV; zunächst Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 70 km/h, dann evtl. Führung im Mischverkehr möglich
- Lemgoer Str. (L 941): Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h
- Rintelner Str. (B 238) (außerorts): Bau eines gem. Geh- und Radweges im ZRV; zunächst Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 70 km/h, dann evtl. Führung im Mischverkehr möglich

5.2.4 Forderungskatalog der Menschen mit Behinderung³⁷

Der Forderungskatalog soll die Belange von Menschen mit Behinderung proklamieren. Die Wünsche, Anregungen und Forderungen von behinderten Menschen aus dem Kreis Lippe wurden als gesammelte Zitate im Katalog veröffentlicht. Für die Stadt Lemgo im Bereich der Nahmobilität gefordert werden unter anderem:

- Sensibilisierung von Busunternehmen und -fahrer:innen durch Schulungen

³⁶ ebenda, S. 6

³⁷ Behindertenbeauftragten des Kreises Lippe (o. J.): Forderungs-Katalog „Wir wollen ernst genommen werden. Fragt uns! – Nicht ohne uns über uns“ nach Städten sortiert

- Geschwindigkeitskontrollen in der Straße Vogelsang
- Geschwindigkeitsanzeigen, u. a. auf dem Gelände von Neu Eben-Ezer
- an öffentlichen Freizeiteinrichtungen barrierefreie Bushaltestellen
- rollstuhlgerechter Zugang zum Rathaus
- Gleitrinnen für Menschen mit Sehbehinderung in der Mittelstraße
- Ausbau des Bussystems: mehr Busse, Stadtbusfahrten auch am Sonntag
- Warten der Stadtbusse auf Anschlussbusse
- Witterungsschutz an Bushaltestellen
- Fußgängerüberweg an der Quelle / Rintelner Weg
- nach Lieme mehr Busse und Radwege
- mehr Beleuchtung am Rintelner Weg (auch Radweg)
- Bushaltestellen im Industriegebiet Lieme (Hengstheide) und an der Straße Kleine Knopheide in Entrup
- Bau von Radwegen, z. B. bei den Stadtwerken
- Handdesinfektionsmöglichkeiten im ÖPNV
- Sanierung von Straßen
- mehr Freizeitangebote, z. B. Minigolfplatz, Spielplätze für Kinder mit Behinderung, Bowling, Disco, Kiosk
- behindertengerechte Toiletten

5.2.5 Leitfaden Mobilität – Clever unterwegs³⁸

Der Leitfaden Mobilität wurde im Jahr 2022 vom der Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold herausgegeben. Er behandelt das Thema Mobilität aus einer Wirtschaftsperspektive und legt mehrere Positionen dar, die vor allem die Erreichbarkeit in der Region für Kund:innen und Mitarbeiter:innen, aber auch den Güterverkehr verbessern sollen. Workshops, eine Befragung sowie

³⁸ Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold (2022): Leitfaden Mobilität. Clever unterwegs.

Expert:inneninterviews sind Teile des methodischen Vorgehens zur inhaltlichen Erarbeitung des Leitfadens.

Der Leitfaden formuliert fünf Handlungsempfehlungen für die Region Lippe:

- **Mobilität in der Fläche verbessern:** Ziel ist ein breiter Mobilitätsmix durch die Entwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur. Hierfür sollen Verkehrswege und damit zusammenhängende Bauwerke sowie Angebote (z. B. Sanitäreinrichtungen an Stellplätzen) aus- und neugebaut werden.
- **Verkehre wo möglich vermeiden:** Unnötige Verkehre sollen vermieden und notwendige gebündelt werden. Eine Rolle spielt hierbei die Digitalisierung. Aber auch das Thema der Verknüpfung wird angesprochen. Mobilitätsstationen, P+R- sowie B+R-Anlagen und Mobilitätssharingangebote werden gefordert.
- **Verkehre verlagern:** Durch den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsangebote sollen zukünftig mehr Wege mit dem Fahrrad oder ÖPNV statt des Pkws zurückgelegt werden. Kommunen und Unternehmen sollen Anreize wie beispielsweise die Vergabe von Job-Tickets schaffen. Eine vereinfachte Tarifstruktur für den ÖPNV soll ebenfalls helfen, den Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern.
- **Innenstädte mit allen Verkehrsmitteln erreichbar halten:** Die zentrale wirtschaftliche Rolle von Innenstädten soll durch einen Infrastrukturausbau aller Verkehrsmittel verbessert werden. Eine wichtige Stellschraube bei der Erreichbarkeit der Ortszentren sieht der Leitfaden in der Parkraumbewirtschaftung. Im Bereich der Logistik werden unter anderem Ladezonen gefordert. Allgemein sollen wirtschaftliche Akteure bei Verkehrsplanungen in einen Dialog miteinbezogen werden.
- **Finanzierung dauerhaft auf hohem Niveau halten, Planungszeiträume verkürzen, Fachkräfte der Zukunft gewinnen und binden:** Die für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu Verfügung gestellten Mittel sollen erhöht und Förderprogramme vereinfacht werden. So soll Geld nicht nur für Sanierungs-, sondern auch für Aus- und Neubaumaßnahmen zur Verfügung stehen. Zudem gilt es, Planungsprozesse zu beschleunigen beispielsweise durch die Reduzierung von Planungsstufen, die Verkürzung von Gerichtsverfahren und die Digitalisierung der Prozesse. Wichtig ist auch, dass ausreichend Fachkräfte zur Verfügung stehen. Hierfür sollen die Berufsbedingungen verbessert werden und die Berufsfelder in der Logistik- und Personenbeförderungsbranche beworben werden.

5.3 Konzepte und Aktivitäten in der Alten Hansestadt Lemgo

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Für die Alte Hansestadt Lemgo liegen bereits umfangreiche Konzepte vor, die Grundlagen für das Mobilitätskonzept Lemgos bilden. Tabelle 4 stellt die Konzepte und Aktivitäten in der Übersicht dar.

- **Tabelle 4:** Übersicht bestehender Konzepte und Aktivitäten

Konzept	Ebene	Jahr
Verkehrsentwicklungsplan 1993	Stadt	1993
Führung des Radverkehrs auf den Wallanlagen	Innenstadt	2008
Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt	Innenstadt	2009
Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich	Innenstadt	2014
Klimaschutz-Teilkonzept - Klimafreundliche Mobilität	Stadt	2015
Aktualisierung Radverkehrskonzept 2015	Stadt	2015
Parkraumkonzept Verkehrsgutachten	Stadt	2016
Radverkehrsführung entlang der B 66 und der L 941	Teilbereiche	2016, Überarbeitung 2023
Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2018	Innenstadt	2018
Klimaneutralität und nicht-fossile Daseinsvorsorge für die Alte Hansestadt Lemgo. Aktualisierung und Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Lemgo	Stadt	2022

Die vorliegenden Planungen werden hinsichtlich ihrer Relevanz für das zu erstellende Mobilitätskonzept und wichtiger Aussagen für den Untersuchungsraum ausgewertet.

5.3.1 Verkehrsentwicklungsplan 1990-1992³⁹

Im Jahr 1993 wurde für die Gesamtstadt Lemgo ein Verkehrsentwicklungsplan erstellt, in dem in der Zeit akute Problemfelder erarbeitet wurden u. a. die verkehrsbedingten städtebaulichen Missstände infolge des starken Kfz-Verkehrs, Lücken im Radwegenetz, ein wenig attraktives ÖPNV-Angebot und Sicherheitsdefizit an vielen nicht signalisierte Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz. Im VEP wurden erstmals die städtebaulichen und ökologischen Belange sowie die umweltfreundlichen

³⁹ Planungsbüro F. L. Hahm-VBI im Auftrag von der Alten Hansestadt Lemgo in 1990 (1993): Verkehrsentwicklungsplan Alte Hansestadt Lemgo

Verkehrsarten (Fahrrad- und Fußverkehr, ÖPNV) mehr in den Vordergrund der Planung gerückt. Ziel des VEP ist die konzeptionelle Planung eines Gesamt-Verkehrsnetzes als Entscheidungsgrundlage für die anstehenden investiven Maßnahmen im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur. Des Weiteren wurden folgende Teilziele formuliert:

- „umfeld- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung (vor allem im Hinblick auf den Kfz-Verkehr);
- Vermeidung von Schleichverkehr durch städtebaulich sensible Bereiche, insbesondere die Straßen des historischen Stadtkerns;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Beseitigung der Unfallschwerpunkte);
- Sichere Führung des Rad- und Fußverkehrs (u. a. unter dem Gesichtspunkt der Schulwegsicherung);
- stadtverträgliche Ordnung des Parkens (auch im Interesse der Anwohner);
- Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des ÖPNV;
- flächenhafte Verkehrsberuhigung, insbesondere in zusammenhängenden Wohnquartieren und im historischen Stadtkern⁴⁰

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurden für die Stadt Lemgo vier Szenarien erarbeitet:

- Auto-Szenario
- Angebots-Szenario
- Stadt-Szenario
- Umweltverbund-Szenario

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde auf Basis des Stadt-Szenarios fertiggestellt, aber nicht beschlossen.

Relevant für die Nahmobilität sind folgende Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans:

- Anordnung von Querungshilfen in der Echternstraße und Papenstraße sowie in Höhe der Wallanlagen am Regenstor, am Neuen Tor und im Ent-ruper Weg
- Ausweisung Fußgängerzone

⁴⁰ ebenda, S. 2

- Zulassung von Radverkehr in den Fußgängerzonen (in der Mittelstraße nur außerhalb der Geschäftszeiten)
- Verlegung der Haltestelle Papenstraße zum Ostertor
- Ausweisung des historischen Stadtkernes als zusammenhängende Tempo-30-Zone
- Ausweisung des östlichen Abschnittes der Schuhstraße als Einbahnstraße zur Vermeidung von Schleichverkehr zw. Rampendal und Regenstor
- Ausweisung der Wasserstraße, der Dünnebieberstraße und der Rosenstraße als kombinierte Geh-/Radwege

Es ist festzuhalten, dass die oben formulierten Maßnahmen für die Nahmobilität aus dem VEP 1990-1992 außer den letzten beiden Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Schuhstraße wird derzeit umgebaut und wird weiterhin für beide Fahrtrichtungen befahrbar sein. Des Weiteren sind die Straßen Wasserstraße, Dünnebieberstraße und Rosenstraße als Fußgängerzonen ausgewiesen. Diese haben eine zeitlich beschränkte Freigabe für den Radverkehr zwischen 19 – 11 Uhr.

5.3.2 Führung des Radverkehrs auf den Wallanlagen in Lemgo – Bevorrechtigung der Wallquerungen⁴¹

Im Rahmen der Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes 2007 wurde ein Baustein zu Wallquerungen entwickelt. Um die Verteilerfunktion des Walls um die Innenstadt zu stärken, sollten die Wallquerungen für den Radverkehr gegenüber dem Straßennetz bevorrechtigt werden. Für die einzelnen Querungen wurden Bewertungen vorgenommen und darauf aufbauend Maßnahmenvorschläge entwickelt. Die Vorschläge wurden unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer Anforderungen durch die Gutachter konkretisiert⁴². Nachdem die Situation vor Ort besichtigt und die baulichen Maßnahmen für sicher befunden wurde, beschloss man 2008 deren Umsetzung auf Grundlage der Planungsvorschläge politisch. Aufgrund von Unfällen erfolgte jedoch zwei Jahre später ein Rückbau der Maßnahmen.⁴³

⁴¹ Alte Hansestadt Lemgo (2007): Aktualisierung Radverkehrskonzept 2007. Baustein Wallquerungen

⁴² vgl. Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (PVG) (2008): Führung des Radverkehrs auf den Wallanlagen in Lemgo

⁴³ vgl. Alte Hansestadt Lemgo: BESCHLUSS des Ausschusses für Wirtschaftsförderung und Verkehr vom 18.06.2008 (inkl. Beschlussvorlage) und BESCHLUSS des Haupt- und Finanzausschusses vom 08.11.2010

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes soll nun untersucht werden, ob dennoch eine Bevorrechtigung der Wallquerungen – unter einer veränderten baulichen Umsetzung – möglich ist. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Begehung und Befahrung zum Mobilitätskonzept kam sowohl von Zufußgehenden als auch von Radfahrenden der Wunsch der Bevorrechtigung an den Wallquerungen.

5.3.3 Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt⁴⁴

Das von der Stadt im Jahr 2009 in Auftrag gegebene Stadtentwicklungskonzept soll für die ergänzende Erneuerung und Belebung der Alten Hansestadt Lemgo die Grundlage bilden. Schwerpunkte der Analyse liegen hierbei in den Sektoren Wohnen, Einzelhandel, soziale Einrichtungen, Tourismus und Verkehr.

Das Stadtentwicklungskonzept sieht Maßnahmen in einzelnen Bausteinen vor, welche sich zum Beispiel mit Themen wie Straßen, Wege und Plätze, dem Citymanagement oder Grünflächen und dem städtebaulichen Denkmalschutz befassen.

Relevant für das Mobilitätskonzept ist das Thema *Straßen, Wege und Plätze*. Dafür wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen⁴⁵:

- „Mittelstraße: Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Umgestaltung der Fußgängerzone, Herstellung der Barrierefreiheit und Erneuerung der Möblierung
- Stift- und Schuhstraße: Aufwertung des Stadtraumes / Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Stiftstraße mit deutlicher Verkehrsberuhigung, Barrierefreiheit, Beleuchtungselemente als Betonung von besonderen stadträumlichen Situationen, Stadtgrün, Aufwertung Gehwege
- Marktplatz: Verbesserung der Begehbarkeit des Pflasters, Stärkung der Aufenthalts- Gestaltqualität (z. B. ebenes Natursteinpflaster), Erneuerung der Infrastruktur (Entwässerung-/Stromversorgung)
- Waisenhausplatz: Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, Verbesserung und Stärkung der Aufenthaltsqualität / Wohnumfeldverbesserung, Begrünung
- Fuß- und Radwegeverknüpfung – Anbindung der sozialen Infrastruktur an den Stadtkern: Attraktivierung der Anbindung der Schulen und Kindergärten an den historischen Stadtkern: Umsetzung des Konzeptes, z. B. Barriere-

⁴⁴ Wolters Partner et al. (2009): Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt

⁴⁵ ebenda, S. 88f

freiheit, punktuelle Verbesserungen, Lichtkonzept, Netzergänzungen Fuß- und Radwege, Beleuchtung, Aufenthaltsbereiche

- „Weg der Sinne“ zwischen historischem Stadtkern/Lindenwall zum Schloss Brake/Weserrenaissance-Museum durch die Bega-Auen und damit gestalterische Aufwertung und Nutzbarmachung der Bega-Aue als stadtnaher Erholungsraum.
- Reduzierung der Parkplätze auf dem Parkplatz Langenbrücker Tor aus Gründen des Hochwasserschutzes und der Gestaltung des Stadteingangs
- Umwandlung des Parkplatzes am Regenstor in eine Wasserfläche durch Flutung des äußeren Grabens“

5.3.4 Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich⁴⁶

Das im Februar 2013 von der Stadt Lemgo in Auftrag gegebene Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich verfolgt das Ziel, attraktive Bedingungen für das Abstellen von Fahrrädern zu bieten und dessen Infrastruktur weiter auszubauen und zu verbessern. Diese Notwendigkeit wurde bereits im „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ von 1997, das zuletzt 2007 aktualisiert und fortgeschrieben wurde.

Basierend auf einer Erhebung wurde erarbeitet, wo das Angebot an sicheren Abstellplätzen nicht ausreichend ist und wo bestehende Anlagen nicht genug Komfort oder Schutz bieten. Das Konzept zeigt Maßnahmenvorschläge auf, wie die Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich qualitativ und quantitativ verbessert werden können, die als Grundlage für die Umsetzung dienen soll. Darüber hinaus wurden das Radlertreffpunkt-Konzept, Einrichtung von Ladestationen sowie die Bereitstellung von Fahrradboxen für Pendler:innen auf ihre Machbarkeit hin untersucht.

Radlertreffpunkt-Konzept

Bei dem Radlertreffpunkt-Konzept handelt es sich um einen möglichst zentral (am Rande der Fußgängerzone bzw. in der Nähe des Marktplatzes) gelegenen Standort zum komfortablen und sicheren Abstellen der Fahrräder. Dieser soll mit speziellen Service- und Komfortangeboten für Radfahrer:innen ausgestattet sein (z. B. Stadtpläne, Schließfächer, Luftpumpen, Schlauchautomaten, etc.).

⁴⁶ Planersocietät (2014): Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich Lemgo

Als geeigneter Standort wurde im Konzept Lippegarten / Ecke Mittelstraße, alternativ die nahe gelegene Fläche südwestlich der Leggestraße, vorgeschlagen.

Ladestation für Pedelecs und E-Bikes

Vor dem Hintergrund der steigenden Zahl von Elektrofahrrädern sollen Ladestationen im Untersuchungsraum eingerichtet werden. Dafür wurden folgende Standorte als geeignet identifiziert:

- Bahnhof Lemgo
- Haltepunkt Lüttfeld
- Fachhochschule
- Lippegarten
- Waisenhausplatz
- Parkplatz Langenbrücker Tor
- Parkplatz Bleiche

Ebenfalls in Betracht kämen der Marktplatz/Kirchplatz als zentrale Stelle, das Ostertor als östlicher Eingang der Fußgängerzone, das Schwimmbad EauLe und das Schloss Brake als bedeutende Freizeitziele sowie ggf. auch die Abstellanlage an der Kapelle nördlich des Amtsgerichtes für Berufspendler:innen.

Einrichtung abschließbarer Fahrradboxen

Insbesondere für Pendler:innen ist die Bereitstellung von abschließbaren Fahrradboxen von großer Relevanz. Im Rahmen des Konzeptes wurde herausgearbeitet, welche Standorte für die Einrichtung in Betracht kommen. Diese sind:

- Parkplatz Bleiche
- Haltepunkt Lüttfeld (als Verknüpfung zum ÖPNV)
- Parkplatz Langenbrücker Tor (von der Situation ähnlich dem Parkplatz Bleiche)

5.3.5 Klimaschutz-Teilkonzept – Klimafreundliche Mobilität⁴⁷

Das Klimaschutz-Teilkonzept – Klimafreundliche Mobilität wurde im Jahr 2015, basierend auf dem im Jahr 2008 beschlossenen kommunalen Klimaschutzkonzept, entwickelt. Der Verkehrsausschuss und der Rat der Stadt Lemgo befanden die Qualität der Ergebnisse des Klimaschutz-Teilkonzepts – Klimafreundliche Mobilität jedoch nicht für ausreichend und haben es daher nicht politisch beschlossen. Lediglich für Teile der Maßnahmen gibt es einen Beschluss, sofern diese als sinnvoll und qualitativ gut bewertet wurden.

Bereits umgesetzte Maßnahmen sind:

- Stadt der kurzen Wege: Fußgängerzonen wurden zur Stärkung der innerstädtischen Versorgungsfunktion eingerichtet und großflächiger Einzelhandel an der Peripherie des Stadtkerns angesiedelt, durch Wohnraumsanierung wurde Wohnraum geschaffen und Bildungseinrichtungen in historischen Gebäuden untergebracht. Große Parkierungseinrichtungen wurden am Rand des historischen Stadtkerns eingerichtet. Auch wurde das Prinzip der kurzen Wege bei der Ausweisung neuer Wohnbaugebiete berücksichtigt.
- Stadtbus: Der Stadtbus ging im Jahr 1994 in Betrieb. Seitdem wurde das System weiterentwickelt. Es gibt drei Durchmesser- und zwei Radiallinien. Die Betriebszeiten sind von 06:00 bis 19:30 Uhr (Mo-Fr) bzw. 08:00 bis 17:00 (Sa). Durch den Stadtbus konnte der ÖV-Anteil von unter 1 % (1993) auf heute 9 % gesteigert werden.
- Parkraumkonzept „Historischer Stadtkern“ (1995): Das Konzept sieht keine unbewirtschafteten Parkplätzen vor und beinhaltet 371 Bewohner:innenparkplätze (75 % Bedarfsabdeckung), 12 Behindertenparkplätze und 519 frei zugängliche Parkplätze. Für Langzeitparker:innen sind außerhalb des Stadtkerns unbewirtschaftete Parkplätze ausgewiesen. Das Konzept ist seitdem unverändert geblieben, was zu einem hohen Nahmobilitätsanteil (etwa 40 %) innerhalb des Stadtkerns beigetragen hat.⁴⁸
- Radverkehrskonzepte: Seit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes in 1997 haben sich die Bedingungen für den Radverkehr verbessert und auch dazu beigetragen, dass der Radverkehrsanteil im Modal-Split auf 17 % gestiegen ist.

⁴⁷ vvv-s Verkehrsplanung Verkehrstechnik Verkehrssicherheit Stephan (2015): 4.3.5 Klimaschutz-Teilkonzept – Klimafreundliche Mobilität Stadt Lemgo. Verkehrsgutachten

⁴⁸ vgl. ebenda, S. 14

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- Erweiterung des Schienennetzes bis Lüttfeld: Die Wiederinbetriebnahme des Schienenabschnittes hat zur Folge, dass die Erreichbarkeit des Innovation Campus sich verbessert hat und auch die Fahrgastzahlen gestiegen sind.
- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte NRW (AGFS): In 2009 wurde Lemgo in den AGFS aufgenommen. In 2016 und 2023 wurde die Mitgliedschaft verlängert.
- Umgehungs- und Entlastungsstraßen: Um den Durchgangsverkehr um die Stadt zu leiten und innerstädtischen Verkehr stadtvträglicher zu führen, wurden mehrere Umgehungs- und Entlastungsstraßen in Lemgo gebaut.

Das Konzept soll die Grundlage für eine klimafreundliche Verkehrsentwicklung in Lemgo bilden und zudem den möglichen Beitrag des Verkehrssektors zur Reduzierung der Treibhausgase abschätzen. Die einzelnen Maßnahmen wurden drei Strategiebereichen zugeordnet. Zu den sich daraus gebildeten Strategiebereichen zählen:

- Fußverkehr und Fahrradverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- weitere strukturelle Maßnahmen

Fußverkehr und Fahrradverkehr

Im Fokus dieser Strategie steht die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Die daraus entwickelten Maßnahmen beziehen sich auf die Verbesserung der Wegeverbindungen, Reduzierung und Verlangsamung des Autoverkehrs, Ausbau der Fahrradinfrastruktur und Marketing.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit den Maßnahmen aus diesem Strategiebereich soll der Öffentliche Personennahverkehr noch attraktiver und die CO₂-Emissionen des motorisierten Verkehrs weiter reduziert werden. Dies kann durch ein noch besseres Stadtbusangebot, durch stadtvträglicheren Autoverkehr (u. a. intermodaler Verkehr, Parkraumbewirtschaftung), durch klimafreundlicheres Fahren und durch unterstützende Marketingmaßnahmen erreicht werden.

Weitere strukturelle Maßnahmen

Um den Autoverkehr weiter zu senken und die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zu steigern, können zudem zwei weitere Maßnahmen hilfreich sein. Hierunter zählen die „Stärkung der Ortsteilzentren und das Mobilitätsmanagement durch die Baugenehmigungsbehörde.“⁴⁹

Entscheidend bei der Umsetzung dieser Ziele und Maßnahmen ist, dass meist nur die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen zu einer erfolgreichen Emissionsreduzierung führt.⁵⁰

5.3.6 Aktualisierung Radverkehrskonzept 2015⁵¹

Basierend auf den bereits bestehenden Radverkehrskonzepten aus den Jahren 1997 und 2007 wurde im Jahr 2014 eine weitere Überarbeitung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Lemgo vorgenommen.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt aktuelle Entwicklungen und neuen Rahmenbedingungen und soll gleichzeitig Basis für den Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft in der AGFS sein. In diesem werden die bisherigen Handlungsschwerpunkte weiterhin verfolgt und es umfasst insgesamt 52 Einzelmaßnahmen. Darüber hinaus wurde das Radverkehrsnetz aktualisiert (siehe Abbildung 4).

Folgende Maßnahmen wurden als „Notwendige Maßnahme“ eingestuft. Der jeweilige Sachstand wird – soweit Informationen vorliegen – beschrieben:

- KP „Sieben Linden“ Pagenhelle / Hamelner Straße / Bismarckstraße (B 66):
Fahrradfreundliche Umgestaltung des Knotenpunktes

→ Untersuchung ist in 2016 erfolgt. Den ersten Entwurf wurde in 2020 entwickelt. Eine Entwurfsplanung liegt vor und erste Gespräche mit Straßen.NRW sind erfolgt. Die Umsetzung der Knotenpunktumgestaltung ist in 2023 vorgesehen.
- Bismarckstraße: in Verbindung mit der Planung zum Straßenzug B 66 – L 941

→ Untersuchung ist in 2016 erfolgt. Entwurf liegt seit 2020 vor. Die Entwurfsplanung durch SEL (Straßen und Entwässerung Lemgo) bearbeitet. Erste Gespräche mit Straßen.NRW sind in 2022 erfolgt. Aktuell ist die Maßnahme in Bearbeitung. Die Umsetzung ist offen.

⁴⁹ vgl. ebenda, S. 36

⁵⁰ vgl. ebenda, S. 1

⁵¹ Planungsgemeinschaft Verkehr (2014): Aktualisierung Radverkehrskonzept

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- Bruchweg (B66): in Verbindung mit der Planung zum Straßenzug B 66 – L 941
→ Sachstand wie in Bismarckstraße
- Konsul-Wolff-Straße / Richard-Wagner Straße (B 66 / B 238): Verblasste Furtmarkierung erneuern
→ Umsetzung im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten
- Rintelner Straße / Niederluher Straße (B238):
 - Radverkehrsfurt geradlinig über die Niederluher Straße führen, um Sichtbeziehungen herzustellen→ laut SEL ist die Verschiebung der Furt nicht möglich, es bleibt weiterhin Vz 205 mit Zz 1000-32
 - Kurzfristig Roteinfärbung und Markierung von Fahrradpiktogrammen und Vz 206
- Pagenhelle (L 941), Abschnitt „Sieben Linden“ – Polizei und Schwimmbad: in Verbindung mit der Planung zum Straßenzug B 66 – L 941
→ Sachstand wie in Bismarckstraße

Ein weiterer Handlungsbedarf besteht in der Anpassung der Wegweisung aufgrund von Anpassungen im Netz. Es wird zudem empfohlen, in Zusammenhang mit der Neuplanung die Wegweisungsstandorte zu überprüfen.

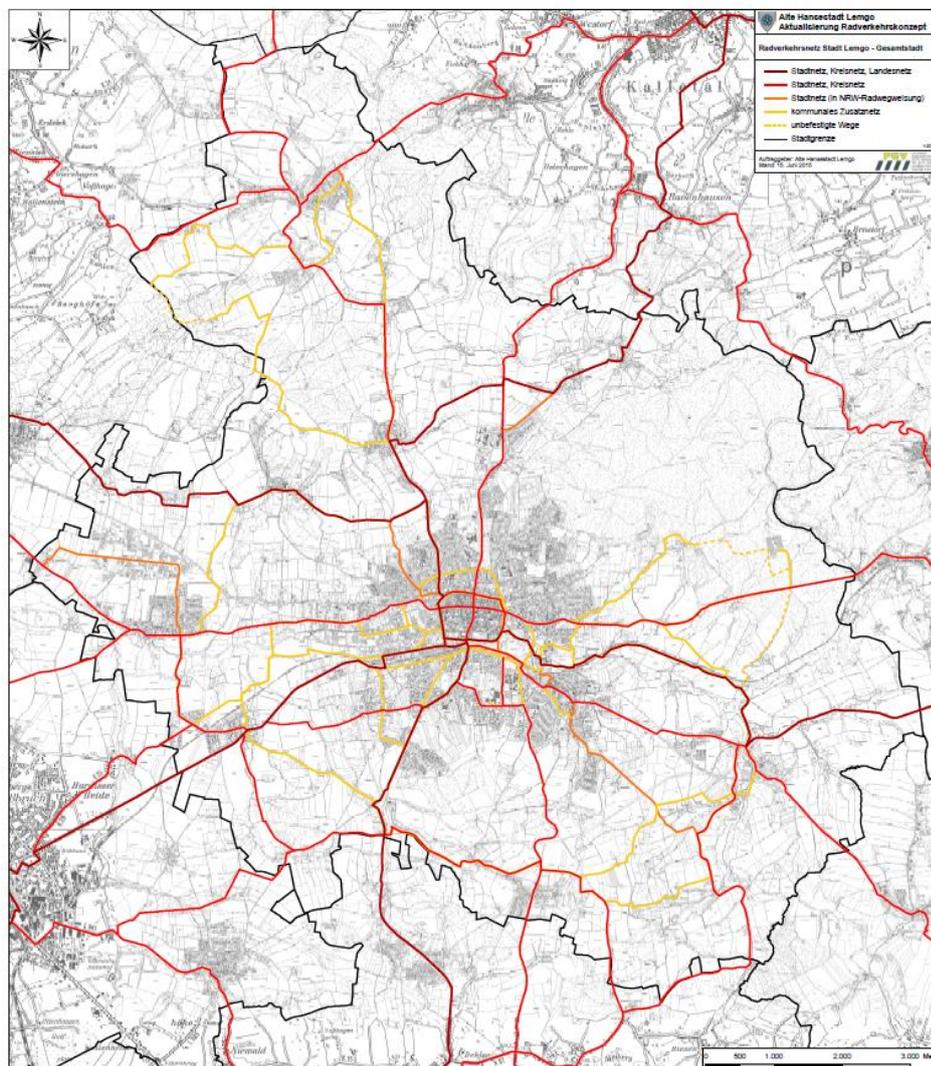
Des Weiteren wurden für das Handlungsfeld Fahrradparken Maßnahmen formuliert wie z. B. die Einrichtung eines Radlertreffpunktes, das Austauschprogramm Fahrradbügel und die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten am Schwimmbad (Eau Le), am Klinikum, an Spielplätzen und am Bahnhof.

Ein weiteres Handlungsfeld ist die Öffentlichkeitsarbeit, dessen Ziel die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserung „rund um's Rad“.

● **Abbildung 4: Radverkehrsnetz Stadt Lemgo – Gesamtstadt**⁵²

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



5.3.7 Parkraumkonzept Lemgo – Verkehrsgutachten⁵³

Das aus dem Jahr 2016 stammende Parkraumkonzept für die Stadt Lemgo zeigt eine Prognose und den Bedarf an Parkraum für das Jahr 2025. Hierbei wurde anhand einer Begehung die Parkraumauslastung analysiert und anhand von Strukturdaten weitere Prognosen für das Jahr 2025 erstellt. Bei 90 %-iger Auslastung als Vollast wird ein Stellplatzbedarf für das Jahr rund 1.500 bis 1.800 Stellplätze geschätzt.

⁵² Alte Hansestadt Lemgo (2015): Aktualisierung Radverkehrskonzept

⁵³ vvv-s stephanplan (2016): Parkraumkonzept Lemgo. Verkehrsgutachten.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Im weiteren Verlauf wurden Handlungsfelder und dazugehörige Maßnahmen, beispielsweise im Bereich Radverkehr, aufgestellt. Hierbei handelt es sich um:

- Die Attraktivitätssteigerung der Anlagen (durch Witterungsschutz, Ergänzung Fahrradboxen, Etablierung von Rahmenhaltern)
- Neue Abstellanlagen südl. CIIT, Ostseite Lipperlandhalle, Eingangsbereich Lüttfeld Berufskolleg
- Ausbau von überlasteten Anlagen
- Abbau der nicht angenommenen Abstellanlagen
- Ausweisen und Sichern von Freiflächen zum Abstellen motorisierter Zweiräder

Als Fazit des Parkraumkonzeptes lässt sich zusammenfassen, dass in Bezug auf die Region um Lemgo ein Handlungsbedarf in der Erschließung durch den Regionalbusverkehr, die Eurobahn und die Abstimmung der Fahrplan-/Unterrichtszeiten erforderlich ist. Für die Kernstadt Lemgo und den Ortsteil Brake werden Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur (Radwege und Abstellanlagen) gesehen. Zudem ist eine Parkraumbewirtschaftung mittelfristig offen zu halten. Da die starken Schwankungen der Anwesenheit der Studierenden auf die Parkraum-Auslastung beeinflusst, werden Alternativkonzepte bspw. P+R-Shuttlebus zum Campus während Spitzenwochen vorgeschlagen.

5.3.8 Radverkehrsführung entlang der B 66 und der L 941⁵⁴

Noch offene Netzlücken für den Radverkehr in Lemgo sind die wichtige Achse auf der B 66 und der L 941 beginnend mit der Richard-Wagner-Straße bis zur Residenzstraße. In diesem Projekt ist eine Konkretisierung der planerischen Empfehlungen, basierend auf den zuvor erfolgten Aktualisierungen des Radverkehrskonzeptes, vorgenommen worden.

In der Bearbeitung wurde der aktuelle Erkenntnisstand gemäß den rechtlichen und technischen Regelwerken berücksichtigt (RASt 06, ERA 2010, EFA 2002, EAÖ 2013 und MAKV 2006).

Aus dem Projekt ergeben sich folgende Erkenntnisse, die jeweiligen Sachstände werden anschließend beschrieben:

⁵⁴ Planungsgemeinschaft Verkehr (2016): Radverkehrsführung entlang der B 66 und der L 941

- In der Konsul-Wolff-Straße kann der südliche Seitenraum für eine Nutzung durch den Radverkehr auf 2,50 m verbreitert werden, sofern ein Grunderwerb realisiert werden kann.
→ Gemäß der Entwurfsplanung⁵⁵ wird der 2,50 m Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Dafür ist ein Grunderwerb erforderlich.
- Im Bruchweg ist der Ausbau der Gehwege zulasten benachbarter Grünflächen vergleichsweise einfach (Möglichkeit eines Schutzstreifens und/oder Gehweg, Radverkehr frei).
→ Gemäß der Entwurfsplanung⁵⁶ sind im Bruchweg auf beiden Straßenseiten 2,00 m breite Gehwege und 1,50 m breite Schutzstreifen vorgesehen.
- In der Bismarckstraße wird kurzfristig die Umsetzung eines Schutzstreifens empfohlen. Für die Verbreiterung der Gehwege, um diesen für den Radverkehr freigeben zu können, ist ein Umbau mit beidseitigen Bordumbauten erforderlich.
→ Gemäß der Entwurfsplanung⁵⁷ sind beidseitig 2,00 m breite Gehwege und 1,50 m breite Schutzstreifen vorgesehen.
- Am Knoten Bismarckstraße / Pagenhelle / Hamelner Straße / Regenstorstraße sowie in der Lemgoer Straße und Residenzstraße werden Schutzstreifen empfohlen.
→ Gemäß der Entwurfsplanung⁵⁸ sind am Kreuzungsbereich rot markierte Schutzstreifen vorgesehen.
- Für die Pagenhelle wird in Lösungsvorschlag 1 für den westlichen Radweg die Freigabe in Gegenrichtung vorgeschlagen, für den östliche Radweg eine Aufwertung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg. In Lösungsvorschlag 2 wird für die Fahrtrichtung Norden ein durchgehender Schutzstreifen empfohlen.

⁵⁵ Straßen und Entwässerung Lemgo (10.05.2023): Entwurfsplanung Lemgo B238, B66, L941. Lageplan Anlage von Radwegen Richard-Wagner-Str. (B238, 12) Konsul-Wolff-Str. (B66, 28.1)

⁵⁶ Straßen und Entwässerung Lemgo (10.05.2023): Entwurfsplanung Lemgo B238, B66, L941. Lageplan Anlage von Radwegen Konsul-Wolff-Str. (B66, 28.1) Bruchweg (B66, 28.1)

⁵⁷ Straßen und Entwässerung Lemgo (10.05.2023): Entwurfsplanung Lemgo B238, B66, L941. Lageplan Anlage von Radwegen Bismarckstraße (B66, 28.2) Pagenhelle (L941, 13).

⁵⁸ Straßen und Entwässerung Lemgo (10.05.2023): Entwurfsplanung Lemgo B238, B66, L941. Lageplan Anlage von Radwegen Bismarckstraße (B66, 28.2) Pagenhelle (L941, 13).

→ Gemäß der Entwurfsplanung⁵⁹ sind unterschiedliche Führungsformen für den Radverkehr vorgesehen. Zwischen der Kreuzung Sieben Linden und der Bushaltestelle „Eau Le“ ist auf der westlichen Straßenseite ein Radweg mit 1,00 m Breite im Seitenraum vorgesehen. Auf Höhe der Hausnummer 11 wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der ca. 3,65 m breit sein soll. Im Straßenabschnitt ab Höhe Hausnummer 15 wird der Radverkehr auf dem Radweg im Seitenraum geführt. Der Radweg soll mit einer Breite von 2,10 m ausgestaltet werden. Auf der östlichen Straßenseite wird der Radverkehr komplett auf dem Radweg im Seitenraum geführt. Aufgrund der Seitenraumbreite ist jedoch nur ein 1,0 m breiter Radweg möglich. Am Knotenpunkt Pagenhelle / Bismarckstraße / Hamelner Straße / Regenstorstraße ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen auf der Pagenhelle vorgesehen. Vorher wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Norden vom Seitenraum auf den Schutzstreifen übergeleitet.

- Am Knotenpunkt Pagenhelle / Lemgoer Straße / Braker Weg wird für die Pagenhelle ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen vorgeschlagen.

→ Diese Maßnahmenempfehlung ist gemäß der Entwurfsplanung nicht vorgesehen.

5.3.9 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2018⁶⁰

Aufbauend auf das Städtebauliche Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2009 und aufgrund neuer Entwicklungen – insbesondere der Stadtentwicklungsmaßnahme „Innovation Campus“ – sollte ein neues Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet werden. Gegenüber dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept wurde das Fördergebiet Richtung Süden hin erweitert.

Grundlegende Ziele und Aufgaben des ISEK sind folgende:

- „1. die Evaluation und Integration der vorhandenen, noch nicht umgesetzten Maßnahmen im Rahmen der weiterentwickelten planerischen Zielvorstellungen,
- 2. die Fortführung der bisher erfolgreichen Sanierungen in der Lemgoer Kernstadt,
- 3. die Integration der aus dem Masterplan Innovation Campus entwickelten Maßnahmen zur Sicherung der Funktion der Freiräume des Campus,

⁵⁹ Straßen und Entwässerung Lemgo (10.05.2023): Entwurfsplanung Lemgo B238, B66, L941. Lageplan Anlage von Radwegen Pagenhelle (L941, 13) Lemgoer Straße (L941, 12)

⁶⁰ tobe.STADT (2019): ISEK LEMGO. Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2018

- 4. die Herausarbeitung der Synergien zwischen historischem Stadtkern und Campus
- 5. die Entwicklung eines integrativen Konzepts zur Entwicklung des Sanierungsgebietes für die nächsten 10 Jahre,
- 6. die Integration der Stadtentwicklungsmaßnahmen aus anderen Konzepten, z.B. Klimaschutzkonzept, Einzelhandelskonzept und Handlungskonzept Wohnen ins ISEK,
- 7. die Darstellung der Ziele, Maßnahmen und Kosten für die Umsetzung des ISEKs und der Stadtsanierung⁶¹

Konkrete Maßnahmen im Bereich der (Nah-)Mobilität umfassen:

- Schaffung einer Wegeverbindung vom Innovation Campus zum Steinstoß
- Verkehrsberuhigung Straße Langenbruch (Campusallee), Mischprinzip
- Umgestaltung des Knotenpunkts Steinstoß / Braker Weg (insbesondere Verbesserung der Anbindung und Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs)
- Markierung eines straßenbegleitenden Fahrradwegs im Braker Weg zwischen Steinstoß und Bunsenstraße
- Schaffen einer Verbindung zwischen Braker Kulturmeile und die Bildungsmeile des Campus mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- Herstellen einer Wegeverbindung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Schützenquartier (im Zuge Rahmenplan Schützenquartier)
- Freiraum- und verkehrsplanerisches Konzept für die historischen Stadteingänge (u. a. mit dem Ziel einer Entschleunigung des Verkehrs und Verbesserung der Wallerschließung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen)
- Verkehrsberuhigung der Schuh- und Stiftstraße unter Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Einbau eines Asphaltstreifens und Rückbau des Kopfsteinpflasters in der Orpingstraße, der Heustraße, der Schloßstraße und der Finkenpforte zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Darüber hinaus gibt es einige freiraumplanerische Maßnahmen, die das Stadtbild aufwerten und die Aufenthaltsqualität steigern sollen. Dies ist auch im Sinne einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

⁶¹ ebenda, S. 8

5.3.10 Klimaneutralität und nicht-fossile Daseinsvorsorge für die Alte Hansestadt Lemgo. Aktualisierung und Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Lemgo⁶²

Basierend auf dem Klimaschutzkonzept von 2008 und dessen Fortschreibung im Jahr 2019 wurde 2022 eine Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes durchgeführt. Ausgangspunkt der Zieldefinition sowie der Maßnahmenentwicklung ist die Aktualisierung der THG-Bilanz auf das Jahr 2019. Das Konzept umfasst folgende Ziele, Teilziele und Maßnahmen:

- Perspektive: Klimaneutralität 2035
- CO₂-Restbudget
- Resilienz, Daseinsvorsorge, soziale Sicherheit, Preisstabilität
- Umsetzungsprobleme: Berücksichtigung von den folgenden sechs Aspekten bei der Umsetzung: Technische Umsetzbarkeit, Wirtschaftliche Umsetzbarkeit, Arbeitskapazitäten, Kostenentwicklung für Private, Rechtliche Rahmenbedingungen, Akzeptanz durch Bürger:innen
- Organisatorische Absicherung des Umsetzungsprozesses durch die Stadt
- Maßnahmen zur Organisation und Controlling

Des Weiteren beinhaltet das Klimaschutzkonzept Maßnahmen, um diese Ziele erreichen zu können. Diese beziehen sich sowohl auf die Reduzierung des Energiebedarfes als auch auf eine klimaschonende Energiebereitstellung. Es wurde ein Gesamtpaket entwickelt, um die gegenseitige Beeinflussung der Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind in verschiedene Bausteine wie beispielsweise Wärmeerzeugung, Fernwärmenetz oder Controlling gegliedert.

Für den Bereich Verkehr in Lemgo wurde ein Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ erarbeitet (siehe Kapitel 5.3.5). In dieser Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes wurde daher nicht auf dieses Thema eingegangen.

⁶² e&u Energiebüro GmbH (2022): Klimaneutralität und nicht-fossile Daseinsvorsorge für die Alte Hansestadt Lemgo. Aktualisierung und Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Lemgo

6 Analyse des Mobilitätsverhaltens

Alte Hansestadt Lemgo

Mobilitätskonzept

November 2023

Im folgenden Kapitel wird das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Lemgos, der Studierenden bzw. Beschäftigten der TH OWL sowie der Schüler:innen der weiterführenden Schulen beschrieben. Die Erkenntnisse hierzu beruhen im Wesentlichen auf der Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe, die Mobilitätsbefragung der TH OWL und der Befragung der weiterführenden Schulen zum Verkehrsverhalten.

6.1 Mobilität der Lemgoer Bevölkerung

Im Sommer 2017 wurde im Kreis Lippe eine Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten⁶³ durchgeführt. Insgesamt nahmen 1.124 Personen aus 503 Haushalten an der Mobilitätsbefragung teil, was einem Anteil von 2,6 % der Bevölkerung entspricht. Die Mobilitätsbefragung liefert somit repräsentative Ergebnisse für die Stadt Lemgo. Die Schwerpunkte der Befragung lagen in den Bereichen Mobilität, ÖPNV, Schüler:innenverkehr, Wege mit dem Rad im Kreisgebiet, Kfz als Mobilitätsgarant und der Nutzung von Gewohnheiten.

Zurückgelegte Wege

83 % der Bevölkerung Lemgos ist am Stichtag mobil und legt im Durchschnitt 2,7 Wege zurück. Jeder Weg dauert durchschnittlich 19 Minuten; dabei werden 10 km zurückgelegt. Pro Tag werden insgesamt etwa 68 Minuten für Ortsveränderungen aufgewendet.

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Laut der Mobilitätsbefragung besitzen 93 % der Haushalte ein Kraftfahrzeug und verfügen im Mittel über 1,5 Kfz pro Haushalt, was leicht über dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad in NRW von 1,2 Pkw pro Haushalt liegt.⁶⁴

Im Vergleich zum Bestand an Pkw pro Haushalt liegt der Ausstattungsgrad mit Fahrrädern pro Haushalt deutlich höher. 89,7 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad und 70 % aller Haushalte mindestens zwei Fahrräder. Im Mittel liegt der Fahrradbestand bei 2,2 Fahrrädern pro Haushalt. Somit liegt die Verfügbarkeit von Fahrrädern ebenfalls über dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt (1,95 Fahrräder pro Haushalt).

In Lemgo wurde ein mittlerer Bestand von 0,2 Motorrädern pro Haushalt ermittelt. Dieser Wert entspricht dem bundesweiten Durchschnittswert.

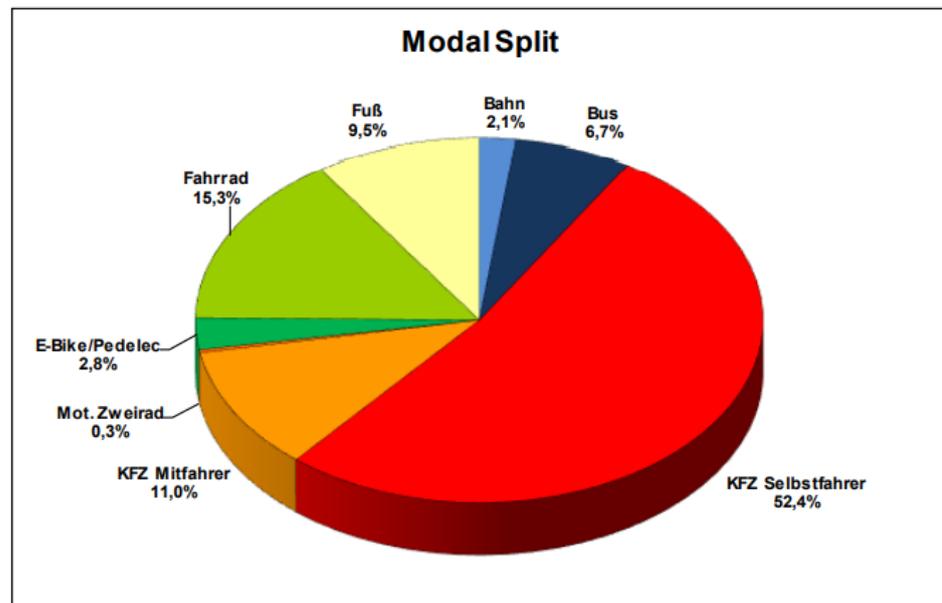
⁶³ vgl. Kreis Lippe (2017): Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe. Detailauswertung Lemgo

⁶⁴ vgl. Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2008): Mobilität in Deutschland (MiD) 2008, Tabelle H 2.3 A Anzahl Autos im Haushalt.

Verkehrsmittewahl

Der Kfz-Anteil ist in Lemgo vergleichsweise zu anderen Kreiskommunen auf einem niedrigen Niveau. Der MIV (Kfz und Mitfahrer:innen und Zweirad) hat einen Anteil von etwa zwei Dritteln am Verkehr. Darauf folgt der Radverkehr (Fahrrad und E-Bike) mit 18,1 %, was der höchste Wert im Kreis Lippe ist. Der Anteil des Fußverkehrs beträgt 9,5 % und liegt somit unter dem Durchschnitt des Kreises Lippe. Die Nutzung von Bahn und Bus ist mit 8,8 % recht gering und noch etwas schwächer ausgeprägt als im sonstigen Kreis.

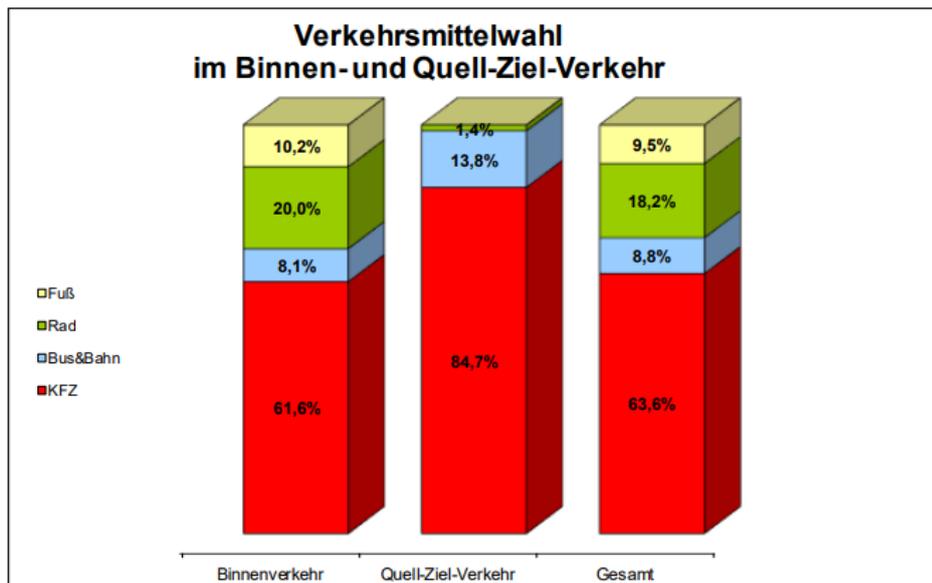
● **Abbildung 5:** Modal-Split in Lemgo⁶⁵



Werden die Verkehrsmittelwahl zwischen dem Binnen- und Ziel-Quellverkehr differenziert betrachtet, so ergeben sich Unterschiede zu der Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr.

⁶⁵ Kreis Lippe (2017): Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe. Detailauswertung Lemgo, S. 40

● **Abbildung 6:** Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr⁶⁶



Im Binnenverkehr reduziert sich der Anteil des MIV leicht auf insgesamt 62 %. Der Anteil des Bus- und Bahnverkehrs ist zum Gesamtverkehr mit 8 % geringer. Der Fahrradanteil und der Fußverkehrsanteil fallen höher im Vergleich zum Gesamtverkehr aus.

Erwartungsgemäß gewinnt der MIV im Quell-Zielverkehr gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes deutlich an Bedeutung. Über 80 % der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Im Vergleich zum Binnenverkehr wird der ÖPNV für Wege über die Stadtgebietsgrenzen hinaus deutlich häufiger genutzt, wohingegen Wege über die Stadtgrenze zu Fuß und mit dem Rad fast gar nicht zurückgelegt werden.

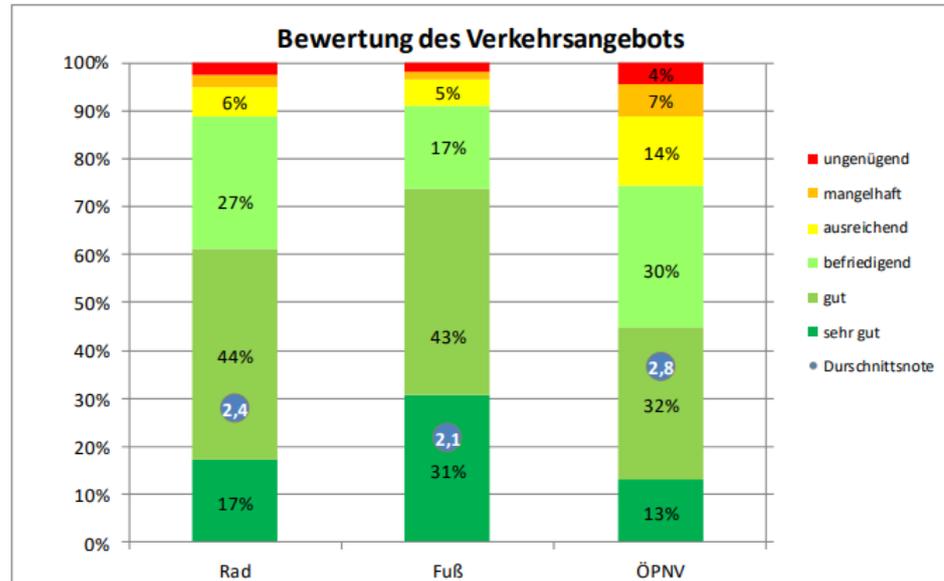
Berufseinpender:innen aus anderen Städten wurden in der Mobilitätsbefragung nicht erfasst.

Bewertung des Verkehrsangebots

Im Rahmen der Erhebung haben die Befragten die Verkehrsangebote mit den Schulnoten 1-6 bewertet.

⁶⁶ ebenda, S. 42

● **Abbildung 7:** Bewertung des Verkehrsangebots⁶⁷



Der Fuß- und Radverkehr wird vergleichsweise zum ÖPNV insgesamt besser bewertet. Über 90 % der Befragten bewerten das Angebot des Fußverkehrs in Lemgo als mindestens befriedigend, über 70 % als mindestens gut und 31 % als sehr gut. Das Angebot für Radfahrer:innen wird von 89 % als mindestens befriedigend und von 61 % als mindestens gut bewertet. Die Durchschnittsnote für das Angebot des Fußverkehrs beträgt 2,1 und des Radverkehrs 2,4.

Das ÖV-Angebot schneidet vergleichsweise schlecht ab. Mit einer Durchschnittsnote von 2,8 wird das Angebot insgesamt als befriedigend angesehen.

Reisezweckverteilung

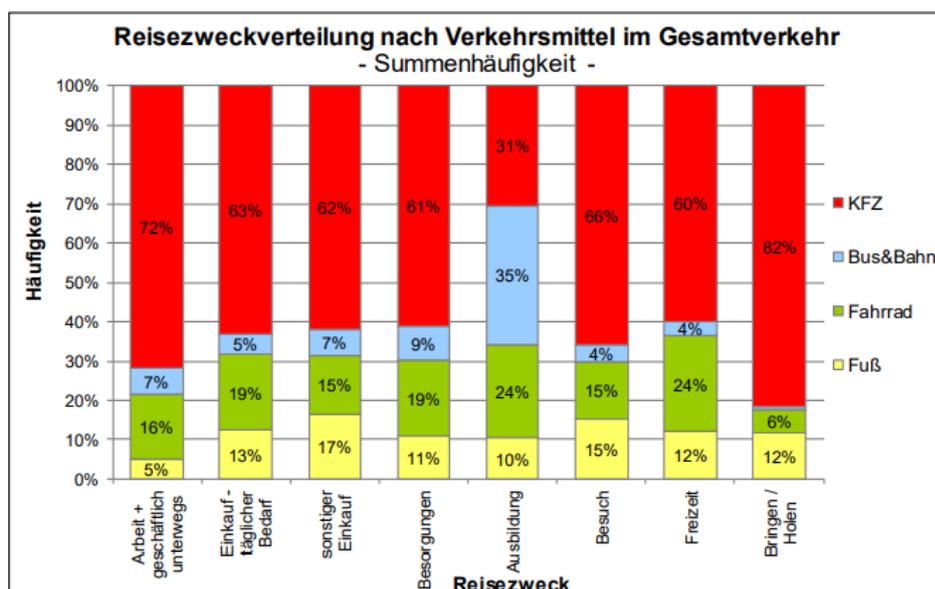
Bei der Verkehrsmittelwahl nach Reisezweck dominiert gesamtstädtisch die Pkw-Nutzung bei allen Zwecken außer Ausbildung. Insbesondere wird der Pkw beim Bringen/Holen sowie bei Arbeitswegen/Geschäftsreisen genutzt. Beim Zweck Ausbildung dominiert der Umweltverbund deutlich. Bei diesem Zweck hat der Bus- und Bahnverkehr auch seinen größten Anteil (35 %). Zu Fuß werden Wege vor allem bei den Reisezwecken sonstiger Einkauf und Besuch zurückgelegt. Mit dem Fahrrad werden hingegen vor allem Wege mit dem Reisezweck Ausbildung oder Freizeit zurückgelegt.

⁶⁷ ebenda, S. 31

- **Abbildung 8:** Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Gesamtverkehr - Summenhäufigkeit⁶⁸

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



6.2 Mobilitätsbefragung TH OWL⁶⁹

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung der TH OWL, die zwischen dem 01.06.2022 und dem 29.06.2022 durchgeführt wurde, bilden das Mobilitätsverhalten der Studierenden und Beschäftigten der TH OWL ab. Die Kernergebnisse zum Mobilitätsverhalten werden im Folgenden zusammengefasst:

- Unter den befragten Personen ist der Pkw das dominierende Verkehrsmittel bei dem täglichen Weg zur Hochschule. Insgesamt kommen 52,6 % der Befragten mit dem Pkw, 17,3 % zu Fuß, 14,2 % mit dem Fahrrad, 8,2 % mit der Bahn und 7,5 % mit dem Bus.
- Über ein Drittel (37,6 %) der Befragten legt zwischen 10 und 30 km zur Hochschule zurück, 27 % der Befragten über 30 km.
- Über die Hälfte der befragten Personen, die zwischen den Standorten (Detmold und Lemgo) pendeln, legen zwei bis fünf Fahrten im Monat zurück. Diese Fahrten werden hauptsächlich (46,3 %) mit dem privaten Pkw als Fahrer:in zurückgelegt. 24,2 % der Fahrten werden mit dem Bus zurückgelegt. Die restlichen Fahrten werden durch Dienst-Pkw der TH OWL, Mitfahrgelegenheit oder weitere Mobilitätsarten zurückgelegt.

⁶⁸ ebenda, S. 55

⁶⁹ Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe (2022): Mobilitätsbefragung 2022

- Die Befragten konnten des Weiteren die Mobilitätsaspekte bewerten. Am schlechtesten bewertet werden die CarSharing-Angebote, die auf den Wegstrecken oder auf dem Campus fehlen. Zudem wird die Ladeinfrastruktur für E-Autos schlecht bewertet. Auch negativ bewertet werden die Taktzeiten bei Bus und Bahn sowie die Fahrzeit bis zur TH OWL mit Bus und Bahn.

6.3 Befragung der weiterführenden Schulen zum Verkehrsverhalten⁷⁰

An den drei weiterführenden Schulen Marianne-Weber-Gymnasium (MWG), Realschule Lemgo und Heinrich-Drake-Hauptschule (HDS) wurden Schüler:innen zum Verkehrsverhalten befragt. Dabei wurden sie sowohl hinsichtlich der Schulwege als auch der Freizeitwege abgefragt. Schüler:innen der Klassen 5 bis 9 bilden die Befragungsgruppe ab.

Die Kernergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst:

- Der Anteil der Fußgänger:innen ist in der Hauptschule signifikant höher als in der Realschule und im Gymnasium. Dies hängt damit zusammen, dass in der Hauptschule der Anteil der außerhalb Lemgos Wohnenden deutlich niedriger ist als bei den beiden anderen Schulen. Das Fahrrad als Verkehrsmittel dominiert im Gymnasium, in der Hauptschule wird es eher geringer genutzt. Mit dem Bus kommen die meisten Schüler:innen, die in die Realschule gehen. Dies kann mit dem hohen Anteil von Schüler:innen zusammenhängen, die von außerhalb der Stadt kommen.
- Bei der Verkehrsmittelwahl Pkw als Mitfahrer:in ist die Entfernung kein entscheidendes Kriterium. Denn nur 24 % der Schüler:innen des Gymnasiums, die mit dem Auto gebracht werden, wohnen außerhalb Lemgos, während der Anteil der externen Schüler bei 31,5 % liegt. Bei der Heinrich-Drake-Schule ist der Pkw-Anteil gering, obwohl 37,7 % außerhalb wohnen.
- Bei der Frage, warum sie nicht so häufig mit dem Rad oder dem Bus kommen, hat die Mehrheit der Schüler:innen angegeben, dass sie aufgrund der Auslastung der Busse und fehlendem Schülerticket nicht mit dem Bus fahren. Als Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads wurden das Wetter und die Entfernung angegeben. Interessant ist, dass viele Schüler:innen angegeben haben, dass sie mit dem Bus und Fahrrad fahren würden, wenn die Eltern sie nicht bringen würden.

⁷⁰ Stadt Lemgo (2019): Quartierskonzept Lemgo 2019, S. 68-72

7 Analyse des Mobilitätsangebotes

Alte Hansestadt Lemgo

Mobilitätskonzept

November 2023

In den folgenden Kapiteln sind zu den einzelnen Verkehrsarten Analysen dargestellt. Einbezogen werden hierbei die Analyseergebnisse vorhandener Planwerke wie das Radverkehrskonzept, die Auswertung von Sekundärdaten sowie Ergebnisse aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen. In Abhängigkeit von den bereits vorliegenden Analysen aus vorhandenen Planwerken erfolgten ergänzende Bestandserhebungen und Analysen vor Ort.

Da es sich bei diesem Konzept schwerpunktmäßig um die Nahmobilität handelt, wird die Analyse des Fuß- und Radverkehrs mit einer SWOT-Analyse bzw. Mängelanalyse abgeschlossen (siehe Kapitel 7.4). Dabei steht SWOT für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (von englisch Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) als grundsätzliche Bewertungskategorien, in welche sich die wesentlichen Inhalte eingruppiieren lassen. Die SWOT-Analyse dient einerseits der Zusammenfassung der Analyseergebnisse. Andererseits soll mit dieser eine einvernehmliche und damit tragfähige Grundlage geschaffen werden, auf die aufbauend Zielsetzungen überprüft und ggf. konkretisiert werden können und anschließend die Erarbeitung der Maßnahmenkonzepte erfolgen kann.

Die anderen Verkehrsarten (ÖPNV, fließender und ruhender Kfz-Verkehr) werden als Schnittstellen zur Nahmobilität betrachtet. Im Kapitel 7.1.5 wird die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln herausgearbeitet.

7.1 Verkehrsnetze und Infrastruktur

Im Nachfolgenden werden für die einzelnen Verkehrsarten Informationen und Bewertungen zu den bestehenden Verkehrsnetzen und der Infrastruktur dargestellt. Hierbei werden Informationen aus bestehenden Unterlagen, erste Eindrücke durch Begehungen vor Ort sowie Ergebnisse der Online-Beteiligung und aus den Lenkungsgruppensitzungen berücksichtigt.

7.1.1 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

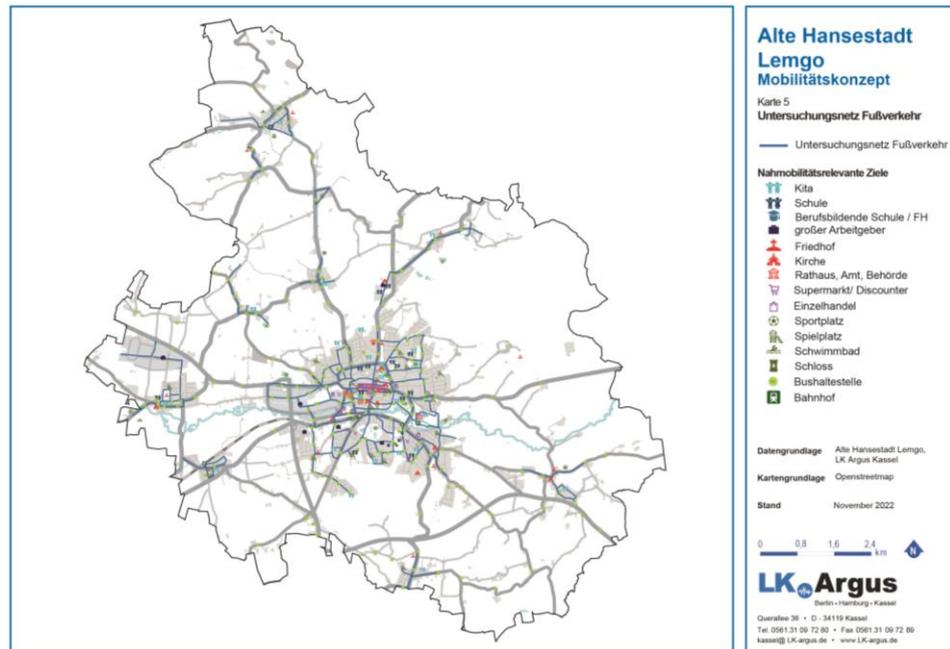
Zum Fußverkehr liegen in Lemgo bislang wenig Konzepte und Planungen vor, was schon in den dargestellten Strategien und Konzepten deutlich wurde. Eine Untersuchung des Fußverkehrs fand nur eingeschränkt begleitend zu den Radverkehrskonzepten statt.

Die Alte Hansestadt Lemgo weist – insbesondere im Kernstadtbereich – ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität auf. Die Stadt verfolgt das Leitbild *Stadt der kurzen Wege* und strebt durch die Einrichtung von Fußgängerzonen die Stärkung der innerstädtischen Versorgungsfunktion an. Außerhalb des innerstädtischen Bereichs weisen die Straßenräume eher eine geringe Aufenthaltsqualität

auf. Insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen werden die Bedürfnisse des Fußverkehrs zugunsten des fließenden Verkehrs wenig berücksichtigt. Die Hauptverkehrsstraßen haben oft überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen und es gibt kaum Platz für den Aufenthalt oder Begrünung.

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wurde auf Basis der Verteilung der nahmobilitätsrelevanten Ziele in Lemgo ein Untersuchungsnetz für den Fußverkehr entwickelt (siehe Karte 5). Darauf basierend wurde die Fußverkehrsinfrastruktur umfassend erhoben und untersucht.

● **Karte 5:** Untersuchungsnetz Fußverkehr



Siehe auch Kartenanhang

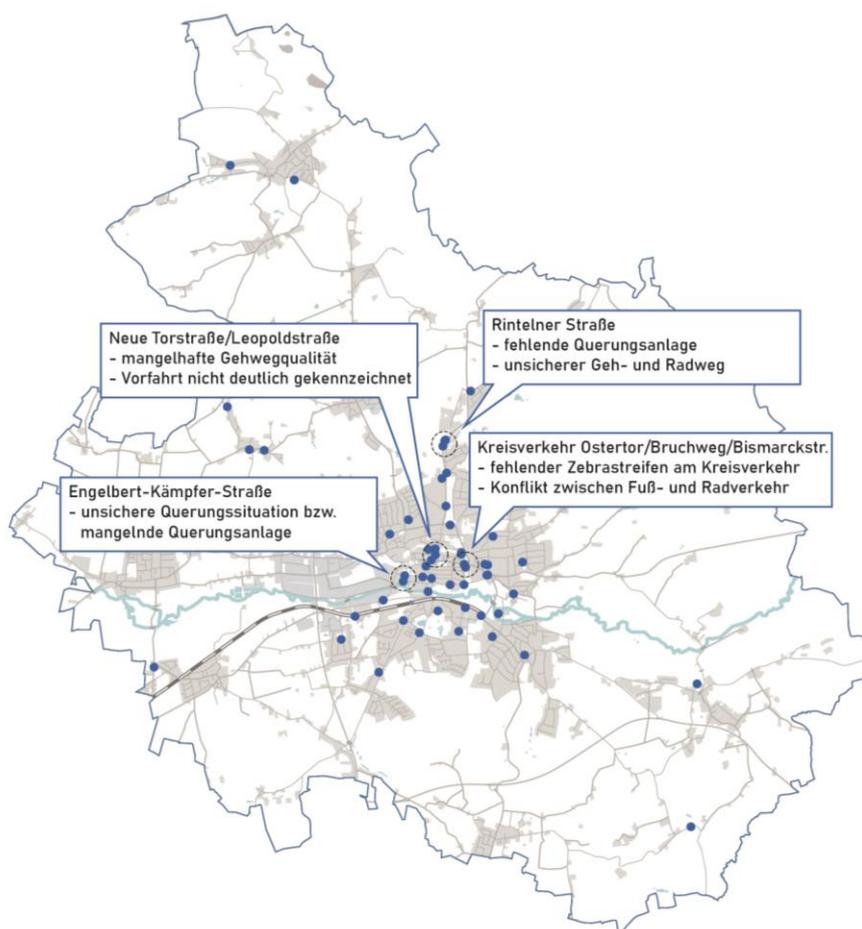
Neben der Untersuchung der Fußverkehrsinfrastruktur, die im Kapitel 7.3 im Detail beleuchtet wird, sind auch Bewertungen und Hinweise der Bevölkerung relevant für die Analyse.

In der durchgeführten Online-Beteiligung wurde das Zufußgehen als das meist genutzte Verkehrsmittel angegeben, welches von über der Hälfte der befragten Personen (fast) täglich und von einem weiteren Viertel an 1-3 Tagen pro Woche genutzt wird. Der Großteil der Fußwege sind Freizeitwege, die bei Aktivitäten zu Fuß wie z. B. Spazierengehen oder Wandern und in der Freizeit zurückgelegt werden.

Hinsichtlich der Frage der Zufriedenheit mit dem vorhandenen Angebot wurde der Fußverkehr am positivsten bewertet. Bei der Auswahl der Aspekte für einen angenehmen Fußverkehr wurden der Schutz gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr und eine hohe soziale Sicherheit mit beleuchteten Wegen sowie ausreichende und sichere Querungen als besonders relevant bewertet.

In dem Kartendialog beziehen sich 14 % der abgegebenen Meldungen auf den Fußverkehr. Besonders häufig genannte Aspekte sind hierbei Querungen, Gehwegqualität/-lücken sowie Geschwindigkeitsreduzierungen. Räumliche Schwerpunkte der Meldungen im Fußverkehr sind vor allem in der Innenstadt (z. B. Neue Torstraße / Leopoldstraße, Engelbert-Kämpfer-Straße und Kreisverkehr Ostertor / Bruchweg / Bismarckstraße) zu verorten. Auch die Rintelner Straße ist ein weiterer räumlicher Schwerpunkt im Fußverkehr.

- **Abbildung 9:** Räumliche Schwerpunkte des Kartendialogs im Fußverkehr



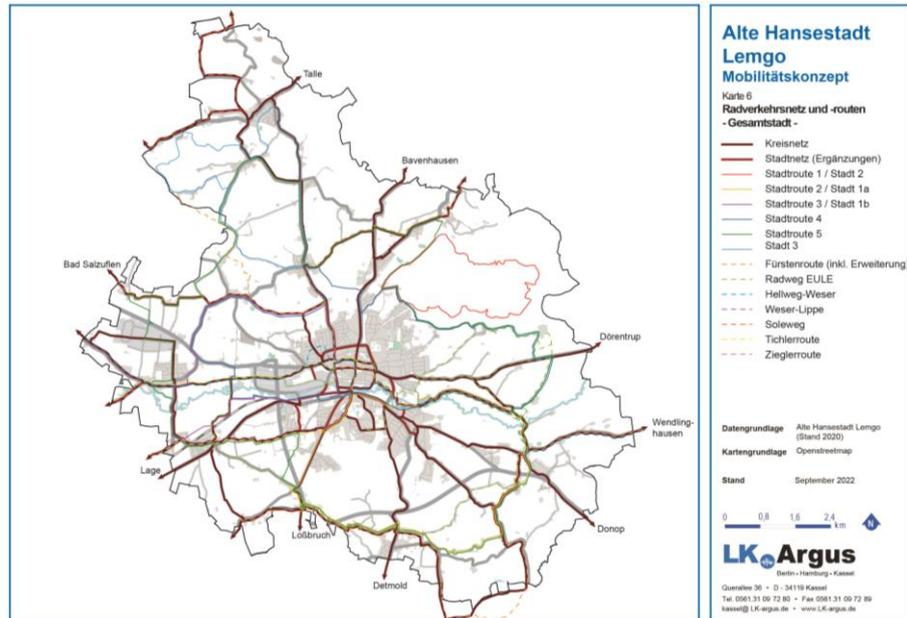
7.1.2 Radverkehr

In Lemgo bestehen für den Radverkehr bereits Netzdefinitionen, die sich aus dem Kreisnetz Lippe sowie einem Stadtnetz und verschiedenen touristischen Radrouten zusammensetzen. Das im Konzept Radnetz OWL definierte Netz (vgl. Kapitel 5.2.3) deckt sich mit den Netzdefinitionen anderer Bestandsgrundlagen, da es das Kreis- und das Stadtnetz aufgreift. Das Kreisnetz bindet alle Ortsteile an und wird ergänzt durch einige Nebenverbindungen im Stadtnetz. Verschiedene Stadtrouten führen als Rundwege durch die Kernstadt und umliegende Ortsteile. Weitere Freizeit- und touristische Routen sind:

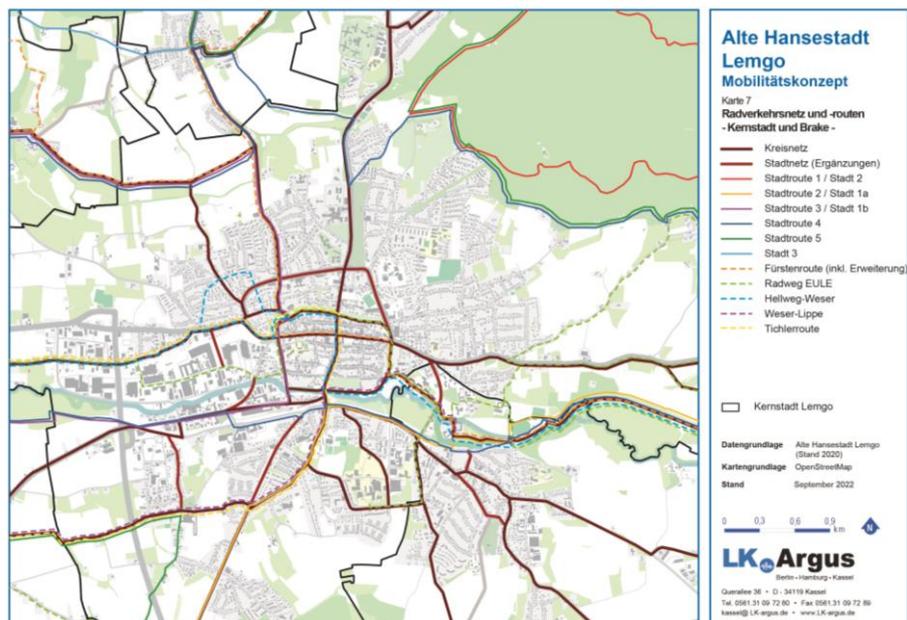
Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- die BahnRadRouten Hellweg-Weser und Weser-Lippe, die in Ost-Westrichtung durch Lemgo verlaufen,
- der Radfernweg Fürstenroute mit erweiterten Verbindungen,
- der Radweg EULE im Süden – ein Lehrfahrt zum Thema Umweltschutz,
- die Soleroute, die Tichlerroute und die Ziegleroute, die auf ihren Wegen Teile des Stadtgebiets durchlaufen.
- **Karte 6:** Radverkehrsnetz und Radrouten Gesamtstadt



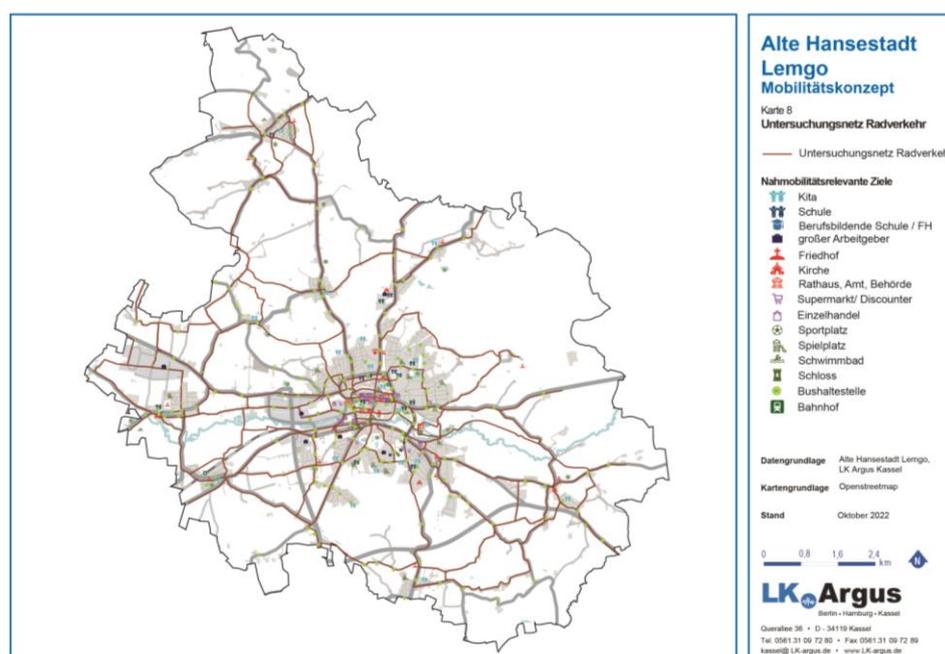
- **Karte 7:** Radverkehrsnetz und Radrouten Kernstadt



Zum Teil überlagern sich die Netze und Routen. Dennoch ergibt sich ein gut verzweigtes Bestandsnetz mit einer Verdichtung im Bereich der Kernstadt. Die Analyse zeigt jedoch, dass nicht alle als Radverbindung definierten Wege gut ausgebaut sind. Abschnittsweise sind keine Radverkehrsanlagen an Routen des Bestandsnetzes vorhanden (vgl. Kapitel 7.3).

Des Weiteren fehlen einige direkte Verbindungen im Bestandsnetz, sodass im Untersuchungsnetz potenzielle Radrouten ergänzt wurden (siehe Karte 8). Ziel des Untersuchungsnetzes ist es, auf Basis der Bestandsrouten alle radverkehrsrelevanten Quellen und Ziele zu verbinden. Neben nahmobilitätsrelevante Einzelzielen, wie Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, werden hierbei insbesondere die Ortsteile sowie angrenzende Gemeinden berücksichtigt, da von diesen i. d. R. der Großteil aller Wege startet.

● **Karte 8:** Untersuchungsnetz Radverkehr



Siehe auch Kartenanhang

Neben der Untersuchung der Radverkehrsinfrastruktur, die in Kapitel 7.3 im Detail beleuchtet wird, sind auch Bewertungen und Hinweise der Bevölkerung relevant für die Analyse. Die Einschätzung der Öffentlichkeit wird zum einen durch den ADFC Fahrradklima-Test und zum anderen durch die Online-Beteiligung abgebildet.

Die Auswertung des ADFC Fahrradklima-Tests 2022 zeigt, dass Lemgo in der Gesamtwertung etwas besser dasteht als andere Gemeinden gleicher Größenklasse. Dennoch weist die Gesamtnote von 3,5 auf Raum zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Lemgo hin. Vergleichsweise zu ähnlichen Orten überdurchschnittlich gut bewerteten die Teilnehmer:innen aus Lemgo die Werbung für das Radfahren, den Spaßfaktor und die Fahrradförderung in letzter

Zeit. Die drei am schlechtesten bewerteten Aspekte waren die Führung an Baustellen, die Fahrradmitnahme im ÖV und Öffentliche Fahrräder. Wichtig war den Teilnehmenden hingegen die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer:in, Konflikte mit Kfz und das Sicherheitsgefühl. Die Entwicklungen durch Vergleiche mit den letzten beiden Fahrradklima-Tests aus 2018 und 2020 zeigen Verbesserung im Bereich Werbung für das Radfahren und in Sanierung der Oberfläche der (Rad-)Wege. Außerdem wurden die Wegweisung für Radfahrer:innen und die geöffnete Einbahnstraße in Gegenrichtung tendenziell mit der Zeit schlechter bewertet.⁷¹

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeugt von einem hohen Stellenwert des Radverkehrs in Lemgo. Knapp 50 % der Teilnehmenden gaben an, ihr Fahrrad oder Pedelec mehrmals pro Woche bis täglich zu nutzen. Dabei wird das Fahrrad vor allem für Freizeitwege regelmäßig genutzt. Aber auch für Erledigungen, zum Einkaufen und zur Arbeit fahren viele Teilnehmende der Online-Beteiligung mit dem Fahrrad oder Pedelec. Die Frage nach der Zufriedenheit der Angebote für die Nahmobilität zeigt, dass ein Großteil eher zufrieden mit dem Radverkehr ist. Knapp ein Drittel ist jedoch eher nicht zufrieden, was darauf hinweist, dass noch Verbesserungspotenzial besteht.

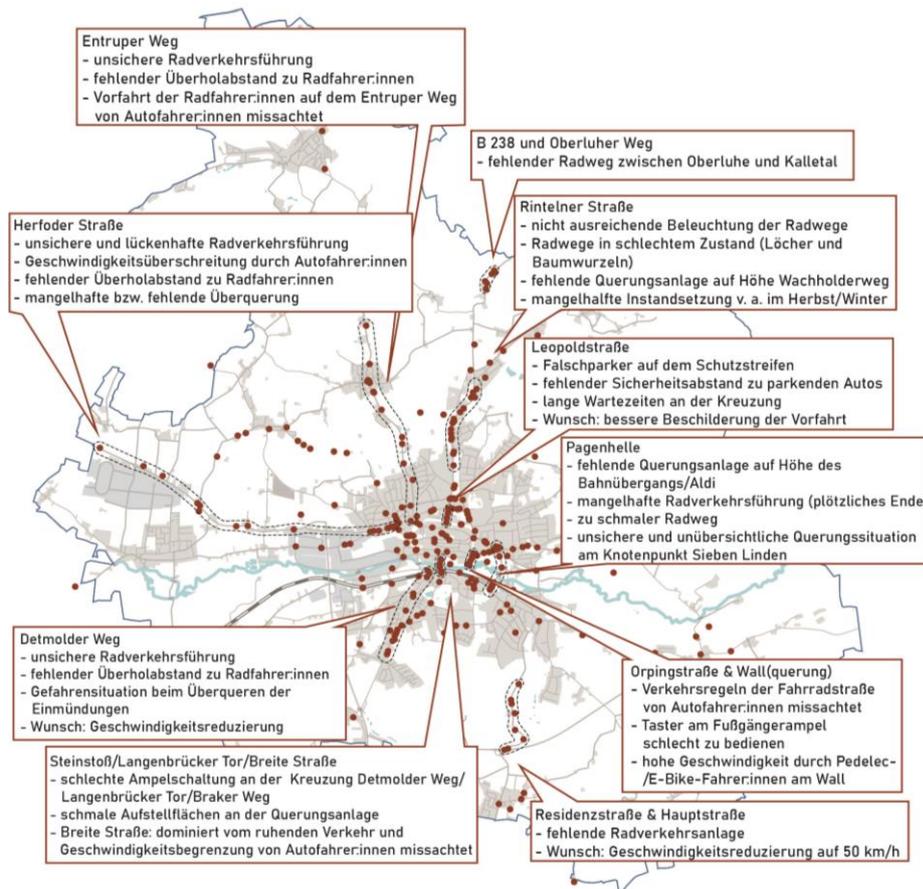
Relevanz für die Teilnehmenden hat hierbei vor allem eine Radverkehrsführung abseits stark befahrener Straßen, sichere und zügig überquerbare Kreuzungen, ausreichend breite Radwege sowie durchgehende Radverkehrsanlagen. Als Defizite wurden unter anderem die Themen Sicherheit, Radverkehrsanlage, Konflikt mit dem Kfz-Verkehr und Querungen gesehen. Räumliche defizitäre Schwerpunkte sind laut der Öffentlichkeit beispielsweise am Entruper Weg, am Oberluher Weg, an der Rintelner Straße, an der Leopoldstraße, an der Herforder Straße, an der Pagenhelle inklusive des Knotenpunkts Sieben Linden, am Detmolder Weg, an der Orpingstraße sowie der Residenzstraße und Hauptstraße vorhanden. Also insbesondere direkte Radverbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen sowie umliegenden Gemeinden wurden negativ bewertet. Hierbei wurden fehlende Sicherheits- und Überholabstände, mangelhafte Zustände der Wege, fehlende Querungsmöglichkeiten und fehlende Radverkehrsanlagen kritisiert.

⁷¹ vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) (2022): Fahrradklima-Test 2022. Auswertung Lemgo

● **Abbildung 10:** Räumliche Schwerpunkt der Online-Beteiligung im Radverkehr

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Eine Bewertung der Bestandssituation des Radverkehrs kann auch anhand von Verkehrszählungen erfolgen. Dies gibt einen Einblick, wie viele Radfahrer:innen auf den Lemgoer Straßen unterwegs sind und wie sich die Anzahl der Radfahrer:innen über die Jahre hinweg entwickelt hat.

Daher wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Verkehrszählungen durchgeführt. Die Zählung fand am Dienstag, den 18.10.2022, statt. Somit wurde die Erfassung an einem repräsentativen Werktag außerhalb von Ferien und Feiertagen durchgeführt. Die Erhebung der elf Querschnitte lief dabei über 14 Stunden (06:00 Uhr bis 20:00 Uhr). Die Ergebnisse der Zählung bilden eine Momentaufnahme des Radverkehrsaufkommens am Zählungstag ab. In Tabelle 5 sind die Ergebnisse der Verkehrszählung in den Jahren 1996, 2008, 2014 und 2022 dargestellt. Auffällig ist, dass in den Straßen Entruper Weg, Leopoldstraße Süd, Breite Straße und Liebigstraße der Radverkehr im Vergleich zum Jahr 1996 zugenommen hat. Die größte Zunahme des Radverkehrs ist am Entruper Weg mit +55 % festzustellen. Auch beträgt der Anstieg des Radverkehrs an der Leopoldstraße Süd über +50 %. Hingegen ist der Radverkehr an der Bismarckstraße zurückgegangen (-50 %). Zudem werden an den Straßen Engelbert-Kämpfer-Straße (-20 %),

Pahnsiek (-19 %) und Bruchweg (-16 %) größere Rückgänge des Radverkehrsaufkommen im Vergleich zum Jahr 1996 beobachtet.

- **Tabelle 5:** Vergleich der Radverkehrszählungen zwischen 1996, 2008, 2014 und 2022 an elf Zählstellen in Lemgo⁷²

Zählstelle	Lage	1996	2008	2014	2022	Differenz 1996-2022
		21.05.	02.09./04.09.	17.09.-01.10.	18.10.	
		15:30-17:30				
1.1.	Entruper Weg	53	69 (+30 %)	57 (-17 %)	82 (+44 %)	+29 (+55 %)
2.	Leopoldstr. Nord	153	180 (+18 %)	148 (-18 %)	145 (-2 %)	-8 (-5 %)
4.	Pöstenweg	174	192 (+10 %)	161 (-16 %)	163 (+1 %)	-11 (-6 %)
5.1.	Leopoldstr. Süd	171	291 (+70 %)	162 (-44 %)	259 (+60 %)	+88 (+51 %)
9.	Engelbert-Kämpfer-Str.	128	198 (+55 %)	171 (-14 %)	103 (-40 %)	-25 (-20 %)
10.2.	Breite Straße	188	190 (+1 %)	196 (+3 %)	253 (+29 %)	+ 65 (+35 %)
14.	Langenbrücker Tor	281	208 (-26 %)	211 (+1 %)	276 (+31 %)	-5 (-2 %)
16.2	Liebigstraße	85	57 (-33 %)	53 (-7 %)	124 (+134 %)	+ 39 (+46 %)
20.	Pahnsiek	92	74 (-20 %)	50 (-32 %)	75 (+50 %)	-17 (-18 %)
22.	Bismarckstr.	116	80 (-31 %)	108 (+35 %)	58 (-46 %)	-58 (-50 %)
23.	Bruchweg	79	81 (+3 %)	97 (+20 %)	67 (-31 %)	-12 (-15 %)

Insgesamt hat der Radverkehr in der Alten Hansestadt Lemgo zugenommen. Besonders auf der Nord-Süd-Verbindung (Breite Straße und Leopoldstraße) ist ein deutlicher Anstieg im Radverkehr festzustellen. Auffällig ist auch die Zunahme des Radverkehrs auf der Liebigstraße, die darauf hindeuten kann, dass eine Vielzahl an Studierenden und Beschäftigten der TH OWL im Jahr 2022 mit dem Rad unterwegs ist.

⁷² Straßen und Entwässerung Lemgo (SEL): Radverkehrszählungen. Vergleich der Zählungen 1996, 2008 und 2014); Messtechnik Mehl GmbH (2022): Verkehrsdatenerhebung in Lemgo. Projekt #22210

7.1.3 Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (ÖPNV und SPNV)

Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) stellen die Basis für die Grundversorgung an Mobilität dar, insbesondere für bestimmte Nutzergruppen wie Schüler:innen oder ältere Menschen. Mit entsprechend hoher Angebotsqualität kann der ÖV eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr für weitere Zielgruppen darstellen. Darüber hinaus trägt ein attraktiver und leistungsfähiger ÖV wesentlich zur Lebensqualität und Urbanität von Städten bei.

Die Bevölkerung Lemgos legt ca. 9 % der Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurück. Im Binnenverkehr wird der ÖV vergleichsweise zum Quell-Ziel-Verkehr wenig genutzt. Der Anteil des ÖV im Binnenverkehr beträgt 8,1 % und im Quell-Ziel-Verkehr 13,8 %. Dementsprechend hat der ÖV für Wege über die Stadtgebietsgrenze eine höhere Bedeutung als innerhalb der Stadt. Basierend auf der Bewertung des Verkehrsangebots schneidet der ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,8 schlechter ab als der Fuß- und Radverkehr.⁷³

Für das Mittelzentrum Lemgo ergeben sich Erschließungsradien der Haltestellen für den ÖPNV von 300-500 Metern und für den SPNV von 400-800 Metern (siehe Tabelle 6). Je weiter die Haltestellen vom Zentrum entfernt liegen, desto größer sind die Haltestelleneinzugsbereiche.

- **Tabelle 6:** Haltestelleneinzugsbereiche ÖPNV- und SPNV nach Raumkategorien⁷⁴

Einzugsbereich	ÖPNV (m)	SPNV (m)
Oberzentrum	300-500	400-800
Mittelzentrum	300-500	400-800
Untzentrum	400-600	600-1.200
Sonstige Gemeinde	500-700	800-1.200

Karte 9 zeigt die Haltestelleneinzugsbereiche innerhalb des Stadtgebiets. Es wird deutlich, dass alle Ortsteile in Lemgo innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen. Allerdings sind einige wenige Gebiete abseits der Ortszentren wie z. B. Niederluhe oder der Waldfriedhof Lüningsheide nur über AST angebunden.

Das Stadtbussystem in Lemgo besteht seit 1994. Dieses deckt den größten Teil des Stadtgebietes im ¼- (Hauptverkehrszeiten), ½- (Restzeiten) und 1-Stundentakt mit fünf Linien in der Zeit von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis

⁷³ vgl. Kreis Lippe (2017): Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe. Detailauswertung Lemgo

⁷⁴ FGSV (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, FGSV-Verlag, Köln.

19:30 Uhr sowie Samstag von 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr ab. Neben dem Stadtbus besteht ein großflächiges AST-Angebot, das einige Gebiete/Ortsteile der Stadt anbindet.

Das städtische ÖPNV-Angebot wird durch Regionalbuslinien aus den benachbarten Kommunen zusätzlich ergänzt. Diese führen beispielsweise von/nach Detmold (Buslinie 790), Blomberg/Schieder (Buslinie 732), Lage (Buslinie 748), Bad Salzuflen (Buslinie 963) und Barntrop (Buslinie 922). Einige der Linien verkehren montags bis freitags im 30-Minuten-Takt. Die Regionalbuslinien von/nach Lemgo sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

- **Tabelle 7:** Anbindung Lemgos über Buslinien im Kreis Lippe⁷⁵

Liniennummer	Verbindung
700	Lemgo – Bad Pyrmont
732	Lemgo – Schieder
733	Lemgo – Langenholzhausen
748	Lemgo – Lage
790	Lemgo - Detmold
800/802	Lemgo – Extertal/Bösingfeld
901	Lemgo – Almena
921	Lemgo – Barntrop
963	Lemgo – Bad Salzuflen
S73	Lemgo – Lage

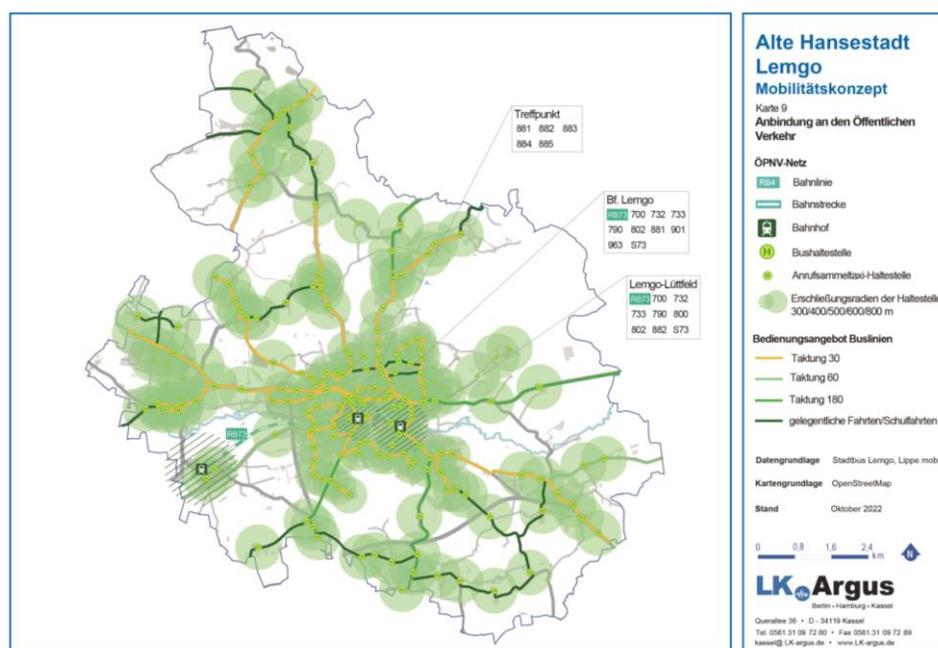
Einige Ortsteile sind im Stadtbusnetz nicht angebunden. Diese sind Wahmbeck, Hörstmar, Trophagen, Matorf, Wiembeck und Voßheide. Die Ortsteile Hörstmar, Wahmbeck und Voßheide sind dennoch über den Regionalbusverkehr angebunden. Die Ortsteile Matorf, Trophagen und Wiembeck sind zurzeit weder durch den Stadtbus- noch den Regionalbus angebunden. Durch das Bedienungsangebot wird deutlich, dass diese Ortsteile aufgrund der mangelnden Taktung der Regionalbusse schlechter an den ÖPNV angebunden sind (siehe Karte 9). Des Weiteren ist die Verbindung zwischen den kleineren Ortsteilen aufgrund fehlender Busverbindung mangelhaft. Beispielsweise gibt es keine Querverbindungen zwischen Matorf und Lüerdissen sowie zwischen Hörstmar und Wahmbecker Heide, wobei hier die Nachfrage auch sehr gering ist.

⁷⁵ vgl. Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) mbH (2020): Liniennetzplan Kreis Lippe. URL: <https://www.lippemobil.de/de/fahrplan-liniennetz/liniennetzplaene/> [Zugriff: 17.11.2023]

Der Schienenpersonenverkehr erschließt Lemgo durch die Haltepunkte Hörstmar, Bahnhof Lemgo und Bahnhof Lüttfeld nahe der berufsbildenden Schulen und der TH Lippe durch die Eurobahn (RB 73) mit deren Start in Bielefeld. Die Züge fahren in der Zeit von Montag bis Samstag von 06:00 Uhr bis 24:00 Uhr, sonn- und feiertags von 09:00 Uhr bis 24:00 Uhr im Stundentakt. Die Zugverbindung wird ergänzt durch die Schnellbuslinie S73 nach Lage, wo ein Umstieg in die RE 82 möglich ist, sodass ein Anschluss im Halbstundentakt (mit Umstieg in Lage) von/nach Bielefeld gegeben ist. Der Bahnhof Lemgo und der Haltepunkt Lüttfeld sind wichtige Umsteigepunkte zwischen Bus und Bahn. Dort ist eine Verknüpfung vom Stadtbus und den Regionallinien vorhanden.

Die Bahnhöfe in Lemgo haben jeweils ein Gleis. Die Bahnsteige sind barrierefrei ausgebaut (taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig) und ein stufenloser Zugang ist möglich. Fahrpläne, Infoblätter, Sitzgelegenheiten sowie Abfallbehälter sind vorhanden. Sitzmöglichkeiten sind jedoch ausbaufähig. Des Weiteren sind Unterstellmöglichkeiten am Haltepunkt Lüttfeld begrenzt – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten stehen viele nicht witterungsgeschützt am Bahngleis.

● **Karte 9:** Anbindung an den Öffentlichen Verkehr



Siehe auch Kartenanhang

7.1.4 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

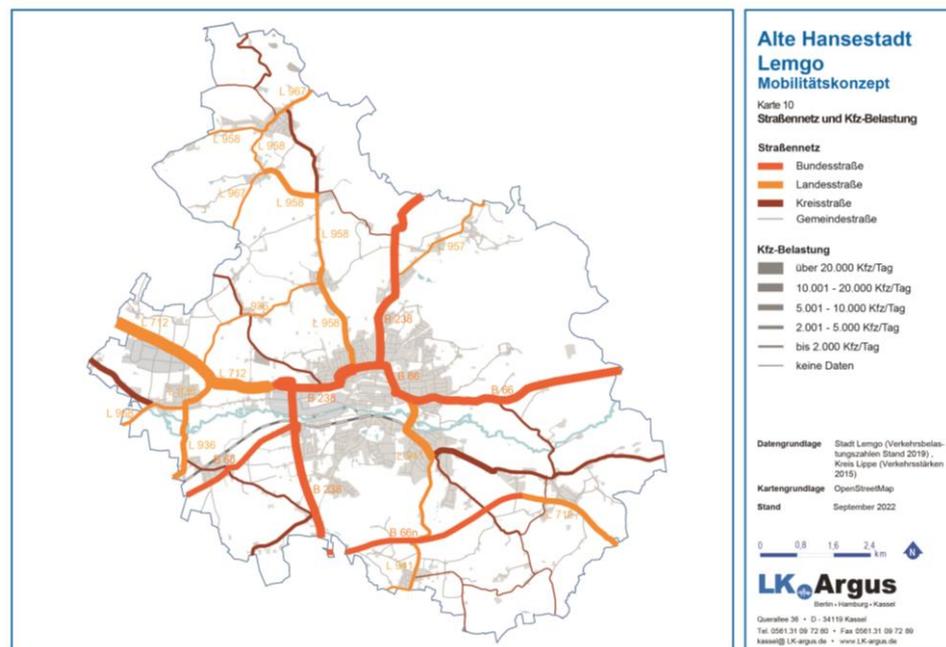
Das Kfz ist nach wie vor das am meisten genutzte Verkehrsmittel in Deutschland. Diese Erkenntnis lässt sich auch in Lemgo in der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2017 wiederfinden. So hat der Pkw einen Anteil von 65 % am alltäglichen Verkehrsaufkommen.

Die Stadt Lemgo ist über die Bundesstraßen B 66 zwischen Dörentrup und Lage sowie B 238 nach Kalletal und Detmold überregional angebunden. Des Weiteren bildet die L 712 eine Verbindung zu der nächstgelegene Anschlussstelle der A 2.

Die DTV-Werte sind auf der L 712 mit über 20.000 Kfz/Tag am höchsten, da diese eine Verbindung nach Bad Salzufflen darstellt (siehe Karte 10). Die B 66, B 66n und B 238 sind ebenfalls stark befahren, da diese wichtige Pendler:innenverbindungen nach Detmold bilden. Die genannten Abschnitte weisen eine Belastung von 10.000 bis 20.000 Kfz/Tag auf.

Karte 10 stellt das Straßennetz und die Kfz-Belastung auf den Straßen in Lemgo dar.

● **Karte 10:** Straßennetz und Verkehrsbelastung

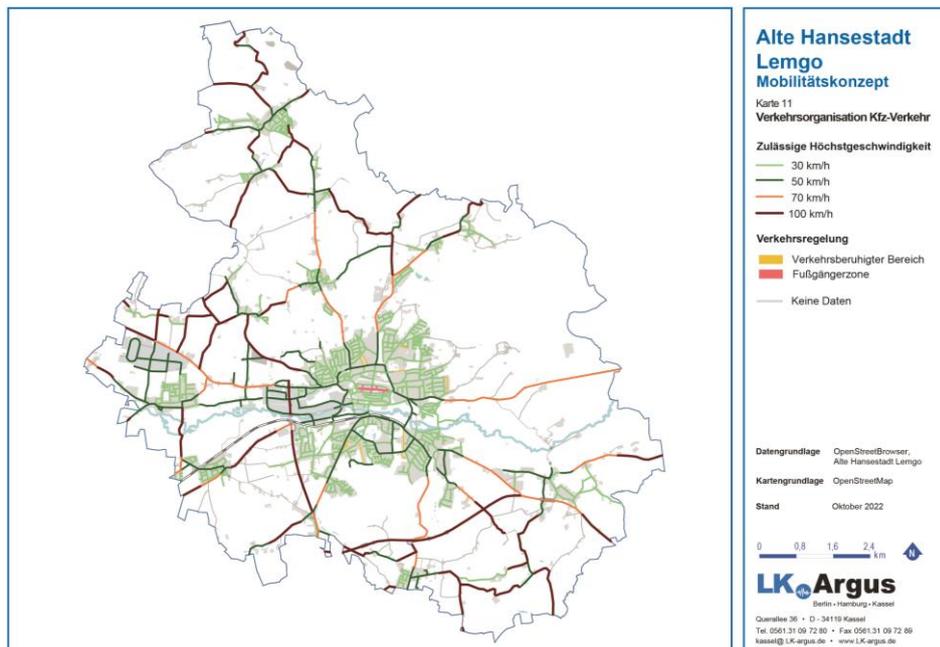


Siehe auch Kartenanhang

● **Karte 11:** Verkehrsorganisation Kfz-Verkehr

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Siehe auch Kartenanhang

Angaben zu Geschwindigkeitsregelungen liegen aus Open-Data Quellen vor und sind somit nicht für jede Straße erfasst und z. T. nicht aktuell. Die Angaben innerhalb des Untersuchungsnetzes werden im Rahmen der Bestandsaufnahme überprüft und aktualisiert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt an allen Hauptverkehrsstraßen innerorts. In den Wohngebieten ist zumeist eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h / Tempo 30-Zonen angeordnet. Zudem werden einige Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Außerorts ist oft eine zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h oder 100 km/h angeordnet.

Mit ruhendem Verkehr ist der nicht fließende Verkehr (also haltende und parkende Fahrzeuge) gemeint.

Die Anlagen und die Organisation des ruhenden Verkehrs haben nachhaltige Auswirkungen auf die Entwicklung und Struktur von Städten und Gemeinden. Die Art und Weise der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Qualität des Verkehrsablaufes im Straßennetz sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen. Die Parkraumplanung ist daher integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung.⁷⁶

⁷⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausgabe 2005, S. 7

Zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs gehören die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugängliche Parkplätze und Parkbauten sowie die privaten Flächen und Bauten, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen.

Für die Stadt Lemgo wurde ein Parkraumkonzept „Historischer Stadtkern“ im Jahr 1995 entwickelt, welches ursprünglich keine unbewirtschafteten Parkplätze vorsieht.⁷⁷

Die Parkraumbewirtschaftung sieht vier Zonen vor. Innerhalb des Walls ist hauptsächlich Bewohnerparken und Parken mit Parkschein angeordnet. Außerhalb des Walls gibt es einige frei zugängliche Parkplätze, z. T. mit Parkscheibe. Des Weiteren befinden sich außerhalb des historischen Stadtkerns einige große Parkplatzanlagen wie z. B. der Parkplatz am Langenbrücker Tor und am Regenstorplatz.

Innerhalb des Historischen Stadtkerns sind insgesamt:

- 481 frei zugängliche Parkplätze,
- 107 Parkplätze mit Parkscheibe,
- 386 Parkplätze nur mit Parkschein und
- 88 Parkplätze mit Bewohnerausweis oder Parkschein vorhanden.

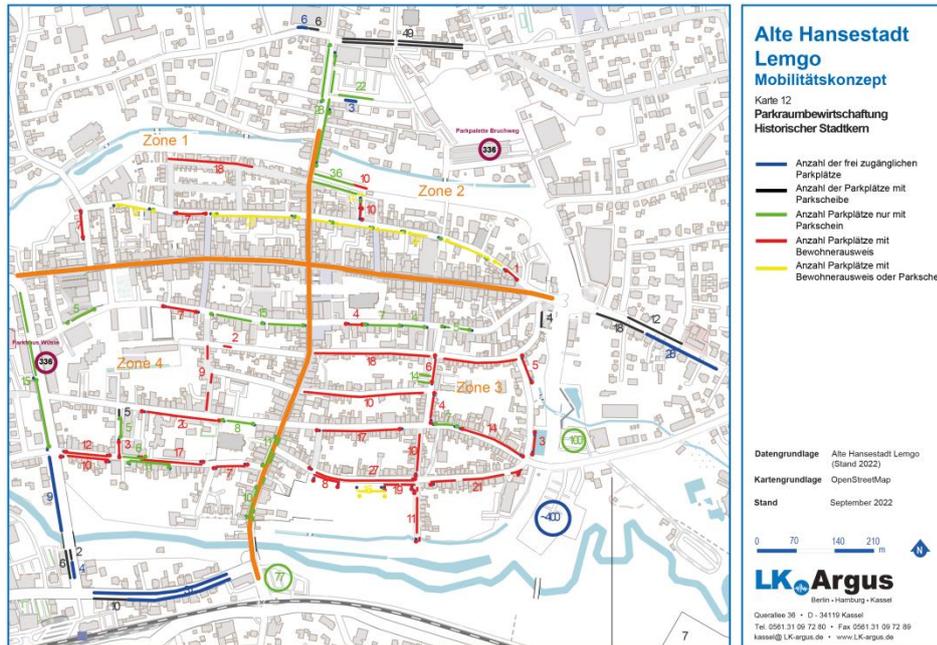
Des Weiteren gibt es weitere 336 Parkplätze im Parkhaus Wüste und 336 Parkplätze auf der Parkpalette Bruchweg.

⁷⁷ vgl. Alte Hansestadt Lemgo (2015): Klimaschutz-Teilkonzept – Klimafreundliche Mobilität

● **Karte 12: Parkraumbewirtschaftung Historischer Stadtkern**

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Siehe auch Kartenanhang

7.1.5 Vernetzte Mobilität

Das Angebot einer vernetzten Mobilität fördert die Inter- und Multimodalität von Menschen, das heißt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg oder über einen Zeitraum hinaus. Die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln kann aus individueller Sicht eine optimale Lösung darstellen. Beispielsweise wird der Abschnitt von der Wohnung bis zur ÖPNV-Haltestelle mit dem Fahrrad zurückgelegt und nach dem Ausstieg aus dem Bus bzw. der Bahn wird für die letzte Meile auf das Angebot eines E-Scooters oder BikeSharing zurückgegriffen (Intermodalität).

Derzeit ist in Lemgo kein Car- und BikeSharing-Angebot vorhanden. Standorte für die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge sind in der Kernstadt verteilt. Die von den Stadtwerken betriebenen Ladestationen befinden sich an folgenden Standorten:

- auf dem Stadtwerke-Kundenparkplatz am Bruchweg 24
- im Parkhaus Wüste
- auf dem Parkplatz Langenbrücker Tor

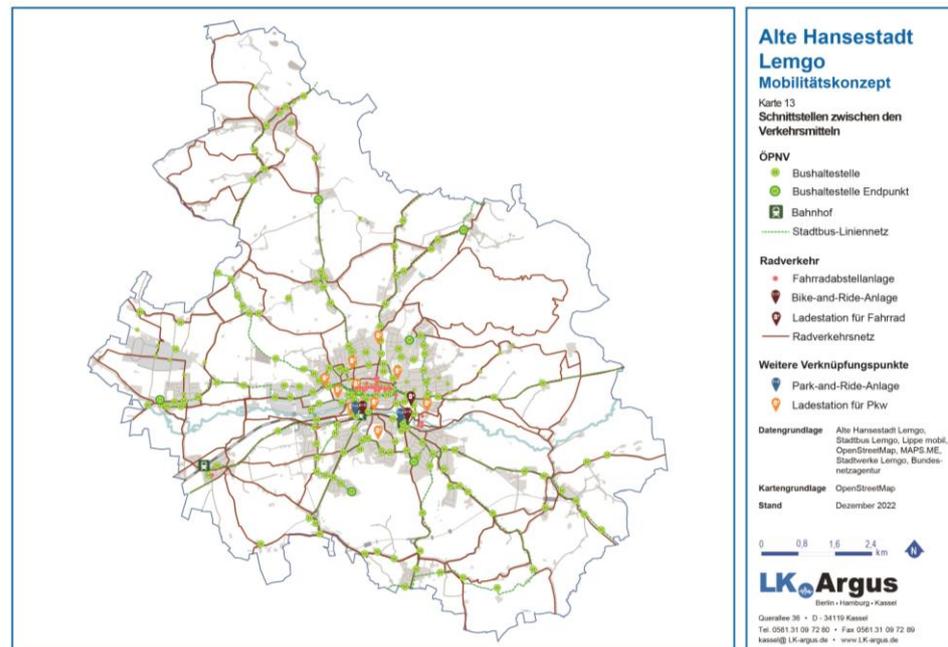
Darüber hinaus gibt es an den Haltepunkten Bahnhof Lemgo und Lüttfeld P+R- und B+R-Anlagen.

Karte 13 zeigt die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln. Hierbei wurden das Angebot und die Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsmittel überlagert.

Deutlich wird, dass Schnittstellen zwischen ÖPNV, Kfz-Verkehr und Radverkehr am Bahnhof Lemgo, am Haltepunkt Lüttfeld und am Haltepunkt Hörstmar bestehen. Am Bahnhof Lemgo sind Schnittstellen zwischen dem ÖPNV, MIV und Radverkehr gegeben. Dort gibt es eine B+R- und eine P+R-Anlage, eine Ladestation für E-Autos, den ZOB und den Bahnhof, an dem die Regionalbahn hält. Am Haltepunkt Lüttfeld sind Parkplätze sowie überdachte Radabstellanlagen vorhanden. Zudem fahren die Busse von den anliegenden Haltestellen ab. Dort sollen im Jahr 2023 fünf Fahrradboxen eingerichtet werden. Am Haltepunkt Hörstmar ist eine Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr möglich, da überdachte Radabstellanlagen am Haltepunkt vorhanden sind.

Weitere Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und ÖPNV gibt es in der Kernstadt und an einigen ÖPNV-Haltestellen sowie an der Endhaltestelle in Kirchheide (Haltestelle Krug). Öffentlich zugängliche Radabstellanlagen gibt es in der Innenstadt – insbesondere in der Fußgängerzone. Außerhalb davon besteht ein Mangel an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen. Es ist somit ein großes Potenzial vorhanden, weitere Radabstellanlagen an wichtigen Zielen (z. B. Freizeiteinrichtungen, Spielplätzen) oder an wichtigen Haltestellen anzulegen, um die Inter- und Multimodalität zu fördern.

● **Karte 13:** Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln



Siehe auch Kartenanhang

7.2 Verkehrssicherheit

Aus dem Unfallatlas Deutschland liegen für den Zeitraum 2019 bis 2021 Unfalldaten vor⁷⁸. Ausgewertet sind Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

Auffällig ist, dass im Zeitraum 2019 bis 2021 die Zahl der Unfälle mit Radfahrer:innen-Beteiligung zugenommen hat, während die Zahl der Unfälle mit Fußgänger:innen-Beteiligung zurückgegangen ist (siehe Tabelle 8). Die steigende Anzahl an Unfälle kann u. a. damit begründet werden, dass immer mehr Radfahrer:innen in Lemgo unterwegs sind und zusätzlich Unfälle durch die Anschaffung von Pedelecs passieren.

- **Tabelle 8:** Unfälle mit Radfahrer:innen- und Fußgänger:innen-Beteiligung

Jahr	Beteiligung Rad	Beteiligung Fuß
2019	36	11
2020	33	7
2021	43	8

In Karte 14 sind die Unfallorte innerhalb des Stadtgebiets differenziert nach Unfällen mit Radfahrer:innen- und Fußgänger:innen-Beteiligung dargestellt. Die meisten Unfälle sind in der Kernstadt Lemgo zu verorten, gehäuft in den Hauptverkehrsstraßen. In den Ortsteilen gab es wiederum nur vereinzelte Unfälle.

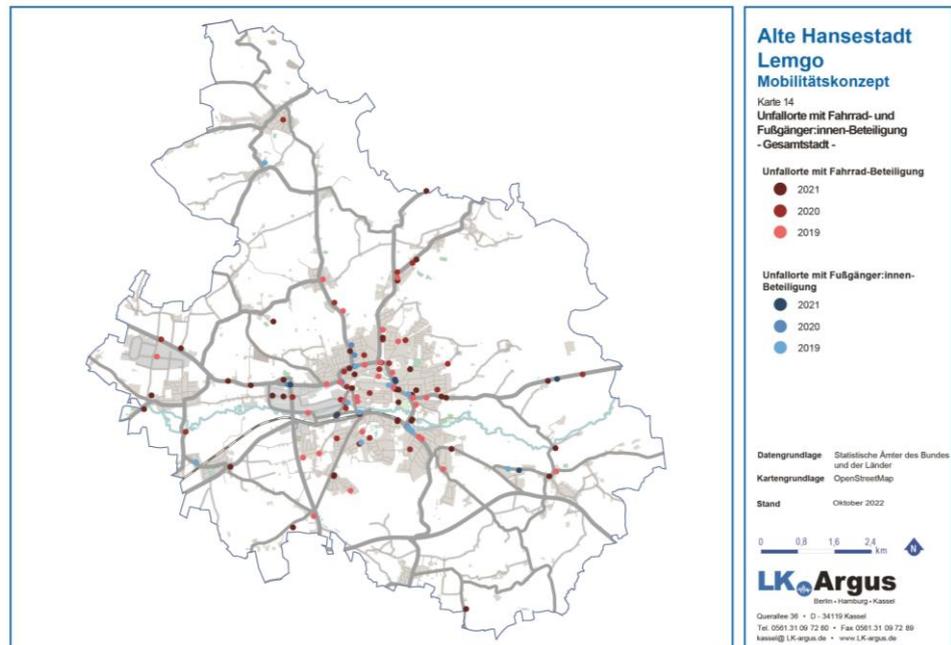
In der Kernstadt gibt es einige Straßenabschnitte mit auffälligen Unfallhäufigkeiten. Diese sind:

- Rintelner Straße (im Bereich des Krankenhauses)
- Kreisverkehr Grevenmarschstraße / Steinweg / Heutorstraße
- Pagenhelle
- Hamelner Straße
- Gosebrede
- Lemgoer Straße

Somit gilt es diese Bereiche im Rahmen des Konzeptes detaillierter zu betrachten.

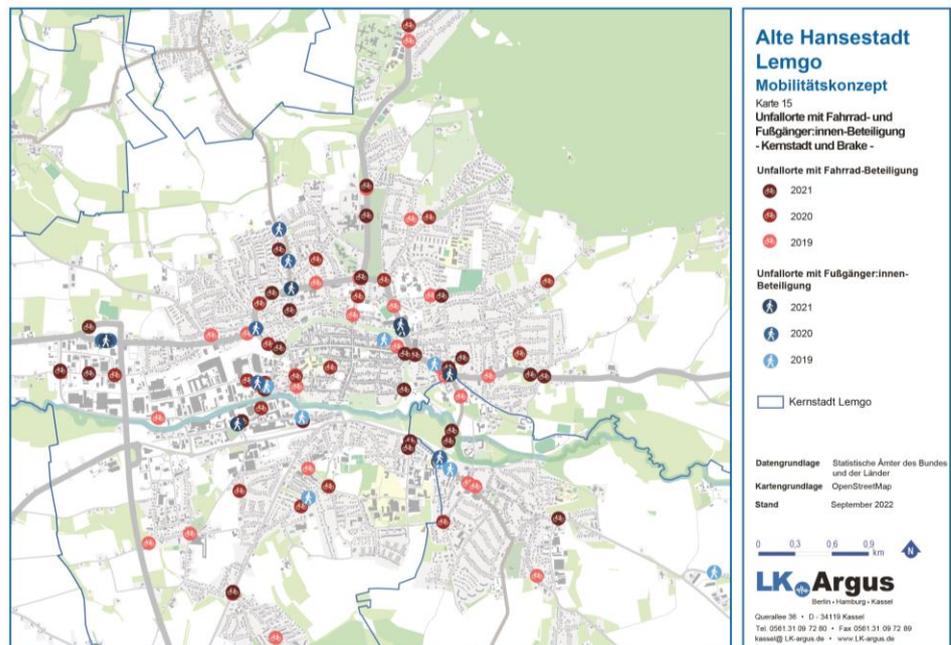
⁷⁸ vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Unfallatlas Deutschland. URL: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> [Zugriff: 25.08.2022]

● **Karte 14:** Unfallorte mit Fahrrad- und Fußgänger:innen-Beteiligung Gesamtstadt



Siehe auch Kartenanhang

● **Karte 15:** Unfallorte mit Fahrrad- und Fußgänger:innen-Beteiligung Kernstadt



Siehe auch Kartenanhang

7.3 Bestands- und Defizitanalyse

In der Kernstadt und in den Ortsteilen wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Verkehrsorganisation, Netzstruktur/Netzdurchlässigkeit, Fußwegeinfrastruktur, Radverkehrsinfrastruktur, Querungsanlagen und Aufenthaltsqualität durchgeführt. Die Themen der Erhebungen sind im Folgenden aufgelistet:

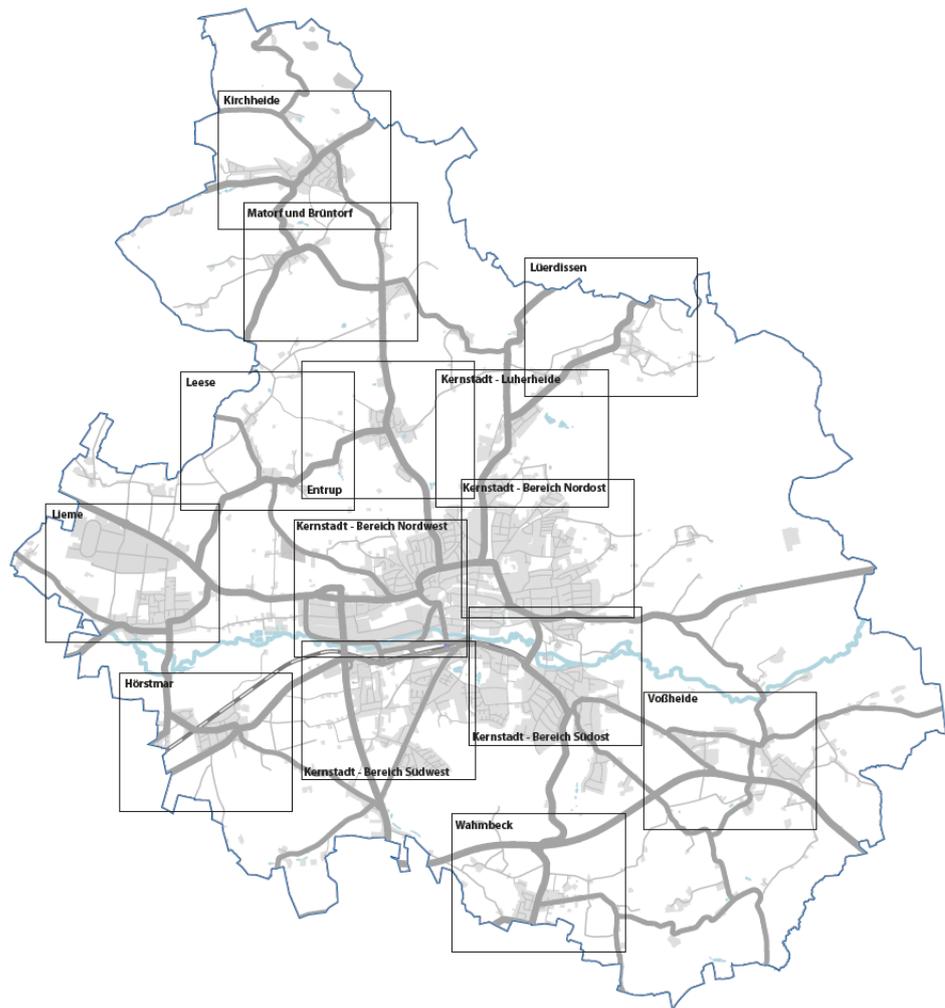
- Verkehrsorganisation: u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Tempo 30-Abschnitte bzw. Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und ggf. vorhandene Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr, Sackgassen und Verkehrsbeschränkungen ((Durchfahrts-)Verbote).
- Netzstruktur/Netzdurchlässigkeit: Durchlässigkeit der Nebennetze, insbesondere der Gassenstrukturen und straßenunabhängigen Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- Fußwegeinfrastruktur: u. a. Gehwegbreite⁷⁹, Hindernisse (u. a. auch Treppen), von Pflaster/Asphalt abweichender Belag (unbefestigter Weg)
- Radverkehrsinfrastruktur: Führungsformen des Radverkehrs sowie Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen bzw. zentralen Zielen
- Querungsanlagen (Fuß- und Radverkehr): insbesondere Art der Querung ((Fußgänger-)Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg, Querungshilfen/Mittelinsel).

Die Bestandsaufnahme erfolgte im Untersuchungsnetz für den Fuß- und Radverkehr (siehe Karte 5 und Karte 8). Das heißt, dass nicht alle Straßen und Wege im Stadtgebiet aufgenommen wurden. Stattdessen wurde das Untersuchungsnetz so gewählt, dass möglichst alle Formen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur vertreten sind. Die ausgewählten Bereiche sind als Beispiele zu sehen, anhand derer widerkehrende Defizite untersucht und beschrieben werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse der Bestands- und Defizitanalyse zusammengefasst. Neben einer textlichen Beschreibung sind der Bestand und die Defizite in Karten dargestellt. Hierbei wurden für die Ortsteile und einzelnen Bereiche der Kernstadt einzelne Kartenausschnitte angefertigt. Abbildung 11 stellt die Einteilung mit den Kartenausschnitten als Übersichtsplan dar.

⁷⁹ Die Gehwegbreite wurde in den Gruppen breiter als 2,50 m, 1,50-2,50 m und weniger als 1,50 m Breite erhoben und dargestellt.

- **Abbildung 11:** Übersichtsplan mit den Teilbereichen/Ortsteilen für die Kartendarstellungen



7.3.1 Lemgo und Brake

Für die bessere Darstellbarkeit werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Defizitanalyse für die Kernstadt und Brake in mehreren Bereichen (und Karten) dargestellt.

Für die Kernstadt – Bereich Nordost ergeben sich aus dem Bestand folgende relevante Defizite:

- zu schmale Gehwege an vielen Haupt- und Nebenstraßen
- teilweise Netzlücken im Radverkehr z. B. am Bruchweg und Bismarckstraße bis zur Kreuzung Sieben Linden
- zu schmale Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen Rintelner Straße, Hamelner Straße und Richard-Wagner-Straße

- verbesserungswürdige Querungsanlagen hauptsächlich an Mittelinseln entlang der Hauptverkehrsstraßen Hamelner Straße, Bruchweg und Rintelner Straße aufgrund fehlender Barrierefreiheit
- fehlende Querungsanlagen an der Kreuzung Bruchweg / Kleiststraße / Pideritstraße an der Einmündung Kleiststraße und an der Hamelner Straße auf Höhe des Einkaufsmarkts Combi
- teilweise verbesserungswürdige Haltestellen aufgrund fehlender Barrierefreiheit, Überdachung sowie Sitzmöglichkeit
- Bau von Radabstellanlagen entlang der Papenstraße / des Rampendals
- überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen in der Leopoldstraße, obwohl diese eine wichtige Wegeverbindung für die Nahmobilität in die Innenstadt ist
- **Abbildung 12:** zu schmal dimensionierter Gehweg und Radverkehrsanlage in Hamelner Straße (links) und überdimensionierte Kfz-Verkehrsfläche in der Leopoldstraße (rechts)



- **Karte 16:** Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Nordost

Siehe Kartenanhang

- **Karte 17:** Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Nordost

Siehe Kartenanhang

Für die Kernstadt – Bereich Südost ergeben sich folgende Defizite:

- zu schmale Breiten auf einem Großteil der Gehwege
- fehlende Radverkehrsanlagen entlang der Lemgoer Straße und Liebigstraße (derzeit Zweirichtungsverkehr auf der südlichen Seite)
- zu schmale Radverkehrsanlagen in der Liebigstraße, Pagenhelle, Blomberger Straße und Paulinenstraße
- verbesserungswürdige Querungsanlagen entlang der Liebigstraße, an den Kreuzungen Lemgoer Straße / Schloßstraße / Wasserfurche und Detmolder Weg / Langenbrücker Tor / Braker Weg / Steinstoß

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- fehlende Querungsanlagen in der Pagenhelle auf Höhe Aldi, Lemgoer Straße auf Höhe Penny und Breite Straße auf Höhe Hoher Wall / Lindenwall
- verbesserungswürdige Haltestellen aufgrund fehlender Barrierefreiheit, Überdachung oder Sitzmöglichkeit
- **Abbildung 13:** fehlende Querungsanlage in der Pagenhelle (links) und fehlende Überdachung an der Haltestelle Danziger Straße (rechts)



- **Karte 18:** Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Südost

Siehe Kartenanhang

- **Karte 19:** Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Südost

Siehe Kartenanhang

Für die Kernstadt – Bereich Südwest bestehen folgende relevante Defizite, die sich aus dem Bestand ergeben:

- viele Fußwege entsprechen nicht dem Regellaß
- fehlende Querungsanlage in der Lageschen Straße
- verbesserungswürdige Querungsanlagen aufgrund fehlender Barrierefreiheit (Leitsystem und akustische Signalgeber an signalgesteuerten Knotenpunkten)
- Defizite im Radverkehr vor allem in der Paulinenstraße und Lageschen Straße: zu schmaler Schutzstreifen in der Paulinenstraße und zu schmale Radwege an der Lageschen Straße zwischen den Einmündungen Steinweg und Isringhausen-Ring
- fehlende Radverkehrsanlagen in der Lageschen Straße auf beiden Seiten zwischen den Einmündungen Engelbert-Kämpfer-Straße und Steinweg
- überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen in der Lageschen Straße und Oberer Pahnsiek (zwischen Pahnsiek und Am Stiftsland)
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen, was die Überdachung oder die Barrierefreiheit betrifft

- **Abbildung 14:** fehlende Radverkehrsinfrastruktur (links) und zu schmale Gehwegflächen (rechts) auf der Lageschen Straße



- **Karte 20:** Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Südwest

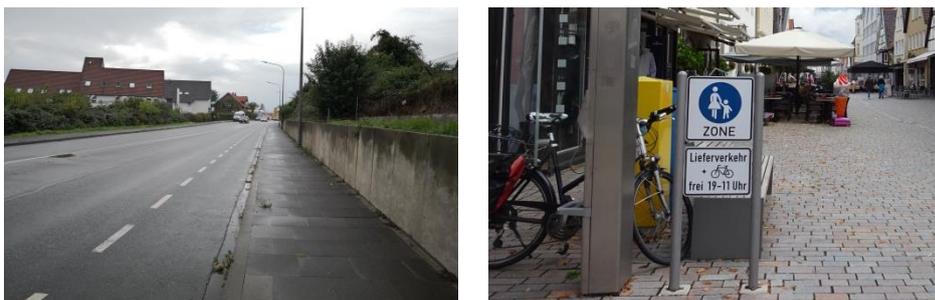
Siehe Kartenanhang

- **Karte 21:** Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Südwest

Siehe Kartenanhang

Für die Kernstadt – Bereich Nordwest ergeben sich folgende relevante Defizite, aus dem Bestand:

- fast alle Fußwege in diesem Bereich sind zu schmal
- fehlende Querungsmöglichkeiten in der Engelbert-Kämpfer-Straße, am Rampendal unmittelbar vor der Schule und am Liemer Weg
- verbesserungswürdige Querungsanlagen hinsichtlich der Barrierefreiheit
- verbesserungswürdige Haltestellen aufgrund fehlender Barrierefreiheit, Unterstellmöglichkeit sowie Sitzmöglichkeit
- im Bereich des Stadtkerns (z. B. in der Fußgängerzone Mittelstraße und Papenstraße) fehlen Radabstellanlagen
- teilweise zu schmale Radverkehrsanlagen z. B. am Gosebrede, Steinweg und an der Herforder Straße
- überdimensionierte Kfz-Verkehrsfläche in der Herforder Straße
- **Abbildung 15:** zu schmaler Gehweg und überdimensionierte Fahrbahn in der Herforder Straße (links) und wild abgestelltes Fahrrad am Eingang der Fußgängerzone (rechts)



Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- **Karte 22:** Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Nordwest

Siehe Kartenanhang

- **Karte 23:** Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Nordwest

Siehe Kartenanhang

Für die Kernstadt – Bereich Luherheide ergeben sich folgende Defizite:

- einseitig keine Gehwege in Neu-Eben-Ezer (Privatstraßen von Eben-Ezer) und in einem Abschnitt des Lüerdisser Wegs
- fehlende Radverkehrsanlagen entlang des Lüerdisser Wegs zwischen der Rintelner Straße und der Erlenstraße; östlich der Erlenstraße dann inadäquate Führung (nur Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr)
- zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Rintelner Straße, z. T. auch mit Belagsschäden
- nicht barrierefreie Querungsanlagen in Neu-Eben-Ezer (Privatstraßen von Eben-Ezer)
- fehlende Querungsanlage auf Höhe der Haltestelle Quelle; dort auch verbesserungswürdige Haltestelle
- **Abbildung 16:** Fußgängerüberweg ohne taktile Leitelemente in Neu-Eben-Ezer (links) und zu schmaler Geh- und Radweg an der Rintelner Straße (rechts)



- **Karte 24:** Bestandsaufnahme Kernstadt – Luherheide

Siehe Kartenanhang

- **Karte 25:** Defizitanalyse Kernstadt – Luherheide

Siehe Kartenanhang

7.3.2 Entrup

Durch die Bestands- und Defizitanalyse für Entrup ergeben sich folgende Defizite:

- ein- oder beidseitig zu schmal dimensionierte Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraße Knopheider Weg und Entruper Weg sowie abschnittsweise Am Sellsiekbach
- fehlende und verbesserungswürdige Querungshilfen v. a. an den Ortseingängen
- fehlende Radverkehrsanlagen im Entruper Weg (Netzlücke)
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen, was die Überdachung oder die Barrierefreiheit betrifft
- **Abbildung 17:** fehlende Querungshilfe an Knopheider Straße / Am Bienberg (links) und zu schmalen Gehweg sowie fehlende Radverkehrsanlage am Entruper Weg (rechts)



- **Karte 26:** Bestandsaufnahme Entrup

Siehe Kartenanhang

- **Karte 27:** Defizitanalyse Entrup

Siehe Kartenanhang

7.3.3 Hörstmar

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Hörstmar werden folgende Defizite festgestellt:

- innerhalb des Ortsteils meist zu schmale oder auf einer Straßenseite fehlende Gehwege
- in der Uferstraße allgemein fehlende Querungshilfen zur besseren Querbarkeit – v. a. zum Bahnhof

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- in der Lageschen Straße zu schmaler gemeinsame Geh- und Radweg
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen, was die Überdachung und / oder die Barrierefreiheit betrifft
- **Abbildung 18:** zu schmale Gehwegfläche in der Berliner Straße (links) und nicht barrierefreie Umlaufsperrn am Sportplatz (rechts)



- **Karte 28:** Bestandsaufnahme Hörstmar

Siehe Kartenanhang

- **Karte 29:** Defizitanalyse Hörstmar

Siehe Kartenanhang

7.3.4 Leese

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Leese werden folgende Defizite festgestellt:

- meist einseitig zu schmale Gehwege
- fehlende Gehwege entlang der Straße Auf dem Tipp
- fehlende Querungshilfen an Knotenpunkten der Wittighöfer Straße
- Richtung Westen fehlende Radverkehrsanlagen außerorts
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen, was die Überdachung, Sitzgelegenheiten oder die Barrierefreiheit betrifft

- **Abbildung 19:** zu schmale Gehwegfläche in der Wittighöfer Straße (links) und nur einseitig barrierefreie sowie gut ausgestattete Haltestelle Leese Dorf (rechts)



- **Karte 30:** Bestandsaufnahme Leese

Siehe Kartenanhang

- **Karte 31:** Defizitanalyse Leese

Siehe Kartenanhang

7.3.5 Lieme

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Lieme werden folgende Defizite festgestellt:

- zu schmal dimensionierte Fußwege oder teilweise fehlende Fußwege auf einer Straßenseite
- fehlende Querungsanlagen an der Kreuzung Bielefelder Straße / Büllinghausen / Sepkamp, in der Bielefelder Straße unmittelbar der Haltestelle „Lieme Dorf“ und auf der Höhe des Sportplatzes
- zu schmale Radverkehrsanlagen entlang der Herforder Straße und Bielefelder Straße sowie Büllinghausen
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen, was die Überdachung und /oder die Barrierefreiheit betrifft

- **Abbildung 20:** fehlende Ausstattung an der Haltestelle In der Ecke (links) und verbesserungswürdiger Kreuzungsbereich an der Kreuzung Bielefelder Straße / Büllinghausen / Sepkamp (rechts)



- **Karte 32:** Bestandsaufnahme Lieme

Siehe Kartenanhang

- **Karte 33:** Defizitanalyse Lieme

Siehe Kartenanhang

7.3.6 Lüerdissen

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Lüerdissen werden folgende Defizite festgestellt:

- zu schmaler Gehweg südlich des Lüerdisser Wegs und fehlender Gehweg nordwestlich des Lüerdisser Wegs
- fehlende Querungshilfe unmittelbar an der Bushaltestellen im Lüerdisser Weg und zur Querung zum Biesewinkel
- inadäquate Führungsform des Radverkehrs südlich des Lüerdissen Wegs

- **Karte 34:** Bestandsaufnahme Lüerdissen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 35:** Defizitanalyse Lüerdissen

Siehe Kartenanhang

7.3.7 Matorf-Kirchheide und Brüntorf

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Matorf und Brüntorf werden folgende Defizite festgestellt:

- in Brüntorf einseitig oder beidseitig fehlende Gehwege

- in Matorf teilweise zu schmale oder nur einseitige Gehwege
- verbesserungswürdige Querungsanlagen in der Vlothoer Straße in Bredaerbruch und fehlende Querungsanlagen entlang der Kirchheider Straße in Brüntorf sowie in der Vlothoer Straße (Einmündung Bredaer Weg) in Bredaerbruch
- einseitige Führung des Radverkehrs entlang der Hauptverkehrsstraßen auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, die meist zu schmal angelegt sind
- **Abbildung 21:** zu schmale Radwege an der Kirchheider Straße (links) und fehlender Querungshilfe am überdimensionierten Einmündungsbereich Kirchheider Straße / Papenhauser Straße (rechts)



- **Karte 36:** Bestandsaufnahme Matorf und Brüntorf

Siehe Kartenanhang

- **Karte 37:** Defizitanalyse Matorf und Brüntorf

Siehe Kartenanhang

7.3.8 Kirchheide

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Kirchheide werden folgende Defizite festgestellt:

- einseitig oder beidseitig fehlende Gehwege
- verbesserungswürdige Querungsanlagen in der Salzufler Straße (Mittellinseln) hinsichtlich der Barrierefreiheit
- fehlende Querungshilfen insbesondere entlang der Vlothoer Straße
- ähnlich wie in Matorf und Brüntorf einseitige Führung des Radverkehrs entlang der Hauptverkehrsstraßen auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, die teilweise zu schmal dimensioniert sind
- überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen in der Welstorfer Straße

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

- an den Haltestellen fehlende Ausstattungen der barrierefreien Gestaltung sowie Überdachungen

- **Karte 38:** Bestandsaufnahme Kirchheide

Siehe Kartenanhang

- **Karte 39:** Defizitanalyse Kirchheide

Siehe Kartenanhang

7.3.9 Voßheide

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Voßheide ergeben sich folgende Defizite:

- zu schmal dimensionierte Gehwege in der Voßheider Straße und Lütter Straße
- fehlende Querungshilfen in unmittelbarer Nähe der Haltestellen
- in der Lütter Straße Richtung Osten zu schmal dimensionierte Radverkehrsanlagen und in der Vogelhorster Straße inadäquate Führungsform
- verbesserungswürdige Haltestellen hinsichtlich der Ausstattung (Überdachung und Barrierefreiheit)
- **Karte 40:** Bestandsaufnahme Voßheide

Siehe Kartenanhang

- **Karte 41:** Defizitanalyse Voßheide

Siehe Kartenanhang

7.3.10 Wahmbeck

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Wahmbeck werden folgende Defizite festgestellt:

- zu schmal dimensionierte Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen
- verbesserungswürdige Querungsanlagen hinsichtlich der Barrierefreiheit
- fehlende Querungshilfe in der Loßbrucher Straße zur besseren Erreichbarkeit der Bushaltestelle
- inadäquate Radverkehrsführung in der Hummertruper Straße und in der Hauptstraße zw. Kixweg und Im Siek und ab der Einmündung Im Siek Richtung Innenstadt fehlende Radverkehrsanlagen (Netzlücke)

- Defizite in der Ausstattung wie Überdachung und Barrierefreiheit an vorhandenen Haltestellen

- **Karte 42:** Bestandsaufnahme Wahmbeck

Siehe Kartenanhang

- **Karte 43:** Defizitanalyse Wahmbeck

Siehe Kartenanhang

7.3.11 Weitere Orte

Die Beschreibungen und Karten der vorherigen Unterkapitel umfassen das Analysenetz des Radverkehrs nicht vollständig. Folgende weitere Defizite außerhalb der dargestellten Bereiche wurden im Rahmen der Analyse aufgenommen:

- fehlende Radverkehrsführung an der Straße Langheide (nördlich von Leese)
- keine Freigabe des Ziegeleiwegs südlich der Kläranlage für den Radverkehr (Fußweg)
- fehlende Radverkehrsführung an der Straße Birkenkamp (außerorts zwischen Trophagen und Wahmbeck)
- fehlende Radverkehrsführung am Horstweg (Wiembeck)
- fehlende Radverkehrsführung an der Wiembecker Straße (K 85) (außerorts zwischen Wiembeck und Brake)
- fehlende Radverkehrsführung an der Vogelhorster Straße (K 84) (nordwestlich von Vogelhorst)
- fehlende Radverkehrsführung an der Rintelner Straße (B 238) (nördlich von Oberluhe)

7.4 SWOT-Analyse zum Fuß- und Radverkehr

Auf Grundlage der durchgeführten Online-Beteiligung, des Austauschs mit den lokalen Akteuren und der Ortsbegehungen ergeben sich folgende Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für den Fußverkehr (siehe Abbildung 22) und Radverkehr (siehe Abbildung 23) in Lemgo.

- **Abbildung 22:** SWOT-Analyse zum Fußverkehr

Fußverkehr

S - kompakte Stadtstruktur und hohe Nutzungsvielfalt im Bereich der Kernstadt
- viele Bereiche in der Innenstadt als Fußgängerzone ausgestaltet
- hohe Aufenthaltsqualität in den Fußgängerzonen

W - Gehwege sind teilweise zu schmal oder fehlen
- mangelnde Aufenthaltsqualität an den Hauptverkehrsstraßen
- teilweise fehlende Barrierefreiheit an Gehwegen (Kopfsteinpflaster), Querungsanlagen und Haltestellen
- große Abstände zwischen bestehende Querungsanlagen
- große Kurvenradien an Einmündungsbereichen
- Kreisverkehre erschweren das Überqueren – insbesondere wenn keine Querungshilfen vorhanden sind
- lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

O - Ausweitung von Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Maßnahmenumsetzung zur Attraktivierung der Anbindung der Schulen und Kindergärten an den historischen Stadtkern kann die Schulwegsicherheit verbessern

T - Fußgängerunfreundliche Gehwegeninfrastruktur birgt Risiko einer erhöhten Kfz-Nutzung
- Exklusion mobilitätseingeschränkter Menschen durch fehlende Barrierefreiheit
- Erhöhte Unfallgefahr sowie erhöhtes Konfliktpotential durch fehlende oder unzureichende Querungen

- **Abbildung 23:** SWOT-Analyse zum Radverkehr

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Radverkehr

- S**
 - dichtes Bestandsnetz mit Anbindung aller Ortsteile
 - mehrere Fahrradstraßen in der Kernstadt
 - selbstständige (Geh- und) Radwege abseits der Kfz-Straßen
 - zumeist gute Oberflächenqualitäten
 - Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- W**
 - zu schmal dimensionierte Radverkehrsanlagen
 - fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen zur Anbindung der Ortsteile
 - zum Teil inadäquate Radverkehrsanlagen (nicht entsprechend der Belastungsbereiche)
 - fehlende Freigabe für den Radverkehr mancher Wirtschaftswege
 - mangelhafte Knotenpunkte und Querungsanlagen; mangelhafte Signalisierungszeiten
 - Konflikte mit Fußgänger:innen auf gemeinsamen Wegen
 - bewusstes und unbewusstes Fehlverhalten der Radfahrer:innen
 - geringe Anzahl an Fahrradabstellanlagen und Ladestationen, v. a. mit Witterungs- und Diebstahlschutz
 - Wege z. T. durch Hindernisse, Falschparker oder fehlenden Winterdienst nicht/schwer befahrbar
 - in den letzten Jahren einige Unfälle mit Radfahrer:innen
- O**
 - Radverkehrskonzept für Lemgo
 - Fahrradabstellanlagenkonzept für den Innenstadtbereich
 - Aktionen für mehr Rücksicht
 - Überprüfung des Potenzials des Vorrangs für Radfahrer:innen an den Wallquerungen
- T**
 - Unfallrisiko durch fehlende Sicherheitsabstände und das Überfahren von Schutzstreifen durch Kfz
 - Unsicherheiten durch mangelhafte Führung an Baustellen
 - potenzielle Gefahrenstellen durch schlechte Sichtverhältnisse (z. B. mangelhafte Beleuchtung) oder durch Sichtbehinderungen (z. B. Gehölze)
 - Hemmnis der Radnutzung ängstlicher Verkehrsteilnehmer:innen durch mangelnde Infrastruktur

Übergeordnetes Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und die stärkere Abwicklung des zukünftigen Verkehrs. Anknüpfend an diesen Leitgedanken werden die Leitziele für das Mobilitätskonzept formuliert.

Förderung des Fuß- und Radverkehrs



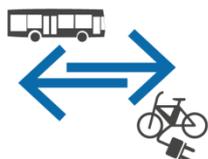
Der Fuß- und Radverkehr soll zielgerichtet gefördert werden und bessere Bedingungen für die Nahmobilität geschaffen werden. So ist es erstrebenswert, ein durchgängiges, sicheres und attraktives Radverkehrs- und Fußwegenetz zu schaffen, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie Kreuzungen und Knotenpunkte fuß- und radverkehrsgerecht umzugestalten. Hierfür ist der Nahmobilität genügend Fläche bereitzustellen. Dadurch sollen die Anteile der nachhaltigen Mobilitätsformen am Modal-Split deutlich erhöht werden.

Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel



Die unterschiedlichen Verkehrsmittelangebote in Lemgo sollen zukünftig besser miteinander vernetzt werden. Angestrebtes Ziel ist die Bündelung von flexibel nutzbaren Mobilitätsangeboten, um unterschiedliche Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege nutzen und miteinander kombinieren zu können. Hierbei kommt es insbesondere auf die Verfügbarkeit und Flexibilität an zentralen Orten der Stadt sowie wichtigen Umsteigepunkten an.

Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden



Zur Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und umliegenden Gemeinden bedarf es einer Optimierung des bestehenden Fuß-, Radverkehrs- und ÖPNV-Netzes. Die vorhandene Infrastruktur sowie Verbindungen sollen überprüft und nach Möglichkeit verbessert werden. Außerdem muss die Qualität der Haltestellen (u. a. hinsichtlich der Barrierefreiheit) weiter ausgebaut werden.

Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsge- rechte Raumaufteilung



Eine attraktive Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen laden zum Flanieren, zum Aufenthalt und zu Sport und Spiel ein. Um die nachhaltige Mobilität zu fördern und die Aufenthalts- und Umweltqualität zu erhöhen, sollen die Straßenräume in Lemgo attraktiver gestaltet werden. Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sind zudem weitere Aspekte wie städtebauliche Integration, Begrünung, Sitzmöglichkeiten und Spielelemente mitzudenken.

Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrs- sicherheit



Verschiedene Verkehrsmittel haben unterschiedliche Ansprüche an den Straßenraum. Ziel ist es, Nutzungskonflikte zu entschärfen und demnach die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität



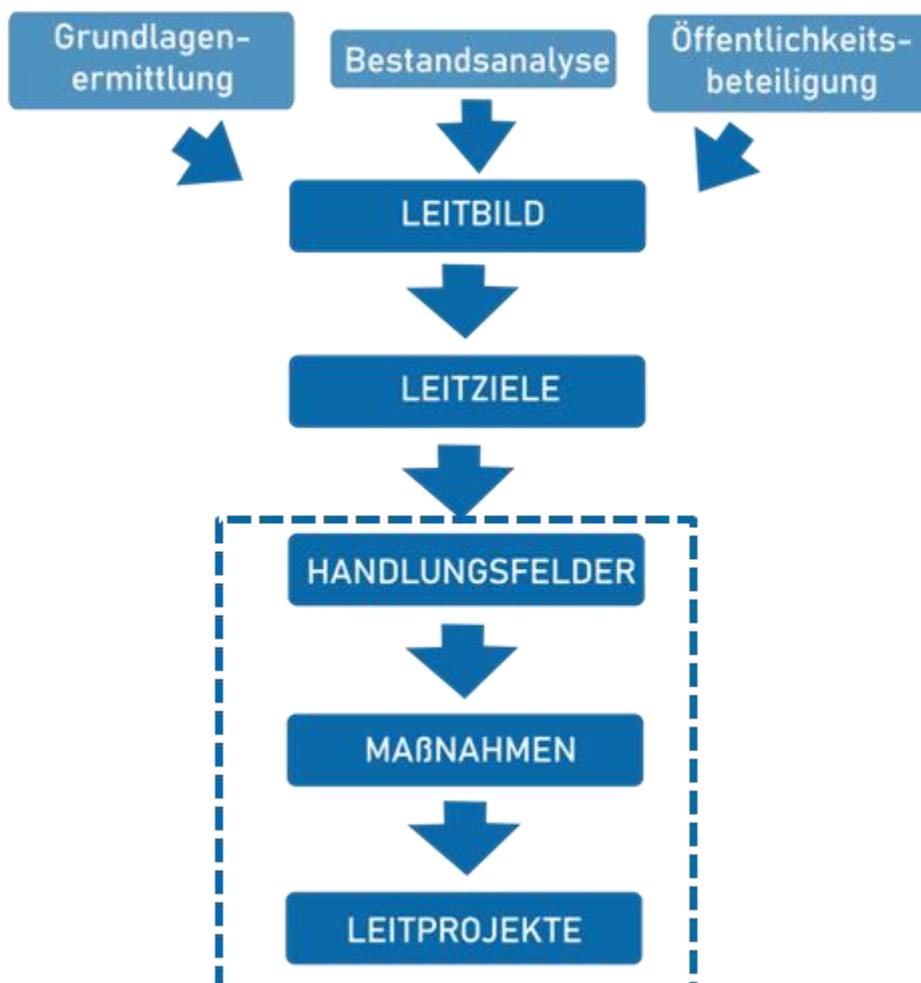
Um die selbstständige Mobilität von Senior:innen, mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern zu fördern und die Teilhabe aller Gruppen am öffentlichen Leben zu erhalten, ist eine gut ausgestattete und barrierefreie Infrastruktur bereitzustellen. Hierbei muss bei zukünftigen Planungen verstärkt auf Aspekte wie Barrierefreiheit, sichere Querungsmöglichkeiten und eine möglichst separate Führung vom Fuß- und Radverkehr geachtet werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Erhöhung der Schulwegsicherheit.

9 Handlungskonzept

Auf Basis der festgelegten Leitziele wurden Handlungsfelder entwickelt und gemeinsam mit der Stadt festgelegt.

Aus den Handlungsfeldern wurden übergeordnete Maßnahmen formuliert, aus denen sich Einzelmaßnahmen ableiten, die konkret zu verorten sind. Basis für die Einzelmaßnahmen bilden die erfassten Defizite im Rahmen der Bestandsanalyse. Die konkret zu verortenden Einzelmaßnahmen wurden für die Gesamtstadt entwickelt. Dazu wurde konkret beschrieben, was die Maßnahmvorschläge beinhalten (siehe Kapitel 9.2). Aus den vorgeschlagenen Maßnahmen wurden 10 Leitprojekte in Abstimmung mit der Stadt ausgewählt und in Form von Maßnahmensteckbriefen vertiefend ausgearbeitet (siehe Kapitel 9.3). Die Leitprojekte weisen einen hohen Umsetzungsgrad und Bedeutung zur Förderung der Nahmobilität auf.

- **Abbildung 25:** Vorgehen zur Entwicklung von Handlungsfeldern, Maßnahmen und Leitprojekten



Für das Mobilitätskonzept Alte Hansestadt Lemgo wurden folgende Handlungsfelder definiert:



Die Themen Verkehrssicherheit, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit werden in die jeweiligen Handlungsfelder integriert betrachtet.

Die einzelnen Handlungsfelder lassen sich mehreren Leitzielen zuordnen. Einige Handlungsfelder adressieren mit ihren Maßnahmen auch alle Leitziele und tragen so zu einer umfassenden Förderung der Nahmobilität in Lemgo bei.

● **Abbildung 26:** Zuordnung der Leitziele mit den Handlungsfeldern



Zu den fünf Handlungsfeldern wurden insgesamt 21 übergeordnete Maßnahmen entwickelt. Diese sollen als Empfehlungen für die Stadt Lemgo dienen, um die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes umzusetzen und die Mobilitätswende mit nachhaltiger Mobilität und weniger Kfz-Verkehr voranzubringen.

In Tabelle 9 sind die übergeordneten Maßnahmen zu den vier Handlungsfeldern aufgeführt.

- **Tabelle 9:** Übersicht über die Handlungsfelder und die dazugehörigen Maßnahmen / Konzepte / Projekte

Nr.	Handlungsfeld
 Fußverkehr	
F1	Schaffung eines engmaschigen und sicheren Fußwegenetzes in der Kernstadt und in den Ortsteilen
F2	Konzept Fußgängerfreundliche Innenstadt
F3	Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
F4	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
F5	Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW
 Radverkehr	
R1	Schaffung einer durchgehenden alltagstauglichen Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Ortsteile
R2	Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen in der Kernstadt und in den Ortsteilen
R3	Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen
R4	Ausbau der Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur
R5	Maßnahmen für ein besseres Miteinander von Fuß- und Radverkehr
 Vernetzte Mobilität	
V1	Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad
V2	Prüfung der Etablierung von Sharing-Angebote
V4	Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten
 Umweltverbund	
U1	Prüfung Erweiterung des Stadtbusnetzes
U2	Weiterentwicklung der Bahnverbindung Lemgo-Bielefeld
U3	Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
 Mobilitätsmanagement	
M1	Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen
M2	Durchführung von Mobilitätsschulungen
M3	Einrichtung eines Fuß- und Radbeirats
M4	Schulisches Mobilitätsmanagement
M5	Betriebliches Mobilitätsmanagement

In der nachfolgenden Darstellung der Handlungsfelder erfolgt nach einem jeweils einleitenden Text zum Handlungsfeld eine tabellarische Übersicht der Maßnahme / Konzepte / Projekte mit der jeweiligen Benennung der mit diesen

verfolgten Ziele sowie mit der Bewertung der Priorität, dem erforderlichen Zeitrahmen zur Umsetzung und den abgeschätzten Kosten für die Umsetzung.

Die Bewertungskriterien sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

- **Tabelle 10:** Bewertungskriterien und Bewertungsstufen der Maßnahmen in den Handlungsfeldern

Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme	★☆☆☆☆ : geringe Priorität ★★☆☆☆ : mittlere Priorität ★★★☆☆ : hohe Priorität
Zeitrahmen	Zeitrahmen der Umsetzung	⌚⌚⌚ : kurzfristig (2023-2025) ⌚⌚⌚ : mittelfristig (bis 2030) ⌚⌚⌚ : langfristig (über 2030 hinaus) ⌚∞ : kontinuierliche Aufgabe
Kosten	Geschätzte Umsetzungskosten	€ : gering (bis 50.000 €) €€ : mittel (50.000 – 500.000 €) €€€ : hoch (über 500.000 €)

9.1 Übergeordnete Maßnahmen der Handlungsfelder

9.1.1 Förderung des Fußverkehrs

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Während der Fußverkehr in der Vergangenheit in der Verkehrsplanung häufig eher nebensächlich behandelt wurde, nimmt die Bedeutung als Fortbewegungsart in den letzten Jahren wieder verstärkt zu und rückt mehr und mehr in den Fokus einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und Planung. Die Förderung des Fußverkehrs als Basismobilität stellt einen wesentlichen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums dar. Der Fußverkehr und der öffentliche Raum werden daher nicht losgelöst, sondern im Kontext betrachtet und Maßnahmen entwickelt, die auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen eingehen.

Entsprechend der Mobilitätsbefragung in 2017 in Lemgo liegt der abgeschätzte Fußverkehrsanteil der Bevölkerung bei 9,5% des Modal Splits. Verglichen mit ähnlichen Städten entsprechend System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) und Mobilität in Deutschland (MiD) ist dieser etwas unterdurchschnittlich.

Potenziale zur Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split bestehen sowohl innerhalb der Ortschaften als auch in der Kernstadt selbst. Durch die Maßnahmenkonzeption soll aufgezeigt werden, wie der Fußverkehr auf ge-

samtstädtischer Ebene sowohl für die Kernstadt als auch für die Ortsteile gestärkt und somit der Fußverkehrsanteil erhöht werden kann.

Defizite

Defizite im Fußverkehrsangebot und im öffentlichen Raum wurden im Rahmen der Analyse festgestellt (siehe Kapitel 7.1.1 und 7.3).

Wesentliche in Lemgo festgestellte Defizite im Fußverkehr sind zu schmale und zum Teil fehlende Gehwege, eine mangelhafte Barrierefreiheit auf Wegen und an Querungsstellen sowie fehlende Querungsmöglichkeiten insbesondere an Knotenpunkten und Haltestellen. Neben diesen Aspekten ist eine weitere Herausforderung die fehlende Versorgungsfunktion in einigen Ortteilen Lemgos, sowie die weiten Wege, die zwischen den Ortschaften und der Kernstadt zurückzulegen sind.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Analyse hat aufgezeigt, dass der Bevölkerung bezogen auf den Fußverkehr der Schutz gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr, hohe soziale Sicherheit und beleuchtete Wege sowie ausreichende und sichere Querungen besonders wichtig sind.

Zielsetzungen

Das Handlungsfeld Fußverkehr unterstützt folgende Leitziele:

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsgerechte Raumaufteilung
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Im Bereich des Fußverkehrs und des öffentlichen Raums sind insbesondere die Maßnahmen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Innenstadt und des Klimaschutz-Teilkonzeptes relevant.

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Für den Fußverkehr werden fünf strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen ausgearbeitet. Schwerpunktthemen der übergeordneten Maßnahmen sind hierbei die Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen durch durchgängige Fußwegeverbindungen mit ausreichenden Breiten, die Bereitstellung von barrierefreien Querungsmöglichkeiten sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Im Nachfolgenden sind die übergeordneten Maßnahmen des Handlungsfeldes 1 Fußverkehr tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen.

● **Tabelle 11:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 1: Fußverkehr

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
F1	Schaffung eines engmaschigen und sicheren Fußwegenetzes in der Kernstadt und in den Ortsteilen	★★★☆☆	●●●	€ € €
F2	Konzept Fußgängerfreundliche Innenstadt	★★★☆☆	●●●	€ € €
F3	Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten	★★★★★	●●●	€ € €
F4	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	★★★☆☆	●●●	€ € €
F5	Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW	★☆☆☆☆	●●●	€ € €

F1: Schaffung eines engmaschigen und sicheren Fußwegenetzes in der Kernstadt und in den Ortsteilen

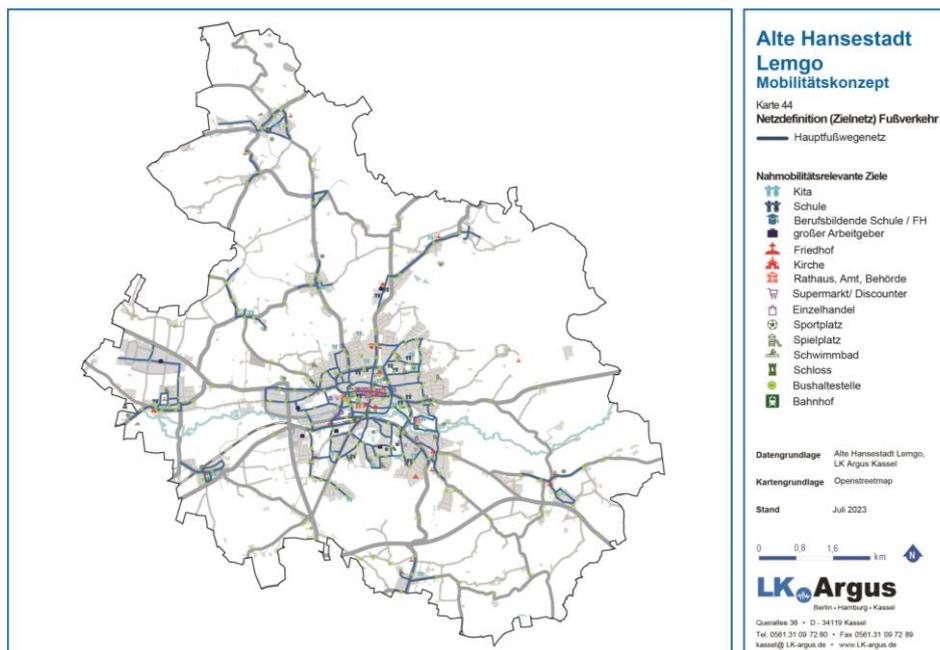
In Lemgo fehlen teilweise ein- oder beidseitig Gehwege. Insbesondere innerhalb von Ortschaften kommt es häufiger vor, dass auf beiden Straßenseiten Gehwege fehlen. Darüber hinaus sind zu schmal dimensionierte Gehwege – bei häufig überdimensionierten Fahrbahnen festzustellen. Die erforderliche Gehwegbreite gemäß EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) von 2,50 m (2,10 m in Wohnstraßen) wird oft nicht eingehalten. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung haben es schwer, da sie mehr Platz brauchen und die Möglichkeiten zum Ausweichen beschränkt sind.

Ziel der Maßnahme ist es, durchgängige Fußwegeverbindungen in der Kernstadt und in den Ortsteilen zu schaffen, um die Erreichbarkeit von wichtigen fußverkehrsrelevanten Zielen (z. B. Einzelhandelsstandorte, Schulen, soziale Einrichtungen, ÖPNV-Haltestellen) sicherzustellen. Darüber hinaus soll mit einem engmaschigen und sicheren Fußwegenetz die Sicherheit und der Komfort für Zufußgehende durch lückenlose und direkte Verbindungen erhöht werden.

● **Karte 44:** Netzdefinition (Zielnetz) Fußverkehr

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



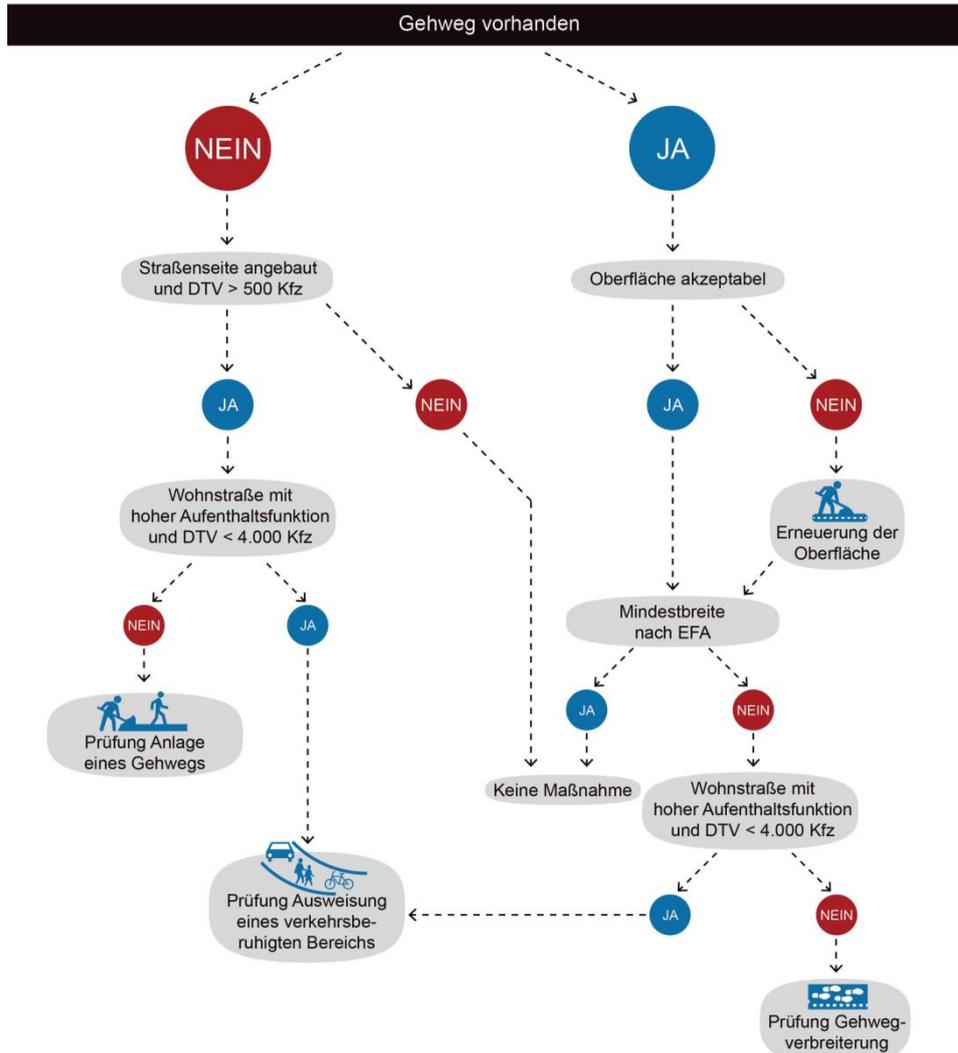
Siehe auch Kartenanhang

Um dies zu erreichen, sollen die Fußwege alltagstauglich ausgestaltet sein. Die Wege im Fußwegenetz sollen eine gute Belagsqualität aufweisen. Das bedeutet, dass die Oberfläche der Gehwege leicht und angenehm begehbar, rutschsicher und möglichst eben sein soll.⁸⁰ Des Weiteren sollen sie umwegfrei sein und die Anforderungen an Barrierefreiheit sowie Beleuchtung erfüllen. Insbesondere die Belange vulnerabler Bevölkerungsgruppen sollen bei der Fußwegeplanung berücksichtigt werden.

Zur Ermittlung von Einzelmaßnahmen, die die Fußverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr betreffen, werden die Gehwege im Netz schrittweise hinsichtlich ihrer Alltagsauglichkeit geprüft. In Straßenräumen, in denen keine Gehwege vorhanden sind, wird die Notwendigkeit eines Gehwegs untersucht. Basierend auf den Erkenntnissen der Bestands- und Defizitanalyse werden einzelne Aspekte der Gehwege gemäß des Ablaufschemas in Abbildung 27 bewertet. So wird ermittelt, an welchen Wegen welche Einzelmaßnahmen erforderlich sind. Unebene oder rutschige Gehwege werden beispielsweise bei der Bewertung der Oberfläche nicht als akzeptabel eingestuft. Infolgedessen wird eine Erneuerung der Oberfläche vorgeschlagen. Alle Maßnahmenvorschläge sollten in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und, wenn möglich, realisiert werden.

⁸⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.) 2011b: Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). R2., S.36

● **Abbildung 27:** Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Gehwege



Alle konkret vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, die Gehwege betreffen, sind in den Karten 47-60 dargestellt und im Maßnahmenkatalog (siehe Anlage 2) aufgeführt.

F2: Konzept Fußgängerfreundliche Innenstadt

Die Innenstadt Lemgos ist ein wichtiger Zielort für die Lemgoer:innen aber auch für Besucher:innen zum Einkaufen, Flanieren und Verweilen. In der Innenstadt sind viele wichtige fußverkehrsrelevante Ziele konzentriert. Dort befinden sich neben Freizeitziele (wie Museen und Marktplatz) Einzelhändler und Dienstleistungen.

Aufgrund der wichtigen Bedeutung in der Stadt soll für die Innenstadt ein Konzept fußgängerfreundliche Innenstadt erarbeitet werden. Die fußläufige Erreichbarkeit in der Innenstadt soll sicher, barrierefrei und attraktiv gestaltet

werden. Hierbei soll der Fokus des Konzeptes auf der inneren Erreichbarkeit liegen – also auf das Fortbewegen innerhalb der Innenstadt.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen vorgeschlagen werden. Ziel ist es, die Innenstadt Lemgos weiter zu beleben, öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen und ein sicheres Zufußgehen in der Innenstadt zu ermöglichen.

Im Rahmen des Konzeptes zur fußgängerfreundlichen Innenstadt werden folgende infrastrukturelle Maßnahmen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen empfohlen:

- Verbreiterung der Gehwege durch Reduzierung von Barrieren auf Gehwegen: Insbesondere im Bereich der Papenstraße / Rampendal und Orpingstraße (südlicher Gehweg von Kohlstraße bis Regenstorstraße) sollen die Gehwege verbreitert werden und die bestehenden Barrieren (Beschilderung, Behinderungen durch den ruhenden Verkehr...) auf den Gehwegen reduziert werden, um dem Fußverkehr mehr Raum zu geben und die Sicherheit für Zufußgehende zu erhöhen. In der Papenstraße / Rampendal kann die Gehwegverbreiterung zu Lasten des ruhenden Verkehrs umgesetzt werden.
- Ausbau der Barrierefreiheit: Die Gehwegoberfläche in der Innenstadt ist teilweise mit Kopfsteinpflaster ausgestaltet. Insbesondere für Rollstuhlfahrer:innen, Menschen mit Rollatoren oder Kinderwägen ist das Kopfsteinpflaster schlecht begehbar. Auch für sehbehinderte Personen ist die Führung des Langstocks auf Kopfsteinpflaster problematisch. Für eine barrierefreie Wegeführung soll die Gehwegoberfläche ausgetauscht werden. Der Austausch wird allerdings nur partiell umzusetzen sein. Konkret wird ein Austausch des Kopfsteinpflasters an der Engelbert-Kämpfer-Straße empfohlen (Anregung der Bürgerbeteiligung).
Im Zuge des Ausbaus der Barrierefreiheit sind Querungsanlagen und Haltestellen von großer Relevanz. Hier gilt es, für erstere taktile Leitelemente, differenzierte Bordhöhen und an Lichtsignalanlagen akustische Signalgeber einzubauen. An Haltestellen sind neben taktilen Elementen Hochborde essenziell für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen. Generell sollen alle nahmobilitätsrelevanten Ziele barrierefrei erreichbar sein, das schließt beispielsweise auch eine barrierefreie Nutzung von Ladestationen mit ein. Entsprechend der eingegangenen Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung soll die als Blindenleitsystem genutzte Regenmulde in der Mittelstraße frei von Hindernissen (z. B. Schilder, Stühle) sein. Hierzu soll mit den ansässigen Restaurantbetreiber:innen und Geschäftsbesitzer:innen kommuniziert werden.
- Aufwertung von Straßenräume: Die Straßen und Plätze in Lemgo sollen als Orte des öffentlichen Lebens gestaltet werden, die zum Gehen einladen und Raum für Kommunikation und Begegnung bieten. Hierbei sind Sitzmög-

lichkeiten für mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen essenziell. Aber auch Sport- und Spielelemente können die Nutzungsmöglichkeiten von Aufenthaltsbereichen erhöhen. Die Einrichtung von Sitz-, Sport- und Spielelemente soll mit der Etablierung von Flaniermeilen geprüft werden. Im städtischen Kernbereich sollen in regelmäßigen Abständen Sanitäranlagen angeboten werden (z. B. an größeren ÖPNV-Haltestellen). Diese sind barrierefrei zu gestalten und auf Infotafeln zu verzeichnen bzw. sollen durch Wegweiser leicht auffindbar sein. Vegetation kann darüber hinaus den öffentlichen Raum aufwerten und gliedern. Bäume, Hecken und Grünflächen übernehmen eine raumprägende, eine Leit- sowie eine Trennfunktion. Bäume sind zusätzlich auch wichtige Schattenspender, die insbesondere an heißen Sommertagen für die Menschen im öffentlichen Raum eine essenzielle Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden spielen. Die Anpflanzung von Bäumen sowie Vegetation soll bei der Planung von neuen Straßenräumen sowie bei allen Umbaumaßnahmen – z. B. bei Ergänzungen und Erweiterungen von Fußverkehrsanlagen – von Beginn an miteinbezogen und besonders fokussiert werden, wenn im Seitenraum genügend Platz vorhanden ist. Im Bestand ist diese Maßnahme auf wichtigen Fußwegeverbindungen z. B. in der Breiten Straße oder im Rampendal / in der Papenstraße (bei möglicher Gehwegverbreiterung) denkbar.

- Ausbau und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten: Um die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu steigern und direkte Wegeverbindungen zu ermöglichen, sollen neue Querungsanlagen geschaffen werden und bestehende Querungsanlagen verbessert werden.
- Etablierung von Flaniermeilen: Um den Fußverkehr zu fördern, sollen in Lemgo Flaniermeilen etabliert werden, die zum Spazierengehen und Verweilen einladen. Bei den Flaniermeilen steht die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund, weshalb sich diese Bereiche durch eine hohe Aufenthaltsqualität mit Sitz- und Spielelementen auszeichnen sollen. Des Weiteren sollen die Flaniermeilen entlang von Bereichen mit Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen führen und dort die Aufenthaltsqualität und die Konditionen für Fußgänger verbessern. Für Lemgo sollen insbesondere die Mittelstraße, die Breite Straße, die Leopoldstraße und Braker Mitte als Flaniermeilen etabliert werden. Gute Beispiele von Städten, die Flaniermeilen zur Förderung des Fußverkehrs geschaffen haben, sind Wien und Leipzig. Auch Münster weist mit dem Promenadenring ein gutes Element zur Förderung des Fußverkehrs auf.
- Etablierung eines Fußwegeleitsystems: Um den Fußverkehr, insbesondere für Touristen, weitergehend zu fördern, einen Anreiz zum Zufußgehen zu schaffen und die Orientierung zu verbessern, sollen die Parkhäuser oder der Bahnhof/ZOB mit Orientierungstafeln ausgestattet werden. Des Weiteren kann die Orientierung innerhalb der Innenstadt durch ein Fußwegeleitsystem mit Gehzeitangabe, Entfernung und ungefährender Schrittzahl verbes-

sert werden. Hierdurch soll auf Ziele aufmerksam gemacht und Informationen für eine möglichst direkte und kurze Wegeführung bereitgestellt werden.

- Reduzierung des ruhenden Verkehrs: Um die Bedingungen für den Fußverkehr im Innenstadtbereich weitergehend zu verbessern und den öffentlichen Raum für aktive Nutzungen und zum Aufenthalt nutzbar zu machen, soll der ruhende Verkehr in dem öffentlichen Raum in der Innenstadt – insbesondere an Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen – reduziert werden. Hierbei geht es um die Neugliederung des Straßenraums, um eine gerechtere Flächenverteilung zu erzielen, bei der die Nahmobilität in den Fokus gestellt werden sollte.

F3: Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

Neben konfliktfreien Gehwegen ist ein regelmäßiges Angebot an (möglichst barrierefreien) Querungsmöglichkeiten eine wichtige Rahmenbedingung für die Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs.

Wie in der Analyse festgestellt, sind zwischen den bestehenden Querungsanlagen große Abstände festzustellen. Zudem fehlen an einigen Kreisverkehren Querungshilfen (Mittelsinsel oder Fußgängerüberweg), die ein sicheres Querens ermöglichen. Darüber hinaus sind bestehende Querungsanlagen hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung verbesserungswürdig. An vielen lichtsignalgesteuerten Kreuzungen fehlen taktile Leitsysteme und akustische Signalgeber. Des Weiteren sind die Aufstellflächen der Querungsanlagen (z. B. Mittelsinseln oder Kreuzungsbereiche) teilweise zu schmal dimensioniert.

Um die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu steigern und direkte Wegeverbindungen zu ermöglichen, sollen neue Querungshilfen eingerichtet und bestehende Fußgängerquerungen, die Defizite aufweisen, verbessert werden.

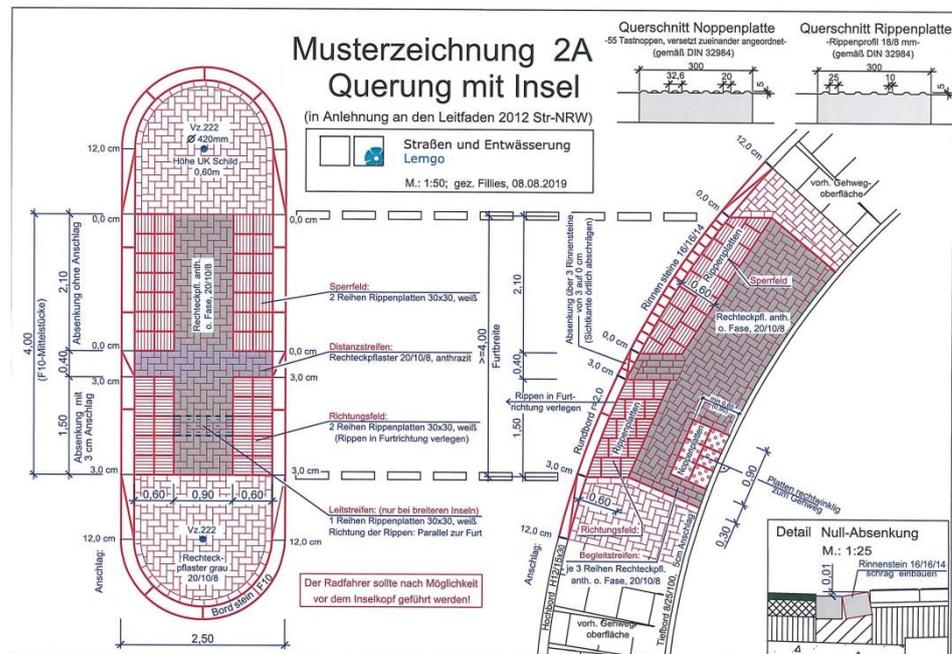
Neue Querungsanlagen sollen die sichere Fahrbahnquerung an Stellen ermöglichen, wo ein entsprechender Querungsbedarf besteht. Grundsätzlich wird die Anlage einer Querungshilfe in einem Abstand von 100 m bis 200 Metern auf wichtigen Fußwegeverbindungen oder auf Schulwegen empfohlen. Dabei gilt es auch, die sichere Erreichbarkeit nahmobilitätsrelevanter Ziele zu verbessern. Die geeignete Anlagenart (bauliche Querungshilfe ohne Vorrang für den Fußverkehr, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) ist von dem Kfz-Verkehrsaufkommen und den Kfz-Geschwindigkeiten, den straßenräumlichen Rahmenbedingungen sowie dem Fußverkehrsaufkommen abhängig.

Bei den bestehenden Querungsanlagen geht es um den Ausbau der Barrierefreiheit, die Verbreiterung von Aufstellflächen, Verbesserung der Sichtbeziehung sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs bei der Ampelschaltung. Bei einer Anpassung der Ampelschaltung sind kürzere Wartezeiten sowie ausreichend lange Grünphasen anzustreben. Ebenso ist eine

ausreichende Breite der Querungsanlage selbst sicherzustellen. Mittelinseln beispielsweise sollen gemäß EFA mindestens 2,50 m breit sein⁸¹, wobei größere Breiten gerade für Lastenräder anzustreben sind.

Gesicherte Querungsstellen können nach DIN 18040-3 als getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe oder als gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe angelegt sein. Bei den getrennten Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe ist eine Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhl- und Rollatornutzer:innen) und eine Bordhöhe von 3-6 cm für blinde und sehbehinderte Personen anzustreben. In Lemgo wird bereits bei Umbauten eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe umgesetzt. Dies sollte fortgeführt werden, damit die Barrierefreiheit aller Querungsanlagen sukzessive hergestellt wird.

● **Abbildung 28:** Musterzeichnung Querung mit Insel⁸²



Zur Ermittlung von Einzelmaßnahmen, die die Fußinfrastruktur im Querverkehr betreffen, werden die Querungsanlagen im Netz schrittweise hinsichtlich ihrer Alltagsauglichkeit geprüft. Neben bestehenden Querungsanlagen werden potenzielle Querungsbedarfe im Fußwegenetz ermittelt. Basierend auf den Erkenntnissen der Bestands- und Defizitanalyse werden einzelne Aspekte der Querungsanlagen gemäß des Ablaufschemas in Abbildung 29 bewertet, um

⁸¹ Stadt Lemgo (2019), per E-Mail am 19.10.2023

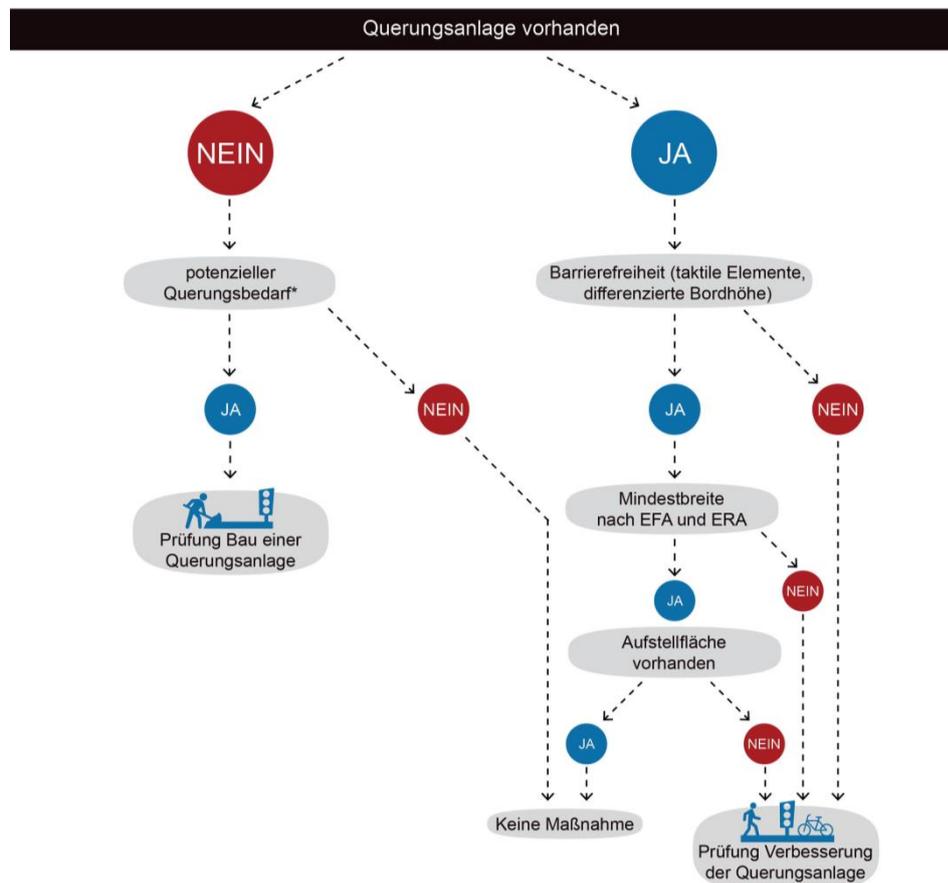
⁸² Barrierefreie Mobilität (o. J.): Gesicherte Überquerungsstellen, URL: <https://barrierefreie-mobilitaet.de/ueberquerungsstelle/gesicherte-ueberquerungsstellen/> [Zugriff: 21.07.2023]

Einzelmaßnahmen zu lokalisieren. Alle Maßnahmenvorschläge sollten in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und, wenn möglich, realisiert werden.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

● **Abbildung 29:** Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Querungen



* Potenzieller Querungsbedarf besteht an Haltestellen, in unmittelbarer Nähe zu nahmobilitätsrelevanten Zielen und an Knotenpunkte. Berücksichtigt wurden auch die Hinweise aus der Online-Beteiligung und der Abstand zu bestehenden Querungsanlagen.

F4: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die Verkehrsberuhigung soll in Lemgo ausgeweitet werden, um die Aufenthalts- und Lebensqualität der Bürger:innen zu verbessern. Des Weiteren geht es um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und um die Reduktion von Emissionen des motorisierten Verkehrs.

Der Verkehr wird verlangsamt und die nahmobile Fortbewegung in engen Straßenräumen attraktiver. Insbesondere in schmalen Straßen ohne Gehwege kann durch die stark reduzierte Geschwindigkeit eine erhöhte subjektive und objektive Sicherheit erreicht werden. Innerhalb der Ortschaften sollen die Wohnstraßen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Für Straßenabschnitte, an denen einseitig oder beidseitig Gehwege fehlen, soll die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs geprüft werden. Um die Akzeptanz der Anwoh-

nenden zu erhöhen, kann die Maßnahme im Rahmen von Verkehrsversuchen (z. B. temporäre Spielstraßen) erprobt werden und evaluiert werden.

Als weitere Teilmaßnahme wird die Geschwindigkeitsbegrenzung im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen entsprechend § 45 StVO angestrebt. Besonders in der Kernstadt befinden sich viele schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen, Kitas und Seniorenheime. Um die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen im Umfeld von Schulen, Kitas und Seniorenheime zu erhöhen, soll die Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten angestrebt werden.

Als verkehrsberuhigende Maßnahmen werden in den Tempo 30-Zonen vor allem punktuelle bauliche Maßnahmen vorgesehen, die mit geringem Aufwand und gleichzeitig mit einer hohen verkehrsberuhigenden Wirkung verbunden sind. Mögliche Maßnahmen sind:

- Bau von Gehwegvorstreckungen zur Verbreiterung der Seitenbereiche, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr und Erleichterung der Querung
- Verringerung der Kurvenradien an Einmündungen zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und Erleichterung der Querung
- Aufpflasterungen in Knotenpunktbereichen (hauptsächlich in Tempo-30-Zonen)
- Verschwenkungen in der Straßenführung z. B. durch Blumenkübel

F5: Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW

Fußverkehrs-Checks eignen sich zur Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer:innen gegenüber den Bedürfnissen von Fußgänger:innen und gleichzeitig ermöglichen sie eine direkte Beteiligung dieser Nutzergruppe. Im Rahmen von Fußverkehrs-Checks kann eine gemeinsame Bewertung der Fußverkehrssituation vor Ort mit Bürger:innen, Politik und Verwaltung erfolgen.

Zentrales Element von Fußverkehrschecks sind Begehungen mit der interessierten Bevölkerung, um direkt vor Ort Problematiken und Sichtweisen raumbestimmten aufzuzeigen und erste Ideen sowie Lösungsvorschläge zu diskutieren. Aktionswochen wie z. B. die Europäische Mobilitätswoche können gezielt zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks genutzt werden, um Synergieeffekte entstehen zu lassen.

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept hat die Stadt Lemgo den ersten Prozess zur Förderung des Fußverkehrs eingeleitet. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bereits die erste Begehung mit den Lemgoer:innen durchgeführt.

Seit 2021 ist die Stadt Lemgo Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW, somit ist die Stadt teilnahmeberechtigt.

Mit den Fußverkehrs-Checks kann die Fußverkehrssituation sukzessive in den einzelnen Ortsteilen verbessert werden. Wichtig ist hierbei die Sichtweisen und Erfahrungen der Bewohner:innen als Experte vor Ort.

9.1.2 Förderung des Radverkehrs

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Der Radverkehr ist eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr, insbesondere bei Entfernungen unter 3 km – bei E-Bike-Nutzung bis 10 km. Die Förderung des Radverkehrs trägt wesentlich zur Verkehrsentlastung, zur Erhöhung der Lebensqualität und auch zur Gesundheitsförderung bei.

Lemgo ist eine fahrradfreundliche Stadt. Aktuell beträgt der Radverkehrsanteil am Modal Split der Alten Hansestadt Lemgo 18,1 % (15,3 % Fahrrad, 2,8 % E-Bike/Pedelec). Dies ist verglichen mit ähnlichen Städten überdurchschnittlich. Um die Bedingungen für den Radverkehr weiter zu fördern, bedarf es eines durchgängigen, engmaschigen und sicheren Radverkehrsnetzes.

Defizite

Defizite im Radverkehrsangebot wurden im Rahmen der Analyse festgestellt (siehe Kapitel 7.1.2 und 7.3).

Festgestellte Defizite im Radverkehr sind zu schmal dimensionierte Radverkehrsanlagen, fehlende Radverkehrsanlagen zur Anbindung der Ortsteile, Konflikte mit Fußgänger:innen auf gemeinsamen Wegen und unzureichende Radabstellanlagen – insbesondere mit Witterungs- und Diebstahlschutz.

Vorhandene Radverkehrsanlagen sind z. T. weder verkehrssicher noch attraktiv. Hieraus resultieren Konflikte zwischen Radfahrer:innen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Darüber hinaus ist eine hohe Anzahl an unfallbeteiligten Radfahrer:innen festzustellen.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Analyse wurde eine Vielzahl von Hinweisen zu bzw. von Wünschen an die weitere Entwicklung des Radverkehrs geäußert. Die Beteiligung hat aufgezeigt, dass der Bevölkerung bezogen auf den Radverkehr die Radverkehrsführung abseits stark befahrener Straßen, sichere und zügig überquerbare Kreuzungen und ausreichend breite Radwege wichtig sind.

Zielsetzungen

Das Handlungsfeld Radverkehr unterstützt folgende Leitziele:

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs

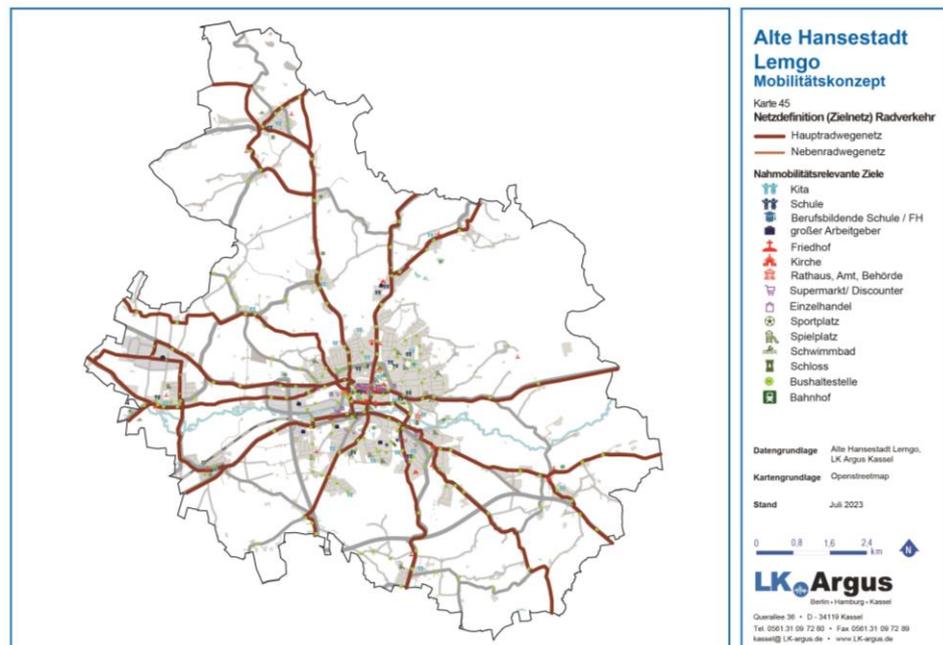
- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsgerechte Raumaufteilung
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Im Bereich des Radverkehrs sind insbesondere die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept und Radnetz OWL sowie aus den Planungen zur Radverkehrsführungen (z. B. Radverkehrsführung entlang der B 66 und der L 94) relevant.

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Für den Radverkehr werden fünf Handlungsempfehlungen ausgearbeitet. Schwerpunktthemen sind hierbei die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes, die Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr u. a. mit geeigneten und attraktiven Führungsformen sowie auch die Verbesserung der Radabstellsituation. Für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes wurde auf Grundlage bestehender Netzdefinitionen sowie der Analyse nahmobilitätsrelevanter Ziele ein Zielnetz unterteilt in Haupt- und Nebenradwegenetz entwickelt. Es ist anzustreben, auf allen Straßen und Wegen der Netzdefinition eine sichere und alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur herzustellen.

- **Karte 45:** Netzdefinition (Zielnetz) Radverkehr



Siehe auch Kartenanhang

Im Nachfolgenden sind die fünf übergeordneten Maßnahmen des Handlungsfeldes 2 Radverkehr tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den Maßnahmen.

- **Tabelle 12:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfeldes 2: Radverkehr

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
R1	Schaffung einer durchgehenden alltags-tauglichen Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Ortsteile	★★★	●●●	€€€
R2	Schaffung durchgängiger Radverkehrs-achsen in der Kernstadt und in den Ortsteilen	★★☆	●●○	€€€
R3	Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen	★★★	●●○	€€€
R4	Ausbau von Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur	★★☆	●○○	€€€
R5	Maßnahmen für ein besseres Miteinander von Fuß- und Radverkehr	★☆☆	●∞	€€€

R1: Schaffung einer durchgehenden alltagstauglichen Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Ortsteile

Ein durchgängiges und sicheres Netz bildet eine Grundvoraussetzung für eine komfortable und alltagstaugliche Radnutzung. In Lemgo liegt bereits ein Radverkehrskonzept vor, das Alltags- sowie Freizeitrouten beinhaltet. Maßnahmen wurden formuliert, um die Bedingungen des außerörtlichen Radverkehrs sukzessive zu verbessern.

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt, gibt es im Radwegenetz einige Netzlücken, die geschlossen werden sollen, um ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu erreichen. Netzlücken sind vor allem in der Anbindung der Kernstadt mit den Ortsteilen und zwischen den Ortsteilen festzustellen. Dabei gilt es auch alltagstaugliche und komfortable Pendelstrecken wie beispielsweise zwischen der Kernstadt und dem Industriegebiet West herzustellen. Neben der Schließung von Netzlücken wird die Verbesserung bestehender Netzbestandteile angestrebt. Dementsprechend beinhaltet die Maßnahme sowohl den Ausbau und die Sanierung von bestehenden Radwegen als auch den Neubau und die Erweiterung von Radwegen sowie Fahrradstraßen.

Ziel der Maßnahme ist es, alle Ortsteile qualitativ an die Kernstadt anzubinden und auch die Ortsteile untereinander zu verbinden. Darüber hinaus soll eine

Anbindung über die Stadtgrenzen hinaus hergestellt werden. Besonders im Fokus stehen die Ziele, die für den Alltagsradverkehr relevant sind, wie z. B. Bahnhöfe und lokale Arbeitgeber.

Zu den Grundlagen der Radverkehrsinfrastrukturplanung zählen neben den gesetzlichen Vorgaben der StVO und VwV-StVO die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – insbesondere die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Darüber hinaus liegen Qualitätsstandards aus dem Radnetz OWL vor. Mit Beschlüssen zu diesen möchte sich die Region OWL auf gemeinsame Standards verständigen, um eine Eindeutigkeit der Verkehrsführung, Wiedererkennbarkeit und Verkehrssicherheit auf gesamtheregionaler Ebene zu erreichen.

Essenziell für sichere und komfortable Verbindungen sind eine ausreichende Breite sowie eine ebene und griffige Oberfläche der Radverkehrsanlagen. Dies wird außerorts i. d. R. durch mindestens 2,50 m breite gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Asphaltoberfläche gewährleistet. Im Hauptnetz sind Breiten von 3,00 m anzustreben. Bei Landstraßen der Entwurfsklasse 4 nach RAL sind aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärken und der geringen Verkehrsbedeutung keine Radverkehrsanlagen notwendig. Für eine höhere Verkehrssicherheit bei der Führung im Mischverkehr sollte jedoch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgewiesen werden. Neben den Landstraßen bieten sich für den Radverkehr insbesondere Wirtschaftswege zur Verbindung der Ortsteile an. Hier gilt es, ebenfalls eine ausreichende Breite (mind. 2,50 m) und eine alltagstaugliche Oberfläche herzustellen. Auf Wirtschaftswegen können Deckschichten ohne Bindemittel (wassergebundene Wegedecken) als Belag verwendet werden, wobei auch hier – insbesondere im Hauptnetz – Asphalt zu bevorzugen ist. Eine Befahrung von derzeit nicht für den Radverkehr freigegebenen Wirtschaftswegen sollte durch das Zusatzzeichen 1022-10 erlaubt werden.

Ein weiterer Aspekt der Verkehrssicherheit auf außerörtlichen Radverkehrsverbindungen ist die Beleuchtung. Eine Installation von Laternen sollte in Abwägung mit Umweltaspekten geschehen – beispielsweise sollten insektenfreundliche Lichtstärken eingesetzt werden. Im Hauptnetz und an Problemstellen kann eine Ausleuchtung erforderlich sein. Sinnvoll ist dabei eine adaptiv gesteuerte Beleuchtung. D.h., dass die Lichtkegel bei Abwesenheit von Fuß- und Radverkehr gedimmt sind, erst bei Annäherung ihre volle Leuchtkraft entfalten und nur für die Zeit des Durchfahrens aktiviert bleiben.

Ergänzend zum (Aus-)Bau von Radverkehrsanlagen gilt es, ein durchgängiges Leitsystem zu etablieren, das der schnellen Orientierung der Radfahrer:innen dient und wichtige Ziele aufzeigt. Die bestehenden Wegweiser sollen überprüft und entsprechend dem neuen Radwegenetz angepasst bzw. ergänzt werden.

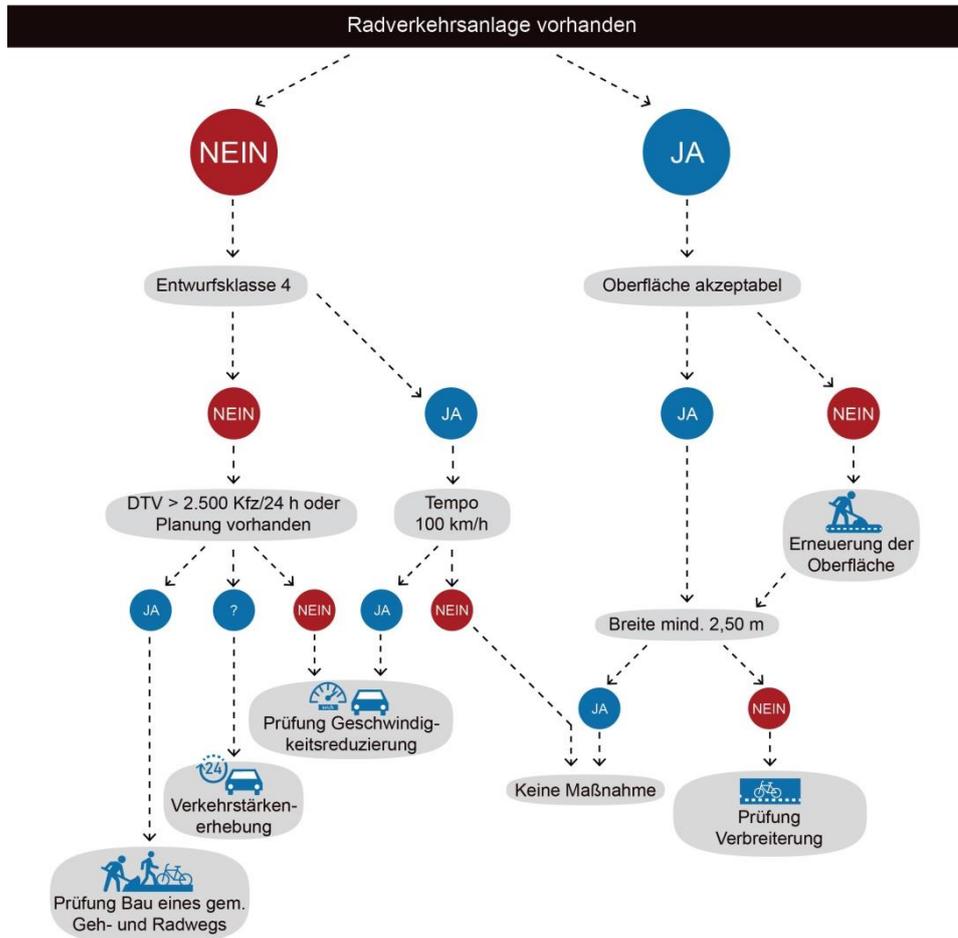
Wichtig ist hierbei eine kontinuierliche Pflege sowie Unterhaltung der Beschilderung. Ein digitales Schilderkataster, das in Form einer Onlinedatenbank alle Schilder aufführt, kann den Aufbau und die Erhaltung des Wegweisungssystems effizient gestalten.

Richtlinien und Standards für die Radverkehrsbeschilderung sind im Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV sowie in den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu finden.

Zur Ermittlung von Einzelmaßnahmen, die die außerörtliche Radinfrastruktur betreffen, werden die Radverkehrsanlagen im Netz schrittweise hinsichtlich ihrer Alltagstauglichkeit geprüft. In Straßenräumen, in denen keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, wird die Notwendigkeit einer solchen untersucht. Da für manche Landstraßen keine Verkehrsstärken vorliegen, kann mitunter zunächst eine Ermittlung des DTV erforderlich sein, bevor eine konkrete Maßnahmenempfehlung abgegeben werden kann.

Basierend auf den Erkenntnissen der Bestands- und Defizitanalyse werden einzelne Aspekte der Radverkehrsanlagen gemäß des Ablaufschemas in Abbildung 30 bewertet. So wird ermittelt, an welchen Wegen und Straßen welche Einzelmaßnahmen erforderlich sind. Radverkehrsinfrastruktur mit geringer Griffbarkeit wird beispielsweise bei der Bewertung der Oberfläche nicht als akzeptabel eingestuft. Infolgedessen wird eine Erneuerung der Oberfläche vorgeschlagen. Alle Maßnahmenvorschläge sollten in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und, wenn möglich, realisiert werden.

● **Abbildung 30:** Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Radverkehr außerorts

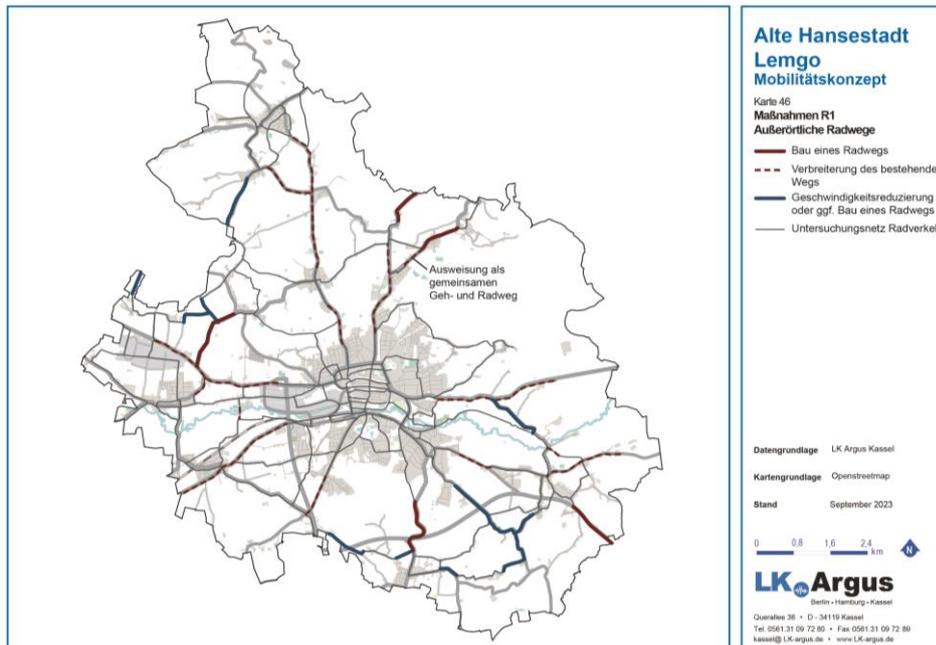


Konkret vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, die den außerörtlichen Radverkehr betreffen, sind in der folgenden Karte 46 dargestellt und im Maßnahmenkatalog (siehe Anlage 2) aufgeführt.

● **Karte 46:** Maßnahmen R1 – Außerörtliche Radwege

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Siehe auch Kartenanhang

R2: Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen in der Kernstadt und in den Ortsteilen

Auch innerhalb der Kernstadt und den Ortsteilen sind durchgängige Radverkehrsführungen anzustreben. In den Ortsteilen soll zumindest auf der jeweiligen Ortsdurchfahrt eine qualitative Verbindung möglich sein. Des Weiteren geht es in den größeren Ortsteilen um die Anbindung nahmobilitätsrelevanter Ziele. Außerdem soll im Bereich der Kernstadt eine durchgängige Befahrbarkeit ermöglicht werden. Hierfür kann auf die touristischen Radrouten aufgebaut werden.

Durchgängige Radverkehrsachsen können mit den unterschiedlichen Führungsformen in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärken und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten umgesetzt werden. Wie für die außerörtlichen Radverkehrsanlagen gilt es eine ausreichende Breite, eine ebene und griffige Oberfläche sowie ein durchgängiges Leitsystem herzustellen. Neben den in R1 aufgeführten Richtlinien und Empfehlungen sind innerorts die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zu berücksichtigen.

Ziel der Maßnahme ist es, Netzlücken zu schließen und bestehende Radverkehrsanlagen, die Defizite aufweisen, auszubauen und zu sanieren. Der Fokus des Infrastrukturausbaus sollte auf für den Radverkehr relevante Achsen – vorrangig im Hauptnetz – gelegt werden. Im Rahmen bestehender Konzepte wurden bereits folgende innerörtliche Maßnahmen definiert, die bis heute noch nicht umgesetzt sind:

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

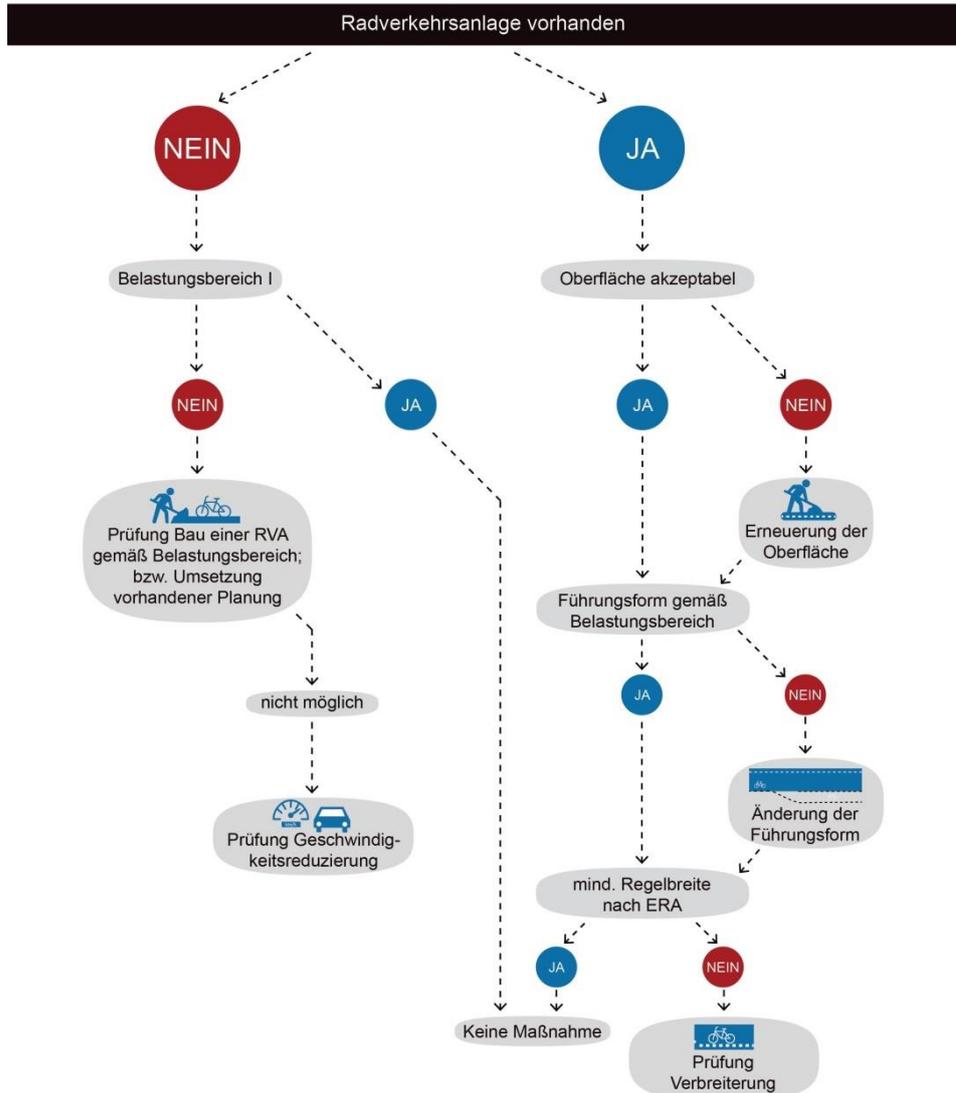
- Bierweg: Ausbau des Wegs, Erneuerung Belag (Baumaßnahmen für 2025)
- Bismarckstraße (B 66): Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung; Markierung von Schutzstreifen
- Bruchweg (B 66): Markierung von Schutzstreifen, ggf. Grunderwerb
- Finkenpforte: Bau eines zusätzlichen Radwegs neben dem Pflasterweg
- Grevenmarschstraße: Markierung von Schutzstreifen zw. Marktkauf und Am Alten Fluß
- Hamelner Straße (B 66) zw. Weißer Weg und Hopfenohr: Richtung Osten: Ausbau gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. Gehweg Radfahrer frei auf 2,50 m im Zuge Sanierung; Richtung Westen: Prüfen Verlängerung Markierungslösung bis östl. Mittelinsel
- Hauptstraße (L 941): Prüfung Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn zw. Loßbrucher Straße (Lemgo) und Im Siek, alternativ: Prüfung Markierungslösung
- Kirchheider Straße (L 958): Ausbau des gem. Geh- und Radwegs zw. Brüntorfer Weg und Im Rüschen oder Prüfung Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Konsul-Wolff-Straße (B 66): Verbreiterung südlicher Seitenraum auf 2,50 m und Freigabe für den Radverkehr (Grunderwerb nötig)
- Lagesche Straße: Markierung von Schutzstreifen zw. Steinweg und Bahnhofplatz (Lageplan liegt vor, Baumaßnahmen für 2025)
- Lemgoer Straße (L 941): Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung; Markierung von Schutzstreifen (z. T. einseitig) und Piktogrammketten (Entwurfsplanung liegt vor)
- Leopoldstraße: Verbreiterung Radfahrstreifen, alternativ Umwandlung in Schutzstreifen zwischen Pideritstraße und Richard-Wagner-Straße
- Liebigstraße: Aufgabe Zweirichtungsverkehr, Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn zw. Hornscher Weg und Pahnsiek
- Lüerdisser Weg (L 957): Bau eines einseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Auf der Heide und Am Stumpenturm (in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit)
- Pagenhelle (L 941): Bau eines Radwegs (gemeinsamer Geh-/Radweg oder Trennprinzip) im östlichen Seitenraum (Entwurfsplanung liegt vor)

- Richard-Wagner-Straße (B 238): Radverkehrsführung auf dem Hochbord auf der südlichen Straßenseite
- Voßheider Straße (K 83) zw. Blomberger Straße und Lütter Straße: Prüfung Führung Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn in beide Richtungen

Ergänzend zu den genannten Straßen aus bestehenden Konzepten soll ein qualitativer Lückenschluss im gesamten innerörtlichen Radverkehrsnetz (siehe Karte 45) erfolgen. Neben dem Bau und Ausbau von Radverkehrsanlagen sowie der Änderung der Führungsform gilt es, mitunter die Beschilderung anzupassen. Beispielsweise sollen derzeit nicht in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraßen durch das Zusatzzeichen 1022-10 für den Radverkehr freigegeben werden. Hierbei können abhängig von der jeweiligen Situation auch Schutzstreifen als ergänzende Maßnahmen für den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr markiert werden. Zudem gibt es in Lemgos Wohngebieten eine Vielzahl an selbstständigen Verbindungswegen zwischen Anliegerstraßen, die eine direkte Führung frei vom motorisierten Individualverkehr aus dem Quartier in Richtung Innenstadt bieten. Einige dieser Verbindungen sind bisher reine Fußwege. Daher sollte geprüft werden, welche weiteren Verbindungswege (mit ausreichender Breite) für den Radverkehr freigegeben werden können. Somit kann das Radverkehrsnetz weiter verdichtet werden.

Das Vorgehen zur Ermittlung von Einzelmaßnahmen, die die innerörtliche Radinfrastruktur betreffen, gleicht dem zur außerörtlichen Radinfrastruktur. Lediglich die Anforderungen und infolgedessen die Maßnahmenvorschläge unterscheiden sich zum Teil. Das Ablaufschema in Abbildung 31 stellt dar, wie einzelne Aspekte der Radverkehrsanlagen basierend auf den Erkenntnissen der Bestands- und Defizitanalyse bewertet werden. Alle Maßnahmenvorschläge sollten in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und, wenn möglich, realisiert werden.

● **Abbildung 31:** Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Radverkehr innerorts



Alle konkret vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, die innerörtlichen Radverkehrsanlagen betreffen, sind in den Karten 47-60 dargestellt und im Maßnahmenkatalog (siehe Anlage 2) aufgeführt.

R3: Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen

Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Daraus abgeleitet, ergeben sich folgende grundsätzlichen Anforderungen an die Gestaltung von Knotenpunkten:⁸³

⁸³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 37

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmer:innen
- Entschärfung des Konflikts zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kraftfahrzeugen
- Zügige und sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr u. a. durch die Vermeidung enger Radien, hoher Borde und abrupter Verschwenkungen
- Begreifbarkeit der signaltechnischen Steuerung bzw. der Vorrangverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer:innen
- Möglichst kurze Wartezeiten und ausreichend lange Freigabezeiten an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen

Des Weiteren ist die Gestaltung von Knotenpunkten von den örtlichen Verhältnissen insbesondere der Knotenpunktart abhängig. An Knotenpunkten mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen sind im Zuge von Radwegen, Radfahrstreifen und gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußverkehr Radverkehrsfurten zu markieren. An Kreuzungsbereichen im Allgemeinen und an Einmündungen und Einfahrten im Speziellen können Roteinfärbungen und das Markieren von Piktogrammen sinnvoll sein. Radfahrerfurten, die an Einmündungen über untergeordnete Straßen führen, sollen zum Erhalt der Vorfahrt gegenüber abbiegenden Fahrzeugen, für gute Sichtbeziehungen und im Sinne der Einheitlichkeit nicht zurückgesetzt sein. Durch die Anpassung von Kurvenradien im Einmündungsbereich kann die Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeit reduziert werden, was ebenfalls zu einer Entspannung an diesen Stellen beitragen kann.

Ein besonderes Augenmerk gilt es auf die Kreuzungsbereiche der Wallwege zu legen. Ein Vorrang für den Radverkehr an Knotenpunkten mit Straßen ist anzustreben, wobei besonders auf eine baulich und verkehrsorganisatorisch sichere Gestaltung zu achten ist. Ein Vorschlag zur baulichen Umsetzung einer Wallvorfahrt wird im Rahmen eines Leitprojekts (siehe Kapitel 9.3) gemacht.

Abseits von Knotenpunkten des Kfz-Verkehrs besteht darüber hinaus Querungsbedarf für den Radverkehr:⁸⁴

- Am Beginn und am Ende von einseitigen Zweirichtungswegen
- Bei einmündenden oder kreuzenden eigenständigen Radwegen

⁸⁴ vgl. ebenda, S. 57f und S. 18

- An bedeutenden Zielen des Radverkehrs (z. B. Schulen)

Als Querungshilfen für den Radverkehr kommen in Abhängigkeit von der Radverkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit der zu querenden Straße Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Fußgängerüberwege mit separater Furt und LSA in Betracht. Grundsätzliche Anwendung finden Querungshilfen⁸⁵:

- Bei bis zu 50 km/h und > 1.000 Kfz/h
- Bei über 50 km/h und > 500 Kfz/h
- Wenn mehr als zwei Fahrstreifen hintereinander zu überqueren sind
- Unfälle im Zusammenhang mit dem Überqueren aufgetreten sind
- Bei starkem Schüler:innen-, Freizeit- oder Senior:innenverkehr

Im Radverkehrskonzept wurde für den Knotenpunkt „Sieben Linden“ Bismarckstraße / Pagenhelle / Hamelner Straße / Regentorstraße eine radfahrerfreundliche Umgestaltung des Knotenpunktes als „notwendige Maßnahme“ formuliert. Ein Maßnahmenvorschlag umfasst die Markierung von Schutzstreifen im Kreuzungsbereich. Dieser Knotenpunkt ist darüber hinaus eine auffällige Unfallstelle, die hinsichtlich der Verkehrssicherheit geprüft werden soll. Weitere nicht umgesetzte Maßnahmen an Kreuzungsbereichen, die bereits in bestehenden Konzepten und Planungen definiert wurden, sind folgende:

- Braker Weg / Pagenhelle / Lemgoer Straße: ARAS in Pagenhelle, Zurückhaltung der Kfz mit LSA hinter Bahnübergang
- Entruper Weg / südl. Uhlenbrink: Verbesserung des Auffahrwinkels auf gem. Geh- und Radweg Richtung Süden durch Verkürzung Grünstreifen, Sicherung Übergang in Mischverkehr, Verdeutlichung der Mischverkehrsführung durch Fahrradpiktogramme
- Hamelner Straße (B 66) / Vogelhorster Straße: Sicherung Überleitung in Vogelhorster Straße, ggf. Einrichtung eines Linksabbiegestreifens für Radverkehr
- Herforder Straße / Steinweg: Prüfung Anpassung Signalsteuerung
- Lagesche Straße / Paulinenstraße / Engelbert-Kämpfer-Straße: Bau eines Kreisverkehrs

⁸⁵ vgl. ebenda, S. 57

- Lagesche Straße (B 66) / Uferstraße (K 26) / Am Bergkamp: Prüfung Anpassung Signalsteuerung
- Lagesche Straße / Isringhausen-Ring: Prüfung Anpassung Signalsteuerung
- Ostertor / Bruchweg / Bismarckstraße: Prüfung Bevorrechtigung Radverkehr am Kreisverkehr bei veränderter verkehrlichen Situation (Entwurfsplanung mit Einstreifigkeit zuführende Fahrspuren, FGÜ und Rotmarkierung mit Bevorrechtigung vorhanden)
- Rintelner Straße / Auf der Heide: Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h und Beschilderung („Achtung Radverkehr quert“)
- Rintelner Straße / Niederluher Straße (B 238): Führung der Radverkehrsfurt geradlinig über die Niederluher Straße (Herstellen der Sichtbeziehungen); kurzfristig: Roteinfärbung der Furt mit Fahrradpiktogrammen und Z 206 StVO
- Vlothoer Straße / Salzufler Straße: Übergang durch Schutzstreifen auf Fahrbahn verdeutlichen

Darüber hinaus werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Maßnahmen an folgenden Knotenpunkten empfohlen:

- Am Wasserturm / Trophagener Weg
- An der Bega / Grevenmarschstraße / Steinweg / Heutorstraße
- Detmolder Weg / Langenbrücker Tor / Braker Weg / Steinstoß
- Franz-Liszt-Straße / Leopoldstraße / Pideritstraße
- Heidensche Straße / Flinkenhaspel
- Herforder Straße / Liemer Weg
- Liebigstraße / Campusallee
- Liebigstraße / Steinstoß / Pahnsiek
- Pideritstraße / Bruchweg / Kleiststraße
- Regenstorstraße / Lindenwall
- Uferstraße / Lagesche Straße / Am Bergkamp

Die obige Auflistung ist nicht abschließend, was die Verbesserung der Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen betrifft. Weitere verortete Einzelmaßnahmen, die Querungsanlagen betreffen, sind hier nicht aufgeführt, wenn sich deren Bedarf aus Defiziten für den Fußverkehr abgeleitet hat und sie vorrangig

zur Förderung des Fußverkehrs umgesetzt werden sollen. Jedoch können diese Querungsanlagen mitunter vom Radverkehr benutzt werden und so zur Verbesserung der Radverkehrssituation an Knotenpunkten beitragen.

Alle konkret vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, die den Radverkehr an Knotenpunkten betreffen, sind in den Karten 47-60 dargestellt und im Maßnahmenkatalog (siehe Anlage 2) aufgeführt.

R4: Ausbau von Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur

Ein qualitätsvolles Angebot an Radstellablagen ist ein weiterer wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. Neue Radabstellanlagen sollen hochwertig ausgeführt werden. Sie sollen insbesondere genügend Fläche und einen sicheren Stand für das Fahrrad, ein Anschließen des Rahmens und eine gute Zugänglichkeit aufweisen. Fahrradabstellanlagen sollten maximal 40 m vom Eingang bzw. Zielort entfernt sein. Beim Ausbau sind zudem verschiedene Fahrradtypen wie Kinderfahrräder oder Lastenräder sowie deren Anforderungen zu berücksichtigen.

Um grundsätzlich der zukünftigen Nachfrage vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils gerecht zu werden, soll kontinuierlich insbesondere an wichtigen Zielorten wie Bildungsstandorten und Nahversorgungsstandorten das Angebot an Radabstellanlagen erweitert werden. Verbunden damit soll der Ausbau der Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs forciert werden. Hier sind Initiativen von z. B. Einzelhändler:innen, Gastronom:innen und Arbeitgeber:innen erforderlich. Die Alte Hansestadt Lemgo kann die Rolle des Initiators und Koordinators übernehmen, während die Installation und der Betrieb über Private erfolgen sollen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden bereits Maßnahmen zum Ausbau der Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich formuliert. Als Maßnahmen wurden u. a. das Radlertreffpunkt-Konzept, die Einrichtung von Ladestation an mehreren Standorten, die Einrichtung abschließbarer Fahrradboxen und die Schaffung neuer Radabstellanlagen genannt. Auf Basis der Bestandsanalyse wurde dahingegen geprüft, welche der formulierten Maßnahmen bereits umgesetzt wurden. In Tabelle 13 ist der Umsetzungsstand der jeweiligen Maßnahme aufgeführt.

● **Tabelle 13:** Prüfung der formulierten Maßnahmen aus dem Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Maßnahme	Verortung	Umsetzungsstand	Empfehlung / Maßnahme
Radlertreffpunkt-Konzept	am Rande der Fußgängerzone bzw. in der Nähe des Marktplatzes	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden
Ladestation für Pedelecs und E-Bikes	Bahnhof Lemgo	in Umsetzung	Errichtung von 10 Stück Fahrradboxen inkl. Ladeinfrastruktur, barrierefreie Erreichbarkeit des Fahrradkellers
	Bahnhof Lüttfeld	in Umsetzung	Bau von 5 Stück Fahrradboxen inkl. Ladeinfrastruktur
	Fachhochschule	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden (am Parkplatz P2); hohe Priorität
	Lippegarten	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; mittlere Priorität
	Waisenhausplatz	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; hohe Priorität
	Parkplatz Langenbrücker Tor	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; geringe Priorität
	Parkplatz Bleiche	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; Die Ladestation soll auf dem Parkplatz Regenstor eingerichtet werden, da dieser Parkplatz kostenlos ist und dafür mehr Flächen zur Verfügung steht; mittlere Priorität
Einrichtung abschließbarer Fahrradboxen	Bahnhof Lüttfeld	in Umsetzung	Bau von 5 Stück Fahrradboxen inkl. Ladeinfrastruktur
	Parkplatz Langenbrücker Tor	nicht umgesetzt	Maßnahme soll nicht weiter verfolgt werden
	Parkplatz Bleiche	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; geringe Priorität. Die abschließbaren Fahrradboxen sollen auf dem Parkplatz Regenstor eingerichtet werden, da dieser Parkplatz kostenlos ist und dafür mehr Flächen zur Verfügung steht.
Bau neuer Anlagen	Marktplatz / Mittelstraße	teilweise umgesetzt	Ausbau weiterer Radabstellanlagen; geringe Priorität
	Dünnebieberstraße	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; geringe

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Maßnahme	Verortung	Umsetzungs-stand	Empfehlung / Maßnahme
			Priorität
	Bahnhof Lüttfeld	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; mittlere Priorität
	Parkplatz vor Eingang CIIT	Bau überdachter Radabstellanlagen vor Gebäude 3	-
	Parkplatz Bleiche	nicht umgesetzt	Maßnahme soll nicht weiter verfolgt werden; mittlere Priorität
	Parkplatz Langenbrücker Tor	umgesetzt	-
	Am Lindenhaus	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; mittlere Priorität
Erweiterung / neue Anlage	Ostertor	umgesetzt	-
Aufwertung / neue Anlage	Schloss Brake	nicht umgesetzt	Maßnahme soll weiter verfolgt werden; mittlere Priorität

Die im Rahmen des Radabstellanlagenkonzeptes formulierten Maßnahmen zum Ausbau der Radabstellanlagen gilt es weiter zu verfolgen. Insbesondere sind die Maßnahmen zur Einrichtung abschließbarer Fahrradboxen z. B. am Bahnhof Lemgo und Haltepunkt Lüttfeld bedeutend, um die Intermodalität zu fördern. Laut Planungen der Stadt sollen im Jahr 2023 zehn Fahrradboxen in der Fahrradgarage am ZOB über das Buchungsportal DeinRadschloss⁸⁶ buchbar sein. Am Haltepunkt Lüttfeld ist geplant im selben Jahr fünf Fahrradboxen zu installieren. Neben den bereits geplanten Maßnahmen soll besonders in der Innenstadt eine am Bedarf ausgerichtete Erweiterung der Fahrradabstellanlagen erfolgen.

Alle konkret vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen, die den Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur betreffen, sind in den Karten 47-60 dargestellt und im Maßnahmenkatalog (siehe Anlage 2) aufgeführt.

⁸⁶ <https://www.dein-radschloss.de/>

R5: Maßnahmen für ein besseres Miteinander von Fuß- und Radverkehr

Neben den baulichen Maßnahmen im Radverkehr sind auch gezielt Themen zum Ausbau eines fahrradfreundlichen Klimas sowie für ein besseres Miteinander zwischen Fuß- und Radverkehr anzustreben.

In Lemgo gibt es viele Radwege, die gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden. Gemeinsame Flächen sind häufig mit Konflikten und Einschränkungen für beide Seiten behaftet. Wo eine Trennung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht möglich ist, sollen Maßnahmen zur Sensibilisierung für ein besseres Miteinander angestrebt werden.

Durch die Öffentlichkeitsbeteiligung wurden unter anderem die Wege an den Wallanlagen und der Weg am Auenpark parallel zu den Gleisen als konfliktträchtige Verbindungen identifiziert. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit (zumeist Breiten von 3,00-4,00 m) ist eine bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr nicht möglich. Die Wege sind für beide Verkehrsarten von großer Bedeutung, daher kommt auch eine alternative Streckenführung, die mit Umwegen verbunden wäre, nicht in Frage. Bodenmarkierungen in Form von Piktogrammen können hier helfen, Fußgänger:innen und Radfahrer:innen aufeinander aufmerksam zu machen. Vor allem an Einmündungen wie beispielsweise auch an den Ausgängen aus der Grünanlage des Auenparks gilt es die Aufmerksamkeit zu erhöhen, um Konflikten vorzubeugen.

Alternativ oder ergänzend kann Öffentlichkeitsarbeit in Form von umfassenden Kampagnen und Aktionen wie „Liebe braucht Abstand“ der AGFS NRW für mehr Rücksicht werben (vgl. Leitprojekt 6 Kapitel 9.3).

9.1.3 Förderung der vernetzten Mobilität

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Die Maßnahmen zur Vernetzung von Verkehrsmitteln fördern ein inter- bzw. multimodales Verkehrsverhalten. Angebote der vernetzten Mobilität sollen zur Stärkung von Alternativen zum MIV und für eine komfortablere und leichtere Nutzung des ÖPNV-Angebotes ausgebaut werden. Die Anforderungen an die Einrichtung eines nachhaltigen Mobilitätssystems haben sich sowohl auf Bundes-, Länder- als auch auf Kommunalebene verstärkt und die Voraussetzungen zur Einführung entsprechender Systeme verbessert.

Defizite

Aktuell bestehen in Lemgo nur vereinzelt vernetzte Mobilitätsangebote, die sich auf die Verknüpfung von Verkehrssystemen mit dem ÖV in Form von P+R- / B+R-Anlagen an Bahnhaltedpunkten beschränken. An einigen Bushaltestellen sind zudem Radabstellanlagen vorhanden. Darüber hinaus gibt es in der Stadt

keine Sharing-Angebote und keine Mobilitäts-App, über die alle Mobilitätsangebote in Lemgo buchbar sind.

Zielsetzungen

Das Handlungsfeld Vernetzte Mobilität unterstützt insbesondere folgende Leitziele:

- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden

Mit diesem Handlungsfeld soll zudem die Maßnahme aus dem Klimaschutzplan NRW „Einrichtung von Mobilpunkten in Städten zur optimalen Verknüpfung von CarSharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr“ unterstützt werden.

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Für die vernetzte Mobilität werden drei Handlungsempfehlungen ausgearbeitet. Schwerpunktthemen sind hierbei die Erweiterung der bestehenden Angebote der vernetzten Mobilität und die Prüfung der Einrichtung von Sharing-Angeboten.

Im Nachfolgenden sind die übergeordneten Maßnahmen des Handlungsfeldes 3 Vernetzte Mobilität tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen.

- **Tabelle 14:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 3: Vernetzte Mobilität

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeit-rahmen	Kosten
V1	Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	★★★	⌚⌚⌚	€ € €
V2	Prüfung der Etablierung von Sharing-Angebote	★☆☆	⌚∞	€ € €
V3	Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten	★★☆	⌚⌚⌚	€ € €

V1: Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Das Fahrrad und der ÖPNV weisen Synergieeffekte auf, da sich die beiden Verkehrsmittel gegenseitig bei der Nutzung stärken. Das Fahrrad ist ein wichtiger Zubringer zum ÖPNV und bietet zugleich zur Anschlussmobilität eine hohe

Flexibilität. Der ÖPNV ist durch seine große Reichweite ein wichtiges und klimafreundliches Verkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem.

Der Ausbau der Verknüpfung von Bahn, Bus und Fahrrad ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des intermodalen Verkehrsverhaltens in der Alten Hansestadt Lemgo.

An Verknüpfungspunkten wie dem Bahnhof und wichtigen Bahnhofpunkten sollten folgende Anforderungen für das Fahrrad erfüllt werden:

- Kurze, barrierefreie Wege zur Fahrradabstellanlage
- Fahrradabstellanlagen mit möglichst überdachten und sichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen)
- Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl
- Attraktive, sichere Radwegeverbindung zur Haltestelle

Aktuell sind an den drei Bahnhofpunkten in Lemgo überdachte Radabstellanlagen vorhanden. Auch an einigen Endbushaltestellen gibt es im Umfeld der Haltestellen Radabstellmöglichkeiten.

Um die inter- und multimodale Mobilität weiter zu fördern, sollen die B+R-Anlagen an den Bahnhofpunkten ausgebaut werden und mit sicheren Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen ausgestattet sein. Diese sind abschließbar und bieten den besten Schutz vor allem auch für hochwertige Fahrräder. Vor dem Hintergrund der Zunahme an E-Bikes und Pedelecs sollten Auflademöglichkeiten in die Boxen integriert werden. Der Ausbau der B+R-Anlagen kann in Verbindung mit der Einrichtung von Mobilitätsstation umgesetzt werden (siehe V3).

Darüber hinaus sollen bestehende Anlagen an Bushaltestellen mit einer qualitativen Aufwertung, insbesondere mit einer Überdachung, ausgebaut werden und weitere Radabstellanlagen, soweit der Bedarf besteht, eingerichtet werden.

Die aktuelle Regelung zur Fahrradmitnahme im ÖPNV sieht den Erwerb eines zusätzlichen Fahrradtickets vor. Dieses kostet 1,50 € bzw. 3,00 € für weitere Strecken. Ein Beförderungsanspruch besteht nicht; die Mitnahmemöglichkeit ist abhängig von den gegebenen Platzverhältnissen.⁸⁷ Das heutige Problem in Lemgo ist, dass zu den Spitzenzeiten die Busse voll ausgelastet sind, sodass eine Fahrradmitnahme selten möglich ist. Allerdings besteht zu diesen Zeiten ein Bedarf, denn durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme können Beschäf-

⁸⁷ vgl. OWL Verkehr GmbH (o. J.): FahrradTickets. URL: <https://teutoowl.de/owlv/tickets/FahrradTickets/index.php?navanchor=2110046#>; Stadtwerke Lemgo GmbH (2023): Tarifübersicht. URL: <https://www.stadtbus-lemgo.de/stadtbus-lemgo/tarifuebersicht/> [Zugriff: 08.03.2023]

tigte das Fahrrad für die letzte Meile ab der Endhaltestelle nutzen. Um dies zu ermöglichen, sollte geprüft werden, ob in den Spitzenzeiten der Einsatz von Bussen für bestimmte Strecken verdoppelt werden kann oder ob die Busse mit Fahrradträgern ausgestattet werden können. Des Weiteren sollte in Erwägung gezogen werden, eine kostenlose Beförderung von Fahrrädern (außerhalb der Spitzenzeiten) zu ermöglichen, um die Fahrradmitnahme attraktiver zu gestalten.

V2: Prüfung der Etablierung von Sharing-Angebote

BikeSharing-Angebot

Öffentliche Fahrradverleihsysteme haben sich in vielen deutschen Groß- und Mittelstädten etabliert. Sie bilden einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und stellen einen Teil der inter- und multimodalen Wegekette dar. Die Einrichtung eines BikeSharing-Systems bietet den Nutzenden den Vorteil, sich spontan und flexibel ein Rad ausleihen zu können und dabei lediglich die Leihgebühr zu bezahlen und keine Anschaffungs- oder Reparaturkosten zu haben.

In Lemgo gibt es aktuell kein öffentliches BikeSharing-Angebot. Für die Stadt Lemgo soll die Umsetzung zur Etablierung eines BikeSharing-Angebotes geprüft werden. Die Bereitstellung von BikeSharing ist an den Bahnhaltepunkten, an wichtigen Zielorten sowie an größeren Parkplätzen (z. B. Parkplatz Langenbrücker Tor, Regenstorplatz) sinnvoll, um auch Besucher:innen von außerhalb der Stadt, die Fahrradnutzung innerhalb des Stadtgebiets zu ermöglichen. Neben dem Verleih von konventionellen Fahrrädern und Pedelecs soll auch das Angebot eines Lastenradverleihsystems geprüft werden. Als initialer Standort eignet sich hierfür die Fußgängerzone (Mittelstraße), da sie einen zentralen Ort in Lemgo darstellt und dort viele Einzelhändler ansässig sind. Alternativ oder ergänzend kann auch das bereits vorhandene städtische Lastenrad in Zeiten, in denen es nicht von Mitarbeiter:innen der Stadt benötigt wird, an Privatpersonen verliehen werden. Dies gilt insbesondere für die Abendstunden und das Wochenende.

CarSharing-Angebot

In Lemgo gab es für einen begrenzten Zeitraum ein CarSharing-Angebot, das von einem privaten Anbieter in Kooperation mit den Stadtwerken unterhalten wurde. Das Angebot mit dem Standort am Stadtbus-Zentrum galt vom 01.01.2018 bis zum 28.02.2019.⁸⁸

⁸⁸ Stadtwerke Lemgo (o. J.): Carsharing in Lemgo – mit app2drive. URL: <https://stadtwerke-lemgo.plusservices.de/113/event/75e16534-ff7e-476a-8420-36e5bb7dbf13> [Zugriff: 21.02.2023]

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes soll die Reaktivierung und Erweiterung des CarSharing-Angebots geprüft werden. Hierfür eignet sich ein stadtweites CarSharing-Angebot mit stationsbasiertem Modell. Dazu sollen CarSharing-Standorte dezentral im Stadtgebiet verteilt werden, vorrangig an den vorgesehenen Mobilitätspunkten bzw. am Mobilitäts-Hub (vgl. V3 und Leitprojekt 9 Kapitel 9.3).

Des Weiteren besteht eine Option in der Einführung eines CarSharing-Angebotes für die städtische Verwaltung für Dienstwege. Dabei wird das Fahrzeug tagsüber als Dienstwagen von den Mitarbeitenden der Stadt verwendet, abends sowie am Wochenende stehen die Fahrzeuge auch Privatpersonen zur Verfügung. Zur Freischaltung der Fahrzeuge für die unterschiedlichen Nutzergruppen verfügen die Fahrzeuge über eine Software basierte Steuerung. Durch das Modell eines Corporate CarSharing kann einerseits die Auslastung des Fahrzeugpools der städtischen Dienstwagen optimiert und andererseits ein Anreiz zur Abschaffung des Zweitwagens in den Privathaushalten gesetzt werden. Die Nutzungsgebühren und Ausleihmodi orientieren sich dabei an konventionellen, stationsbasierten CarSharing-Systemen.

V3: Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten

Zur Bündelung von verschiedenen Verkehrsmitteln an einem Standort ist die Etablierung von Mobilstationen/Mobilitätspunkten im Stadtgebiet sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortschaften entsprechend der Quell- und Zielorte der Mobilität voranzutreiben. Im Rahmen des Klimaschutzplans NRW wird die Einrichtung von Mobilitätspunkten in Städten zur optimalen Verknüpfung von CarSharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr bereits als Maßnahme formuliert. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird die Umsetzung dieser Maßnahme in Lemgo empfohlen.

Mobilitätsstationen/Mobilitätspunkte ermöglichen eine stärkere Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln, um Wege möglichst effizient zurücklegen zu können. Hierbei handelt es sich meist um umweltfreundliche Verkehrsmittel, die stationsgebunden und räumlich gebündelt zur Verfügung stehen. Somit kann die inter- und multimodale Mobilität gefördert und die Abhängigkeit vom MIV reduziert werden.

Für Personen, die weiterhin ein Auto für die Fahrt nach Lemgo nutzen, können Mobilitätsstationen/Mobilitätspunkte als Umsteigepunkte fungieren. In peripheren Lagen können Personen ihr Kfz (ggf. kostenlos) parken und für die letzte Meile aufs Fahrrad umsteigen. So ist es möglich, den Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren oder auch Parkflächen mit sehr hohem Parkdruck (z. B. bei Arbeitgeber:innen) zu entlasten. Für die Umstiegspunkte sind neben ausreichend Pkw-Parkplätzen, diebstahlsichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen vorzusehen. Da eine Fahrradmitnahme im Auto für

einige zu umständlich sein wird und nicht jede:r ein Fahrrad dauerhaft am Umstiegspunkt parken kann/will, sind an solchen Mobilitätsstationen/Mobilitätspunkten zudem attraktive BikeSharing-Angebote von großer Bedeutung.

Grundsätzlich kann durch die Einrichtung von Mobilstationen/Mobilitätspunkten ein sichtbares Zeichen zur Stärkung des Umweltverbundes gesetzt werden. Hierfür bedarf es eines individuellen Designs mit Wiedererkennungswert und einer Errichtung der Stationen an zentralen Orten, die eine gewisse Sichtbarkeit garantieren und eine Verknüpfung mit bereits vorhandenen Mobilitätsangeboten ermöglichen.

Hinsichtlich der Ausstattung ist ein hierarchisches Baukastensystem (Mobilitäts-Hub, Mobilstation, Mobilitätspunkt (Stadt und Dorf)) vorzusehen (siehe Tabelle 15), um Stationen flexibel den gegebenen Rahmenbedingungen anpassen zu können.⁸⁹

- **Tabelle 15:** Übersicht über die Stationstypen der intermodalen Verknüpfungspunkte

Stationstyp	Angestrebtes Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
Mobilitäts-Hub (XL)	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV • Bus/On-Demand • CarSharing-Station • Taxi • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Fahrradboxen • Ladestationen für E-Fahrräder • Kfz-Stellplätze • ggf. BikeSharing 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches Design • Aufenthaltsraum/Service-Punkt • Sitzgelegenheiten • W-LAN-Punkt • Ladestationen für E-Autos • öffentliche WC-Anlagen • Stadtplan/Wegweisung • digitale Fahrgastinformation • Verkaufsautomaten, Kiosk • Schließfächer für Gepäck • Paketstation/Briefkasten • Fahrradreparatur-Steel/Reparaturautomat • Zusatzangebote wie bspw. öffentlicher Bücherschrank

⁸⁹ vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. S. 26f.

Stationstyp	Angestrebtes Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
Mobilstation (L)	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV • Bus/On-Demand • CarSharing-Station • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Fahrradboxen • Kfz-Stellplätze • ggf. Taxi • ggf. Ladestationen für E-Fahrräder • ggf. BikeSharing 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches Design • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • W-LAN-Punkt • Stadtplan/Wegweiser • Verkaufsautomaten, Kiosk • Paketstation/Briefkasten • Fahrrad-Reparatur-Steile/Reparaturautomat • Zusatzangebote wie bspw. öffentlicher Bücherschrank
Mobilitätspunkt Stadt (M)	<ul style="list-style-type: none"> • Bus/On-Demand • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • CarSharing-Station • Kfz-Stellplätze • ggf. BikeSharing 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches Design • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • Stadtplan/Wegweiser • Paketstation/Briefkasten • Fahrrad-Reparatur-Steile/Reparaturautomat • Zusatzangebote wie bspw. öffentlicher Bücherschrank
Mobilitätspunkt Dorf (S)	<ul style="list-style-type: none"> • Bus/On-Demand • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Standort für CarSharing/Dorfauto 	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches Design • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • Stadtplan/Wegweiser • Paketstation/Briefkasten • Zusatzangebote wie bspw. gastronomische Einrichtungen (z. B. Bäcker)

Die Standortwahl erfolgt aufgrund erster Einschätzungen der vorhandenen Flächenverfügbarkeit sowie bereits vorhandener Mobilitätsangebote (siehe Karte 13). Insbesondere in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit wurden überwiegend zentrale Standorte in den Ortsteilen/Stadtquartieren mit freien Verfügbarkeiten auf Parkflächen gewählt. Die Standortvorschläge sind im Rahmen einer weitergehenden Planung kritisch zu prüfen. Damit die Mobilstationen von potenziellen Nutzer:innen angenommen werden, muss deren Lage und Ausstattung zielgerichtet an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer:innen orientiert sein.

Die Größe und Ausstattung variieren je nach räumlichem Kontext respektive der unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, Nutzungspotenziale und Flächenverfügbarkeiten.

- **Tabelle 16:** Vorhandene und zu ergänzende Ausstattung der vorgeschlagenen Mobilitätsstationen

Ortsbeschreibung (Stationstyp)	Vorhandene Ausstattung	Ergänzende Ausstattung
Bahnhof Lemgo (XL)	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige ÖPNV-Anbindung • Dynamische Fahrgastinformation (DFI) • Taxi • Park + Ride • Bike + Ride • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Aufenthaltsraum • Sitzgelegenheiten • öffentliche WC-Anlage • Stadtplan/Wegweiser 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing • BikeSharing • ggf. Lastenräder • Fahrradabstellboxen • Ladestation für E-Fahrräder • Fahrradwerkstatt • Schließfächer • Kiosk • Paketstation
Bahnhaltepunkt Lüttfeld (L)	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige ÖPNV-Anbindung • DFI-Anlage • Park + Ride • Bike + Ride • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing • BikeSharing • ggf. Lastenräder • Fahrradabstellboxen • Ladestation für E-Fahrräder • Ladestation für E-Autos • Fahrrad-Reparatur-Steel/Reparaturautomat • Stadtplan/Wegweiser
Bahnhof Hörstmar (L)	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige ÖPNV-Anbindung • Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradabstellboxen • Ladestation für E-Fahrräder • Ladestation für E-Autos • Stadtplan/Wegweiser

Ortsbeschreibung (Stationstyp)	Vorhandene Ausstattung	Ergänzende Ausstattung
Parkplatz Langenbrücker Tor (M)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Kfz-Stellplätze • Fahrradabstellanlagen • Ladestation für E-Autos • Sitzgelegenheiten • öffentliche WC-Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing • BikeSharing • ggf. Lastenräder • ggf. Ladestation für E-Fahrräder • Ladestation für E-Autos • Stadtplan/Wegweiser • Recyclingcontainer
Parkplatz Bleiche / Regenstorplatz (M)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Kfz-Stellplätze • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • öffentliche WC-Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing • BikeSharing • Fahrradabstellanlagen • Ladestation für E-Fahrräder • ggf. Fahrradabstellboxen • Ladestation für E-Autos • Recyclingcontainer
Technische Hochschule OWL (Haltestelle Innovation Campus Süd) (M)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Kfz-Stellplätze • Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing • BikeSharing • ggf. Lastenräder • Ladestation für E-Fahrräder • Recyclingcontainer • Mitfahrbank
Eau-le (M)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Kfz-Stellplätze • Fahrradabstellanlagen • Ladestation für E-Fahrräder 	<ul style="list-style-type: none"> • BikeSharing • ggf. Lastenräder • Ladestation für E-Autos • Mitfahrbank
Klinikum (M)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV Anbindung • Kfz-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • BikeSharing • Fahrradabstellanlagen • ggf. Ladestation für E-Fahrräder • ggf. Fahrradabstellboxen • Ladestation für E-Autos

Ortsbeschreibung (Stationstyp)	Vorhandene Ausstattung	Ergänzende Ausstattung
Bushaltestelle Danziger Straße in Brake (S)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing • Fahrradabstellanlagen • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten
Bushaltestelle Krug in Kirchheide (S)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Fahrradabstellanlagen • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing/Dorfauto
Parkplatz an der Bushaltestelle Matorf (S)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Kfz-Stellplätze • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing/Dorfauto • Fahrradabstellanlagen
Bushaltestelle Lemgo-Lieme (S)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing/Dorfauto • Fahrradabstellanlagen
Bushaltestelle Schule Voßheide (S)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • CarSharing/Dorfauto • Fahrradabstellanlagen

9.1.4 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Unter Umweltverbund sind die Verkehrsarten Fuß-, Radverkehr sowie der ÖPNV zu verstehen. Da der Rad- und Fußverkehr als eigenes Handlungsfeld bereits erarbeitet werden, sind in diesem Handlungsfeld die weiteren Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes mit Fokus auf den Öffentlichen Verkehr – ÖPNV und SPNV – dargestellt.

Der öffentliche Verkehr ist durch die Wirtschafts- und Bildungsstandorte in Lemgo und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels von hoher Bedeutung. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs kann wesentlich zur Sicherung der Erreichbarkeit und zur Verkehrsentlastung beitragen.

Defizite

Wesentlich in der Analyse festgestellte Defizite im ÖPNV und SPNV sind in dem Fahrtenangebot und in der Barrierefreiheit an einigen wenigen Haltestellen zu identifizieren.

Zielsetzungen

Das Handlungsfeld Umweltverbund unterstützt insbesondere folgende Leitziele

- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsgerechte Raumaufteilung

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Für den Umweltverbund werden drei Handlungsempfehlungen ausgearbeitet. Schwerpunktthema ist hierbei der Ausbau des Fahrtenangebots mit dem Bus sowie mit der Regionalbahn, um Wege mit dem Umweltverbund für die Lemgoer:innen attraktiv zu machen und den Umstieg zu erleichtern.

Im Nachfolgenden sind die übergeordneten Maßnahmen des Handlungsfeldes 4 „Förderung des Umweltverbunds“ tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den Maßnahmen.

- **Tabelle 17:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfeldes 4: Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
U1	Erweiterung des Stadtbusnetzes zur Verbindung aller Ortsteile	★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
U2	Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld-Lemgo	★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
U3	Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	★★★	⌚⌚⌚	€€€

U1: Erweiterung des Stadtbusnetzes zur Verbindung aller Ortsteile

Das Stadtbus-System verbindet aktuell bereits viele Ortsteile in Lemgo. Die Bestandsanalyse zum ÖV-Angebot hat gezeigt, dass einige Ortsteile nicht angebunden sind. Die Ortsteile Trophagen, Matorf, Wiembeck, Rhine und Welstorf sind nur über schulbezogene Fahrten und das AST angebunden. Wahnbeckerheide, Voßheide und Hörstmar sind über Regionalbusse (letzterer auch über den SPNV) angebunden, die im geringeren Takt fahren als der Stadtbus.

Um ein besseres Fahrtenangebot zu schaffen und die Erreichbarkeit aller Ortsteile mit dem ÖPNV zu verbessern, soll eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots in den Ortsteilen im gesamten Liniennetz von Lemgo geprüft werden.

Alternativ oder ergänzend sollen das Potenzial und die Umsetzungsmöglichkeiten eines Bürgerbusses untersucht werden. Bürgerbusse werden i. d. R. ehrenamtlich betrieben und können als „Bus on Demand“ für kleine Nutzer:innengruppen fungieren. Laut Aussagen der Stadt, die eine Zufriedenheitsumfrage durchgeführt hat, besteht von Seiten der Bürgerschaft Interesse an der Einrichtung eines Bürgerbusses.

U2: Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo

Die Stadt Lemgo ist über die Bahnstrecke Bielefeld – Lemgo durch die Regionalbahn 73 an dem Schienenpersonennahverkehr angebunden. Die Regionalbahn fährt im Stundentakt.

Um die Erreichbarkeit der Stadt mit dem SPNV zu verbessern, soll die Bahnverbindung ausgebaut werden. Die Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo in 30 Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau wurde bereits in der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (2022) als Maßnahme zur Optimierung des SPNV-Angebots formuliert.

Die Maßnahme soll im Rahmen des Mobilitätskonzeptes weiter verfolgt werden. Damit wird eine Verbesserung der Anbindung der Stadt als wichtigen Bildungsstandort – insbesondere für Pendelnde und Studierende – ermöglicht.

Darüber hinaus wurde eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Lemgo-Bartrup durchgeführt. Laut den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie ist die Wiederaufnahme des Betriebs auf dem Teilstück sinnvoll.⁹⁰ Außerdem wird derzeit ein Pilotversuch MONOCAB durchgeführt. MONOCABS sind selbstfahrende Kabinen auf den Schienen der historisch eingeleigten Eisenbahnstrecke zwischen Lemgo und Extertal.⁹¹

⁹⁰ vgl. Radio Lippe (2023): Machbarkeitsstudie: Reaktivierung von Bahnstrecke Lemgo-Bartrup wäre rentabel. URL: <https://www.radiolippe.de/nachrichten/lippe/detailansicht/machbarkeitsstudie-reaktivierung-von-bahnstrecke-lemgo-bartrup-waere-rentabel.html> [Zugriff: 19.10.2023]

⁹¹ vgl. MONOCAB OWL (2023): Urbanes Land –Anbindung an die Städte. URL: <https://www.monocab-owl.de/> [Zugriff: 19.10.2023]

U3: Ausbau der Haltestelleninfrastruktur

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

An vielen Haltestellen in Lemgo ist die barrierefreie Gestaltung bereits gegeben; 80 % der Haltestellen sind bereits barrierefrei ausgebaut. Im Stadtkern und Brake liegt der Anteil der barrierefreien Haltestellen sogar bei 90 %. In den Ortsteilen und in den ländlichen Bereichen ist die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen allerdings noch ausbaufähig. Der Umbau der Haltestellen sollte fortgeführt werden, damit die Barrierefreiheit aller Haltestellen sukzessive hergestellt wird.

Laut dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8 ist es verpflichtend, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigt, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Neben den Fahrzeugen sind hier die Haltestellen von großer Bedeutung. Diese sollen möglichst zeitnah barrierefrei auszugestalten.

Wichtigste Maßnahmen sind die Errichtung von Hochborden für einen niveaugleichen Einstieg sowie der Bau von taktilen Leitelementen. Weiterhin sind kontrastreiche Gestaltung im Bereich der Haltestellen sowie ausreichend Fläche zu berücksichtigen. Darüber hinaus können Unterstellmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten zum besseren Komfort der Fahrgäste beitragen. Unterstellmöglichkeiten sollen so gebaut werden, von denen aus man den anfahrenden Bus sehen kann und die auch für den Fahrer einsehbar sind. Des Weiteren sind Sitzmöglichkeiten vor allem für ältere Menschen von großer Bedeutung.

Darüber hinaus sollte laut dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, die Anbindung von Bushaltestellen durch „eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage an das Fußverkehrsnetz [...], wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist,“⁹² gesichert werden.

9.1.5 Mobilitätsmanagement

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Mobilitätsmanagement ist gemäß FGSV (2018) „die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“.⁹³ Ein

⁹² § 15 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG) vom 09.11.2021

⁹³ FGSV, EAM – Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, Ausgabe 2018

Mobilitätsmanagement begleitend zu den im Mobilitätskonzept angestrebten Maßnahmen ist erforderlich, damit die damit verbundenen Veränderungen durch die potentiellen Nutzenden wahrgenommen werden. Dazu soll durch Maßnahmen wie Information, Kampagnen und Projekte sowie Organisation und Vernetzung im Alltag der Nutzungsgruppen, v.a. der Schüler:innen, Studierenden, der Beschäftigten und der Bewohnenden angesetzt werden.

Zielsetzungen

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement unterstützt insbesondere folgende Leitziele:

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsgerechte Raumaufteilung
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Im Nachfolgenden sind die übergeordneten Maßnahmen des Handlungsfeldes 5 Mobilitätsmanagement tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den Maßnahmen.

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
M1	Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen	★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
M2	Durchführung von Mobilitätsschulungen	★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
M3	Einrichtung eines Fuß- und Radbeirates	★★★	⌚⌚⌚	€€€
M4	Förderung des schulischen Mobilitätsmanagement	★★★	⌚∞	€€€
M5	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement	★★★	⌚∞	€€€

M1: Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen

Mobilitätskampagnen dienen dazu, die Bürgerschaft für klimafreundliche Mobilität zu sensibilisieren, Aufmerksamkeit für Verkehrsprobleme zu schaffen und umweltverträgliche Lösungen zu suchen. Um die Lemgoer Bevölkerung, Schüler:innen, Studierenden sowie Beschäftigten möglichst einzubinden und mitzunehmen, sollen zielgruppenspezifische Kampagnen und Aktionen durchgeführt werden.

Durch die zielgerichtete Ansprache von verschiedenen Nutzungsgruppen über entsprechende Kanäle sollen möglichst viele Menschen erreicht werden. Für die Bewerbung sind Multiplikatoren einzusetzen.

Jährlich durchgeführte Veranstaltungen wie die Europäische Mobilitätswoche können für die Durchführung von Aktionen und Mobilitätskampagnen sinnvoll sein. Die Europäische Mobilitätswoche findet jedes Jahr von 16. bis 22. September statt.

M2: Durchführung von Mobilitätsschulungen

Mobilitätsschulungen und -trainings fördert die Selbstständigkeit, sich im Straßenraum zu bewegen. Diese können für jede Alter sinnvoll sein. Ziel ist es, dass alle Menschen sich sicher, selbstständig und effektiv mobil im Straßenraum bewegen können.

Hierzu können zielgruppenorientierte Schulungen angeboten werden. Diese können beispielsweise Folgendes sein:

- Fahrradtraining/-prüfung in Schulen

- Mobilitätstraining für Senioren
- Schulungen für Blinde und Sehbehinderte
- Busschulungen/-schule

M3: Einrichtung eines Fuß- und Radbeirats

Mit der Einrichtung eines Fuß- und Radbeirats in Lemgo wird ein Expert:innengremium aus Verwaltung, Verbänden und Bürgerschaft gebildet. Es fördert eine aktive Zusammenarbeit für mehr, besseren und sicheren Fuß- und Radverkehr. Der Fuß- und Radbeirat kann den Stadtrat bezüglich der Belange des Fuß- und Radverkehrs beraten.

Themen des Beirats könnten Folgendes sein:

- Umsetzungsstand der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Instandhaltung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen
- Verbesserung einzelner Problemstellen
- Beteiligung an der Planung von Baumaßnahmen, die den Fuß- und Radverkehr betreffen

M4: Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements

Um die selbstständige Mobilität der Kinder auf Schulwegen zu fördern, soll ein Mobilitätsmanagement in allen Schulen in Lemgo durchgeführt werden. Übergeordnetes Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen soll unterstützt und Alternativen zum Elterntaxi (Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw) gestärkt werden.

Allgemeine Maßnahmen für ein schulisches Mobilitätsmanagement können bspw. sein:

- Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten
- Einrichtung von Elternhaltestellen
- Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung und Verkehrsberuhigung
- Verbesserung der Schulwege für den Fußverkehr mit ausreichenden Gehwegbreiten und Ermöglichung sicher Querungen
- Erstellung eines Schulwegeplans und Markierung von Schulwegen
- die Verbesserung der Qualität und Sicherheit von Fahrradabstellanlagen

- Aktionswochen zum Thema Fahrradfahren, Fahrtraining und Radfahrprüfung
- Sicherheitstraining für die Nutzung des Rollers auf dem Schulweg
- Koordination und Unterstützung von Walking-Bussen
- Unterstützung der Schulen hinsichtlich des Qualitätslabels „Fahrradfreundliche Schule“

Seitens der Stadt Lemgo gibt es derzeit Anstrengungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Im Rahmen dieser wurden bereit in einigen Schulen Workshops durchgeführt. Dabei wurden Ansätze zum Umgang mit dem Problem von Elterntaxis diskutiert und auch an konkreten Orten Maßnahmen herausgearbeitet. Empfohlen wird, Schulmobilitätspläne unter Einbindung von Schulkindern, Eltern und Lehrenden zu erarbeiten. In diesen Schulmobilitätsplänen werden standortbezogene Maßnahmen für einen sicheren Schulweg entwickelt, die neben verkehrlichen Verbesserungen auch Vorschläge zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung beinhalten.

M5: Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Unternehmen sind ein wesentlicher Verkehrserzeuger, besonders der Mitarbeiter:innenverkehr in den Spitzenstunden. Betriebliches Mobilitätsmanagement analysiert und optimiert den durch Unternehmen verursachten Personenverkehr, also Pendlerverkehr, Dienstwege und Dienstreisen sowie Besucherverkehr. Beispielsweise können Unternehmen vom ADFC im Rahmen der Initiative „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ dabei unterstützt werden, fahrradfreundlicher zu werden und Mitarbeiter:innen den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu erleichtern. Dafür werden Zertifikate in drei Abstufungen vergeben. Bei der Zertifizierung wird die Fahrradfreundlichkeit in verschiedenen Aktionsfeldern bewertet.⁹⁴

Typische Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

⁹⁴ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): Fahrradfreundlicher Arbeitgeber. URL: <https://www.adfc.de/artikel/fahrradfreundlicher-arbeitgeber> [Zugriff: 19.10.2023]

● **Abbildung 32: Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement**⁹⁵



Es wird empfohlen, dass von städtischer Seite eine Initiative „betriebliches Mobilitätsmanagement“ angestoßen wird. Diese sollte u. a. eine proaktive Vermittlung grundlegender Informationen über betriebliches Mobilitätsmanagement an die Unternehmen und die Vermittlung vertiefender Informationen an „Kümmerer“ in den Unternehmen beinhalten. Darüber hinaus kann mit der Bereitstellung von Vorgaben und Muster zu den Abläufen und Prozessen für die einzelnen, unternehmensbezogenen Mobilitätsmanagement-Projekten und Standard-Analyseinstrumente der Einstieg in das betriebliche Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Im Prozess wird die Vermittlung von Kontakten zu den örtlichen Verkehrs-Akteuren und Plattformen zum Erfahrungsaustausch zwischen Unternehmen, der Stadt und weiteren Akteuren von Bedeutung sein. Gegebenenfalls, können auch finanzielle und/oder organisatorische Förderungen der Unternehmen für die Durchführung von Mobilitätsmanagement sinnvoll sein.

9.2 Einzelmaßnahmen

Zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs in der Alten Hansestadt Lemgo ist die Verbesserung der Bedingungen für diese erforderlich. Hierfür gilt es, die durch die Analyse erfassten Defizite sukzessive durch geeignete Maßnahmen zu beheben.

Auf Grundlage der erfassten Defizite in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe Kapitel 7.3) werden Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, die in den Karten

⁹⁵ Deutsche Industrie- und Handelskammer (o. J.): Praxisleitfaden. Betriebliches Mobilitätsmanagement, S. 5

4-17 verortet und im Maßnahmenkatalog aufgelistet sind. In dem Maßnahmenkatalog sind alle Einzelmaßnahmen aufgelistet, die weitere Informationen wie z. B. zum Baulast, zum Zeitrahmen der Umsetzung und zur Förderung der einzelnen Verkehrsarten (Zufußgehende, Radfahrende, Mobilitätseingeschränkte sowie ÖV-Nutzer:innen) beinhalten.

Es wurden lediglich Einzelmaßnahmen für im Rahmen der Analyse untersuchte Straßen und Wege bzw. für die Zielnetze formuliert (siehe Kapitel 7.1 sowie Karte 44 und Karte 45). Dementsprechend werden nicht für alle Straßen in Lemgo Maßnahmen vorgeschlagen. Die Einzelmaßnahmen sollen exemplarisch Schwachstellen und Verbesserungen aufzeigen, die auf andere Straßen mit gleichen Querschnitten, Standards und Wichtigkeit übertragen werden können.

- **Karte 47:** Kernstadt – Bereich Nordost: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 48:** Kernstadt – Bereich Südost: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 49:** Kernstadt – Bereich Südwest: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 50:** Kernstadt – Bereich Nordwest: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 51:** Kernstadt – Luherheide: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 52:** Entrup: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 53:** Hörstmar: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 54:** Leese: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 55:** Lieme: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 56:** Lüerdissen: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 57:** Matorf und Brüntorf: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 58:** Kirchheide: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 59:** Voßheide: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

- **Karte 60:** Wahmbeck: Maßnahmen

Siehe Kartenanhang

Mit den umfangreichen Maßnahmenempfehlungen kann die Situation für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert werden. Dennoch können nicht für alle Defizite unter den heutigen Rahmenbedingungen Maßnahmen gefunden werden. Dies hat drei Hauptgründe:

- Flächenkonkurrenz: Der verfügbare Verkehrsraum ist oft sehr beschränkt. Bei Straßen mit geringen Querschnittsbreiten und hohen Platzansprüchen anderer Verkehrsarten wie z. B. auch des ÖPNVs ist es nicht überall möglich, Gehwege gemäß der Regelbreite auszubauen. Auf Straßen mit hoher Bedeutung des Kfz- oder ÖPNV müssen die o. g. Maßnahmenempfehlungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erneut abgewogen werden.
- Kürzlich erfolgte Umbauten: Zum Teil wurden Straßen oder einzelne Verkehrsanlagen vor kurzer Zeit umgebaut, ohne die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs umzusetzen. Dies gilt auch für Verkehrsanlagen, die kürzlich umgebaut wurden, aber nicht den Standards zur barrierefreien Gestaltung entsprechen.
- Grunderwerb nicht möglich: Nicht alle Maßnahmen liegen in der Baulast der Stadt und es ist zum Teil kein Grunderwerb möglich. Einige wünschenswerte bzw. notwendige Radverkehrsanlagen an Landes- und Bundesstraßen oder Hauptverkehrsstraßen wie die Residenzstraße können daher in absehbarer Zeit nicht gebaut werden.

9.3 Leitprojekte

Aus dem Maßnahmenkatalog wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung zehn Leitprojekte ausgewählt, die möglichst zeitnah zur Förderung der Mobilität umgesetzt werden sollen. Die Leitprojekte werden als Beispielmaßnahmen im Rahmen des Handlungskonzeptes erarbeitet und sollen wiederkehrende Probleme in der Stadt adressieren und nach Möglichkeit auf andere Stellen übertragbar sein.

Die Maßnahmen werden als Maßnahmensteckbrief detailliert ausgearbeitet. Alle Maßnahmen in den Steckbriefen sind Empfehlungen an die Stadt Lemgo, die zur Umsetzungsvorbereitung weiter ausgearbeitet werden müssen.

Die nachfolgenden Steckbriefe enthalten neben einer textlichen Beschreibung zusätzliche Informationen entsprechend der Legende in Tabelle 18 u. a. zu Finanzierungsansätzen sowie der Verbindung mit anderen Maßnahmen.

● **Tabelle 18:** Legende zu den Leitprojekten

Nr.	Leitprojekttitel	Handlungsfelder			
			Fußverkehr		Radverkehr
			Vernetzte Mobilität		Umweltverbund
			Mobilitätsmanagement		
Leitziele					
<ul style="list-style-type: none"> → Förderung des Fuß- und Radverkehrs → Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel → Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden → Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsgerechte Raumaufteilung → Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit → Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität 					
Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung des Leitprojekts ★☆☆ : geringe Priorität ★★☆ : mittlere Priorität ★★★ : hohe Priorität	Kosten	Geschätzte Umsetzungskosten € : gering (bis 50.000 €) €€ : mittel (bis 50.000-500.000 €) €€€ : hoch (über 500.000 €)		
Zeitraumen	Zeitrahmen der Umsetzung 🕒🕒🕒 : kurzfristig (2024-2029) 🕒🕒🕒 : mittelfristig (2030-2035) 🕒🕒🕒 : langfristig (über 2035 hinaus)	Ökologische Wirkungen	Ökologische Wirkung durch das Leitprojekt 🌿 : geringe CO ₂ -Einsparpotenziale 🌿🌿 : mittlere CO ₂ -Einsparpotenziale 🌿🌿🌿 : hohe CO ₂ -Einsparpotenziale		

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023

Personal	Erforderliche personelle Ressourcen für die Leitprojektenentwicklung und -umsetzung    : geringe personelle Ressourcen   : mittlere personelle Ressourcen    : hohe personelle Ressourcen	Maßnahmen	Maßnahmen, die mit diesem Leitprojekt in Verbindung stehen
Akteure	Einzubindende Akteure für die Maßnahmenumsetzung		
Beschreibung und Zielsetzung			
Handlungsschritte			
Prinzipskizze / Abbildung			
Finanzierungsansatz		Förderprogramme	

Bezüglich des Finanzierungsansatzes werden verschiedene Förderprogramme des Landes Nordrhein-Westfalen sowie des Bundes genannt.⁹⁶

- Die **Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)** des Landes NRW gewähren Zuschüsse für Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität. Die Förderleistung sind Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information. Gefördert werden Bau- und Ausbaurvorhaben, grundlegende Erneuerung sowie weitere Maßnahmen für Rad- und Fußverkehrsanlagen. Zudem kann auch die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr mitfinanziert werden.
- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur an verkehrswichtigen Straßen kann über die **Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau des Landes NRW** bezuschusst werden. Förderungen für Geh- und Radwege werden jedoch nur im Zusammenhang mit dem Umbau dieser Straßen gewährt.
- Das **Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement** des Landes NRW bezuschusst Mobilitätskonzepte, Digitalisierungen, Mobilitätsstationen und Mobilitätsmanagement. Im Speziellen werden beispielsweise Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements gefördert
- Die **NRW.Bank.Elektromobilität** fördert Investitionen im Zusammenhang mit Elektromobilität (z. B. Ladeinfrastruktur oder Batterietechnik), Forschung

⁹⁶ NRW.Bank (2023): Fördermittel für die Mobilität. URL: <https://www.nrwbank.de/de/suche.html#q=mobilit%C3%A4t&sort=score%20desc&locale=de¤tTab=products> [Zugriff:10.03.2023]

und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität sowie Umrüstungen von Fahrzeugen auf Batterie-, Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieben

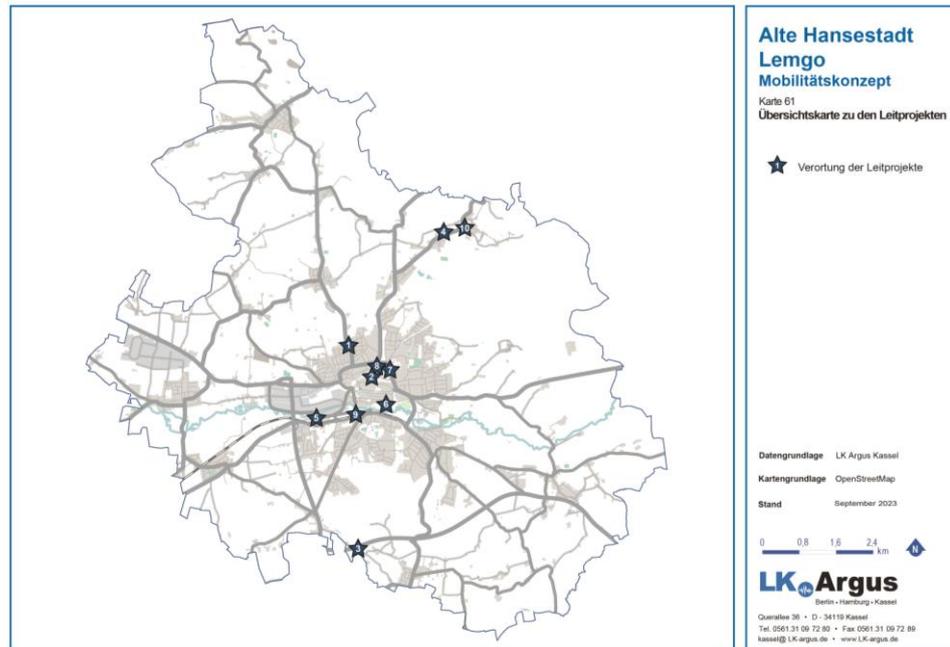
- **progres.nrw** fördert Maßnahmen zum Ausbau der Elektromobilität wie z. B. Umsetzungsberatung und -konzepte im Bereich Elektromobilität, kommunale Konzepte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
- Das **Sonderprogramm Stadt und Land** des Bundes fördert Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur wie straßenbegleitende und eigenständige Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraße und Radwegebrücken. Ebenso wird der Umbau von Knotenpunkten sowie der Bau von Fahrradabstellanlagen finanziert, wobei es Zuschüsse bis zu 75 % gibt. Besonders gefördert wird die Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze.
- Mit dem **Kredit IKK-Nachhaltige Mobilität** können Kommunen für Investitionen (bis zu 100 %) in nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität gefördert werden, wie z. B. für Infrastruktur für klimafreundlichen öffentlichen Verkehr und für den kommunalen Fuhrpark, klimafreundliche Fahrzeuge, nachhaltige Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für Mobilität, Aufwendungen für die Planungs- und Umsetzungsbegleitung sowie in der Erstellung von Gutachten und Nachweisen zur Einhaltung der technischen Anforderungen.

● **Tabelle 19:** Übersicht der Leitprojekte

Nr.	Titel	Maßnahme
LP 1	Sichere Führung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn am nördlichen Ortseingang Lemgo (Entruper Weg)	R1, R2, R3
LP 2	Straßenraumgestaltung an der Neuen Torstraße / Leopoldstraße bis Puckewese mit Berücksichtigung der Wallquerung	F1, F2, F3, F4, R4, R5
LP 3	Radverkehrsverbindung von Wahmbeck nach Lemgo Kernstadt mit Maßnahmen zum Herausnehmen des MIV aus der Birkenkampstraße	R1
LP 4	Einrichtung einer Querungshilfe zur Schulwegsicherheit und Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Lüerdisser Weg / Im Bruche / Haltestelle Lüerdissen Mitte	F1, F4, F3, M4
LP 5	Diagonalquerung Isringhausen-Ring / Lagesche Straße mit eigener Signalisierung	R2, R3
LP 6	Kampagne für rücksichtsvollen Fuß- und Radverkehr auf den Wallanlagen und auf anderen gemeinsamen Geh- und Radwegen	F1, F2, R5, M1
LP 7	Umgestaltung des Knotenpunktes Kleiststraße / Bruchweg / Pideritstraße	F1, F3, R2, R3
LP 8	Bevorrechtigung der Fahrradstraße am Knotenpunkt Leopoldstraße / Pideritstraße / Franz-Liszt-Straße	R2, R3

Nr.	Titel	Maßnahme
LP 9	Einrichtung eines Mobilitäts-Hub am Bahnhof Lemgo	V1, V2, V3, R4
LP 10	Ausbau einer hochfrequentierten ÖPNV-Haltestelle mit dazugehörigen Ausstattungen am Beispiel der Haltestelle Lüerdissen Dorf	R4, V1, U3

● **Karte 61:** Übersichtskarte zu den Leitprojekten



Siehe auch Kartenanhang

LP 1



Sichere Führung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn am nördlichen Ortseingang Lemgo (Entruper Weg)

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Priorität	★★	Kosten	€€	Zeitraumen	⌚ ⌚
Ökologische Wirkungen	🌿	Personal	👤	Maßnahmen	R1, R2, R3
Akteure	Stadt Lemgo Straßen.NRW				

Beschreibung und Zielsetzung

Am nördlichen Ortseingang der Kernstadt am Entruper Weg (L 985) Höhe Einmündung Dewitzstraße geht die Radverkehrsführung vom gemeinsamen Geh- und Radweg in einen Schutzstreifen über. Radfahrer:innen müssen dementsprechend vom westlichen Seitenraum auf die Fahrbahn wechseln. Umgekehrt müssen von Süden kommende Radfahrer:innen entweder über den Abbiegestreifen oder über die Mittelinsel von der Fahrbahn in den Seitenraum fahren. Um die Überleitung sicher zu gestalten, sind Maßnahmen am Knotenpunkt notwendig.



Bestandssituation Entruper Weg Einmündung Dewitzstraße (Luftbild: Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): GEOportal.NRW. URL: <https://www.geoportal.nrw/> [Zugriff: 31.07.2023])

Zur Minimierung der Konflikte mit Fußgänger:innen und aus Platzgründen wird empfohlen, die Überleitung hinter die dort liegende Haltestelle und Mittelinsel zu bauen. Für aus Norden kommende Radfahrer:innen soll daher nach der Einmündung Dewitzstraße, über die eine Gehwegüberfahrt verläuft, eine Rampe vom Seitenraum auf die Fahrbahn

führen. Hierfür ist es notwendig, den Abbiegestreifen auf der Fahrbahn zu verschmälern. Für Radfahrende, die Richtung Norden fahren, wird hinter der Mittelinsel eine sichere Aufstellfläche markiert. Von dort können sie nach dem Queren der Fahrbahn über einen abgesenkten Bordstein auf den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite fahren.



Überleitungen vom Seitenraum auf die Fahrbahn am Entruer Weg Einmündung Dewitzstraße
(Entwurfsskizze: LK Argus)

Handlungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> → Festlegung der Zuständigkeiten → Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → bauliche Umsetzung 	
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 2



Straßenraumgestaltung an der Neuen Torstraße / Leopoldstraße bis Puckewese mit Berücksichtigung der Wallquerung

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes durch bedarfsgerechte Raumaufteilung
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★ ★ ★	Kosten	€ €	Zeitraumen	⌚ ⌚
Ökologische Wirkungen	🌿 🌿	Personal	👤 👤	Maßnahmen	F1, F2, F3, F4, R4, R5
Akteure	Stadt Lemgo				

Beschreibung und Zielsetzung

Die Neue Torstraße und Leopoldstraße sind wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen in der Lemgoer Innenstadt, da sie zur Fußgängerzone in der Haferstraße führen. Auf den Straßen befinden sich Geschäfte, Cafés, Restaurants sowie Arztpraxen.

Der betrachtete Straßenabschnitt erstreckt sich von der Einmündung Echternstraße bis zur Einmündung Puckewese. Die untersuchten Straßen befinden sich beide in einer Tempo-30-Zone, allerdings haben diese unterschiedliche Rahmenbedingungen:

- In der Leopoldstraße sind beidseitig Gehwege mit ca. 1,80 m Breite vorhanden. Der Radverkehr wird auf Schutzstreifen geführt, obwohl die Leopoldstraße eine Tempo-30-Zone ist. Die Schutzstreifen sind somit überflüssig und gemäß StVO auch verboten (§ 45 Abs. 1c). Der Straßenraum ist insgesamt ca. 14,0 m breit.
- In der Neuen Torstraße gibt es auf beiden Straßenseiten Gehwege, die jedoch weniger als einen Meter betragen, was ein Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen nicht zulässt. Zudem sind auf den Gehwegen punktuell Barrieren z. B. Mülltonnen festzustellen, was ein Ausweichen auf die Fahrbahn unerlässlich macht. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen. Beide Straßen weisen eine geringe Aufenthaltsqualität auf.



Zu schmal dimensionierte Gehwege und wenig Aufenthaltsqualität an der Neuen Torstraße (links) und Wallquerung zw. Slavertor-Wall und Ostertor-Wall an der Leopoldstraße (rechts); Fotos: LK Argus)

Um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, soll der Straßenabschnitt Neue Torstraße / Leopoldstraße bis Puckewese, unter Berücksichtigung der Wallquerung, umgestaltet werden. Für den Fuß- und Radverkehr soll mehr Platz geschaffen werden und die Aufenthaltsqualität verbessert werden – z. B. zum Flanieren und Verweilen. Als Gestaltungsprinzip ist eine weiche Trennung zwischen den Verkehrsflächen vorgesehen – das bedeutet, eine niveaugleiche Ausführung der Oberflächen für den Straßenabschnitt Neue Torstraße (zwischen Echternstraße bis zur

Wallquerung). Darüber hinaus soll die Neue Torstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Somit wird ein fließender Übergang in die Fußgängerzone sichergestellt. Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts – v. a. im südlichen Bereich – soll die Einrichtung einer Einbahnstraße für die Neue Torstraße geprüft werden.

Für die Wallquerung ist eine Bevorrechtigung der Radverkehrsführung in Kombination mit einem Fußgängerüberweg und Aufpflasterung der Querungsstelle vorgesehen. In der Leopoldstraße soll der Schutzstreifen entfernt werden und die Parkflächen in Gehwegflächen (u. a. Grünstreifen) umgewandelt werden. Für Behindertenstellplätze sollen Parkflächen im erforderlichen Maße erhalten bleiben. Die Seitenräume sollen verbreitert werden, um Platz für Baumstandorte, Aufenthalt und Kommunikation u. a. in Form von Sitzmöglichkeiten und bessere Begrünung zu schaffen. Zur weiteren Verkehrsberuhigung ist auch der Bau von Fahrbahnverschnenkungen denkbar.

Im Vergleich zum ersten Versuch der Wallbevorrechtigung, die in 2008 umgesetzt wurde, sind wesentliche Veränderungen festzustellen. Die Fahrradakzeptanz ist in den letzten Jahren gestiegen und in Lemgo sind mehr Radfahrende unterwegs als 2008. Darüber hinaus soll die Bevorrechtigung der Wallquerung im Rahmen dieses Leitprojektes mit Begleitmaßnahmen umgesetzt werden wie z. B. die deutliche Einengung der Fahrbahn sowie die Umgestaltung der Leopoldstraße und Neue Torstraße. Die vorgeschlagene Querungsanlage für die Wallquerung beruht auf dem Leitfaden der AGFS.⁹⁷

Im Zuge der Straßenraumumgestaltung soll die Querungssituation zur Überquerung der Echernstraße in die Haferstraße verbessert werden. Derzeit ist die Querung durch eine Fußgänger-LSA gesichert. Um die Fußwegebeziehung in die Fußgängerzone weiter zu verbessern und dem Fußverkehr Vorrang beim Überqueren zu gewähren, soll die Fußgänger-LSA durch einen Fußgängerüberweg ersetzt werden. Beim Umbau der Querungsstelle ist die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Leitelemente sollen eingesetzt und die Sichtbeziehung sichergestellt werden.



Straßenumgestaltung in der Neuen Torstraße / Leopoldstraße (Prinzipiskizze: LK Argus)

⁹⁷ Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (2021): Querungsstellen für die Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr.

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

Alte Hansestadt Lemgo

Mobilitätskonzept

November 2023

LP 3



Radverkehrsverbindung von Wahmbeck nach Lemgo Kernstadt mit Maßnahmen zum Herausnehmen des MIV aus der Birkenkampstraße

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★★★	Kosten	€	Zeitraumen	⌚
Ökologische Wirkungen	🌱	Personal	👤	Maßnahmen	R1
Akteure	Stadt Lemgo Straßen.NRW				

Beschreibung und Zielsetzung

Vom Ortsteil Wahmbeckerheide gibt es keine sichere Radverkehrsführung Richtung Kernstadt. Die direkteste Verbindung führt entlang die L 941 und über Brake nach Lemgo. An der Landesstraße befindet sich jedoch keine Radverkehrsanlage, sodass Radfahrer:innen im Mischverkehr fahren müssen. Der Bau eines Radwegs ist aufgrund von Grundstücksverhältnissen in absehbarer Zeit nicht zu realisieren. Daher soll eine alternative Routenführung in die Kernstadt Lemgos geschaffen werden.

Empfohlen wird folgender Routenverlauf: Von Wahmbeckerheide entlang der Hauptstraße Richtung Norden, dann über die Birkenkampstraße Richtung Westen, in Schäfersiek die B 238 über die bestehende Fuß- und Radverkehrsbrücke queren und anschließend dem Detmolder Weg nach Norden in die Kernstadt folgen.

Der Zeitverlust der alternativen Führung gegenüber einer Route entlang der L 941 beträgt etwa fünf Minuten von Wahmbeckerheide in die Altstadt. Die Steigungsverhältnisse sind vergleichbar.



Routenführung von Wahmbeckerheide nach Lemgo (Kartenausschnitt: LK Argus)

Um die Routenführung über Birkenkampstraße und Detmolder Weg sicher zu gestalten, sind mehrere Einzelmaßnahmen notwendig. Essenziell ist das Herausnehmen des Durchgangsverkehrs aus der Birkenkampstraße. Durch entsprechende Beschilderung soll zukünftig nur noch Landwirtschafts-, Linien-, Anlieger- und Radverkehr in der

Birkenkampstraße erlaubt sein. Neben der Beschilderung sollte ein modaler Filter in Form einer Busschleuse (siehe Abbildung unten – Beispiel Molinder Grasweg) gebaut werden, sodass der MIV die Birkenkampstraße nicht durchfahren kann. Der modale Filter sollte vor der Brücke über die B 66 gebaut werden. Der Bau eines modalen Filters ist auch auf weitere außerörtliche Radverbindungen, die über Wirtschaftswege führen, übertragbar, um den MIV von diesen Wegen herauszuhalten.



Busschleuse im Molinder Grasweg (Foto: LK Argus)

Eine weitere Maßnahme zur Sicherung des Radverkehrs entlang der Route ist der Bau einer Querungsanlage über die Heidensche Straße an der Einmündung Flinkenhaspel, damit Radfahrer:innen den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der westlichen Seite des Detmolder Wegs gut erreichen können.

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 4



Einrichtung einer Querungshilfe zur Schulwegsicherheit und Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Lüerdisser Weg / Im Bruche / Haltestelle Lüerdissen Mitte

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★ ★	Kosten	€ €	Zeitraumen	⌚ ⌚
Ökologische Wirkungen	🌿	Personal	👤 👤	Maßnahmen	F1, F3, F4

Akteure	Stadt Lemgo Straßen.NRW Kindergarten der Stiftung Eben-Ezer
----------------	---

Beschreibung und Zielsetzung

Der Lüerdisser Weg (L 957) ist eine Hauptverkehrsstraße mit einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Kfz/Tag und führt durch den Ortsteil Lüerdissen. Die zulässige Geschwindigkeit auf dem Lüerdissen Weg beträgt 50 km/h.

Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich im Lüerdissen Bruch. Südlich des Lüerdissen Wegs befindet sich ein Wohngebiet, nördlich davon befindet sich die Natur- und Waldkita der Stiftung Eben-Ezer. In der Straße im Bruche, die Richtung Norden vom Lüerdisser Weg abgeht, sind Wohngebäude vorzufinden.

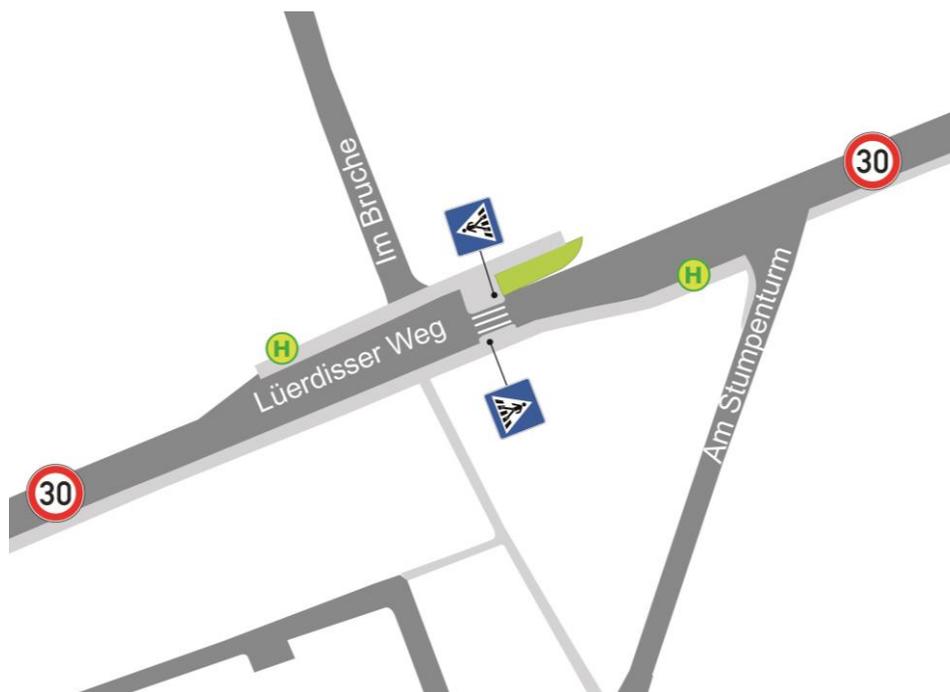
In unmittelbarer Nähe der Haltestelle Lüerdissen Mitte fehlt eine Querungsmöglichkeit, um sicher die Haltestelle sowie nahmobilitätsrelevante Ziele (z. B. die Natur- und Waldkita) zu erreichen. Es wurden bereits in der Vergangenheit mehrfach Maßnahmen von den Anwohnenden für die Kita hinsichtlich der Querungshilfe und einer Geschwindigkeitsreduzierung gefordert. Bis heute ist keine Maßnahme umgesetzt worden.



Situation am Lüerdissen Weg auf Höhe der Haltestellen Blickrichtung nach Westen (links) und Blickrichtung nach Osten (rechts; Fotos: LK Argus)

Die Einrichtung einer Querungshilfe an der Einmündung Lüerdissen Weg / Im Bruche soll zum einen zur Schulwegsicherheit und zum anderen zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen. Auch wird mit der Einrichtung einer Querungshilfe ein sicherer Zugang zur Haltestelle gewährleistet.

Konkret soll im Lüerdissen Weg / Einmündung Im Bruche ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. Außerdem soll an der Einmündung Im Bruche eine Gehwegüberfahrt angelegt werden, um ein niveaugleiches Überqueren zu ermöglichen. Zusätzlich soll geprüft werden, ob in dem Straßenabschnitt zwischen Lüerdissen Weg auf Höhe Am Stumpenturm Hausnr. 120 und 18 streckenweise Tempo-30 eingeführt wird. Zu Beginn können digitale Geschwindigkeitsanzeiger zur Kontrolle der Einhaltung des Tempolimits dienen.



Schaffung eines Fußgängerüberwegs und eine Gehwegüberfahrt am Lüerdissen Weg / Einmündung Im Bruche (Entwurfsskizze: LK Argus)

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 5



Diagonalquerung Isringhausen-Ring / Lagesche Straße mit eigener Signalisierung

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★	Kosten	€	Zeitraumen	🕒 🕒
Ökologische Wirkungen	🌿	Personal	👤 👤	Maßnahmen	R2, R3
Akteure	Stadt Lemgo				

Beschreibung und Zielsetzung

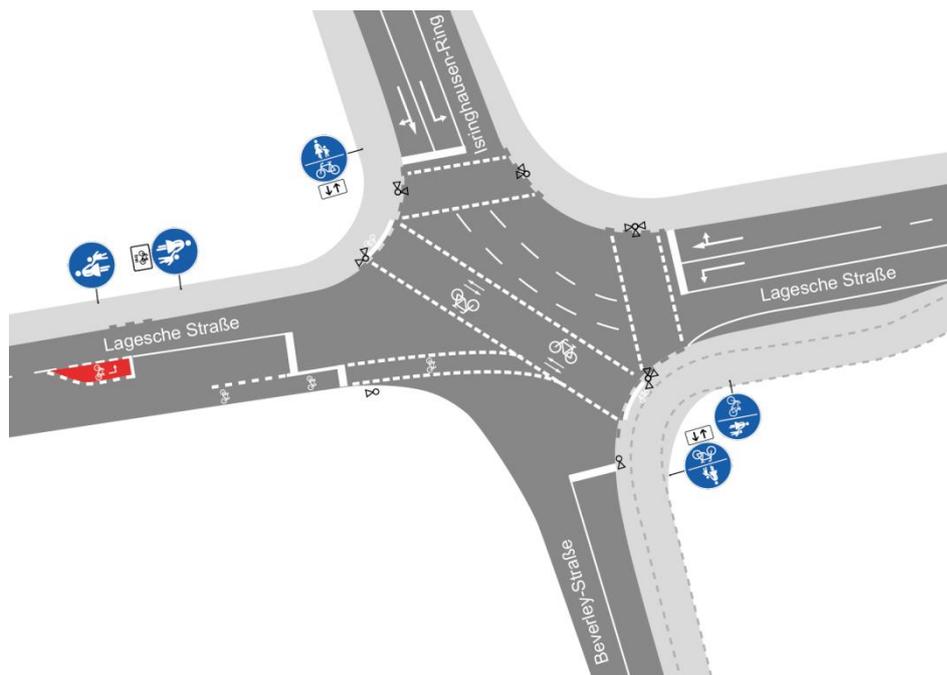
In der Beverley-Straße zwischen dem Knotenpunkt Isringhausen-Ring / Lagesche Straße und dem Kreisverkehr Großer Schratweg / Am Wasserturm wird der Radverkehr im östlichen Seitenraum auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. So müssen Radfahrer:innen, die aus dem Isringhausen-Ring und aus dem westlichen Teil der Lageschen Straße kommen, am Knotenpunkt die Seite wechseln. Derzeit ist dies aus dem Isringhausen-Ring kommend gefahrlos nur über zwei LSA-Furten möglich. Das gleiche gilt für Radfahrer:innen, die aus dem Isringhausen-Ring Richtung Innenstadt in die Lagesche Straße abbiegen wollen. Für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung ist das Einrichten einer direkten Querungsmöglichkeit in Nordwest-Südost-Richtung sinnvoll.



Radverkehrsführung vom Isringhausen-Ring Richtung Innenstadt (links) und signalisierter Knotenpunkt mit Blick Richtung Lagesche Straße Ost (rechts; Fotos: LK Argus)

Im Rahmen des Leitprojektes soll eine Diagonalquerung eingerichtet werden, die den Seitenraum Isringhausen-Ring / Lagesche Straße mit dem Seitenraum Beverley-Straße / Lagesche Straße verbindet. Hierfür wird eine eigene Signalisierung für den Radverkehr eingerichtet und es werden Bodenmarkierungen aufgebracht, die die Fahrbeziehung anzeigen. Zusätzlich soll der südöstliche Seitenraum verbreitert werden, um die Regelbreiten für den gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Beverley-Straße) und für den getrennten Geh- und Radweg (Lagesche Straße) zu gewährleisten. Platz hierfür wird unter anderem durch die Wegnahme des Linksabbiegestreifens der Beverley-Straße generiert. Durch die Verbreiterung des Seitenraums kann eine Aufstellfläche für Radfahrer:innen an der Diagonalquerung generiert werden.

Für Radfahrer:innen, die aus dem westlichen Teil der Lageschen Straße kommen und Richtung Süden fahren wollen, empfiehlt es sich, ein Schild aufzustellen, das die Fahrbeziehung anzeigt. Das heißt, das Schild sollte darstellen, das Radfahrende zunächst geradeaus den Knotenpunkt queren sollen, um dann im östlichen Seitenraum Richtung Süden fahren zu können. Bodenmarkierungen können auch hier helfen, die Führung für den Radverkehr zu verdeutlichen. Radfahrende, die aus der Lageschen Straße West Richtung Norden fahren wollen, sollen mithilfe einer rot markierten Aufstellfläche vor dem Kreuzungsbereich in den nördlichen Seitenraum geführt werden.



Diagonalquerung am Knotenpunkt Isringhausen-Ring / Lagesche Straße (Entwurfsskizze: LK Argus)

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 6



Kampagne für rücksichtsvollen Fuß- und Radverkehr auf den Wallanlagen und auf anderen gemeinsamen Geh- und Radwegen

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Priorität	★★	Kosten	€	Zeitraumen	⌚
Ökologische Wirkungen	🌱	Personal	👤👤	Maßnahmen	F1, F2, R5, M1
Akteure	Stadt Lemgo				

Beschreibung und Zielsetzung

Die Wege auf den Wallanlagen sind als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen. Viele Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nutzen sie, um abseits der Straßen in schöner Umgebung unterwegs zu sein. Dabei entstehen Konflikte durch die hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen beispielsweise Pedelecfahrer:innen und Gassigeher:innen sowie durch die begrenzte Flächenverfügbarkeit. Die Wallwege sind in großen Teilen zwischen 3,00 und 4,00 m breite, was für einen Weg im Zweirichtungsverkehr mit hohem Verkehrsaufkommen bzw. für eine bauliche Trennung der Verkehrsarten nicht ausreichend ist.

Um die Konflikte auf den Wallanlagen und auf anderen gemeinsamen Geh- und Radwegen zu minimieren, soll die Kampagne „Fuß- und Radverkehr gemeinsam“ für rücksichtsvollen Fuß- und Radverkehr gestartet werden. Die Kampagne soll auf verschiedenen Kanälen werben und aufklären. Ein eigen designtes Kampagnenlogo sorgt dabei für einen hohen Wiedererkennungswert.

Bausteine der Kampagne sind folgende:

- Aufhängen von Miteinander-Weg-Schildern⁹⁸ auf den Wallwegen
- Aufhängen von (inoffiziellen) Schildern mit Geschwindigkeitsbegrenzungen⁹⁹ auf 20 km/h für Radfahrer:innen – insbesondere Pedelecfahrer:innen
- Aufbringen des Kampagnenlogos mit Sprühkreide in regelmäßigen Abständen
- Verbreitung von Aufklärungs- und Werbevideos für mehr Rücksicht
- Verbreitung von Informationen über Verhaltensregeln auf verschiedenen Kanälen (z. B. Verteilung von Infoflyern an parkenden Fahrrädern)

Die Kampagne und die damit verbundenen Maßnahmen soll auch auf anderen gemeinsamen Geh- und Radwegen im Stadtgebiet ausgeweitet werden.

⁹⁸ „Miteinander-Wege“ gibt es bereits in mehreren deutschen Gemeinden. Sie sollen für mehr Rücksicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sensibilisieren.

⁹⁹ Ein Beispiel für hierfür ist die Beschilderung der Begegnungszone Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde. Ein vergleichbares Schild könnte die die Wallwege entworfen werden.



Miteinander-Weg in der Gemeinde Gilching (links, Foto: [XoMEoX](#), URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%22Miteinander-Weg%22_in_Gilching.png [Zugriff: 18.07.2023]) und Verkehrsschild Begegnungszone Bad Rothenfelde (rechts, Foto: Gemeinde Bad Rothenfelde, URL: <https://www.bad-rothenfelde.de/mein-tag/shopping.html> [Zugriff: 31.07.2023])

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung der vor-Ort-Maßnahmen

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 7



Umgestaltung des Knotenpunktes Pideritstraße / Bruchweg / Kleiststraße

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★★	Kosten	€	Zeitraumen	⌚ ⌚
Ökologische Wirkungen	🌿 🌿	Personal	👤 👤	Maßnahmen	F1, F3, R2, R3
Akteure	Stadt Lemgo Bund				

Beschreibung und Zielsetzung

Am signalisierten Knotenpunkt Pideritstraße / Bruchweg / Kleiststraße kreuzt eine Fahrradstraße in Ost-West-Richtung die Hauptverkehrsstraße Bruchweg (B 66). Zu Schulbeginn queren hier viele Schüler:innen den Bruchweg in beide Richtungen. Radfahrer:innen auf der Fahrradstraße müssen hierzu ein Signal anfordern. Fußgänger:innen können lediglich am nördlichen Arm des Knotenpunktes mithilfe eines Anforderungstasters über eine Fußgängerfurt den Bruchweg queren.



Signalisierter Knotenpunkt Pideritstraße / Bruchweg / Kleiststraße (links) und Ende der Fahrradstraße sowie Anforderungstaster für den Radverkehr in der Kleiststraße (rechts; Fotos: LK Argus)

Der Maßnahmenvorschlag sieht vor, eine zweite signalisierte Fußgänger:innenfurt über den Bruchweg am südlichen Arm des Knotenpunkts einzurichten. Zudem sollen die Seitenräume des Bruchwegs im Kreuzungsbereich verbreitert werden, um ausreichend Aufstellflächen und breite Gehwege zu schaffen. Hierfür entfallen die Abbiegestreifen auf dem Bruchweg; die Aufstellflächen für abbiegende Kfz hinter den Fußgänger:innenfurten bleiben erhalten, sodass keine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts zu erwarten ist. Geradeaus fahrende Fahrzeuge können an den aufgestellten Kfz, die nach links abbiegen wollen, vorbei fahren.

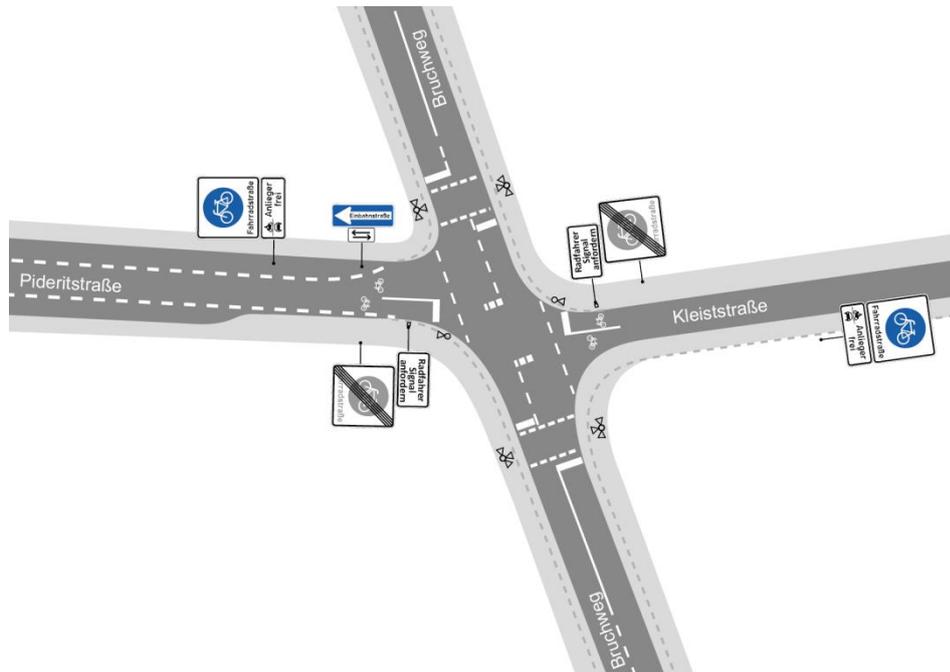
In der Kleiststraße soll auf der Südseite ein Gehweg angelegt werden. Die Fahrbahn der Fahrradstraße wird hierfür von derzeit etwa 6,60 m auf 4,60 m verschmälert, was gleichzeitig zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Die Kleiststraße sollte für den motorisierten Verkehr nur für Anlieger freigegeben werden.

Um radfahrenden Schüler:innen das Queren des Bruchwegs zu erleichtern, empfiehlt es sich, die Signalisierung des Knotenpunkts anzupassen. Zu den Stoßzeiten an Schulbeginn und -ende sollen die Umlaufzeiten der LSA so angepasst werden, dass die Wartezeiten für die Schüler:innen möglichst minimiert werden. Außerhalb der Stoßzeiten kann die vorhandene Wartezeit bestehen bleiben. Wenn Radfahrer:innen und Fußgänger:innen Grün bekommen, soll dabei der komplette Kreuzungsbereich von Kfz freigehalten werden. Auch motorisierte Fahrzeuge aus der Kleiststraße erhalten zu diesem Zeitpunkt ein Rotsignal, während für den Radverkehr ein Grünsignal erscheint. In der Kleiststraße und der Pideritstraße werden hierfür LSA installiert und Haltelinien markiert.

Außerhalb der Stoßzeiten kann die bestehende Signalisierung mit Anforderungstaster erhalten bleiben. So wird die Leistungsfähigkeit des Bruchwegs nur gering reduziert.

Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Änderung der Signalisierung am Knotenpunkt Pideritstraße / Bruchweg / Kleiststraße (Entwurfsskizze: LK Argus)

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 8



Bevorrechtigung der Fahrradstraße am Knotenpunkt Franz-Liszt-Straße / Leopoldstraße / Pideritstraße

Ziele

- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★★	Kosten	€	Zeitraumen	⌚
Ökologische Wirkungen	🌿	Personal	👤👤	Maßnahmen	R2, R3
Akteure	Stadt Lemgo				

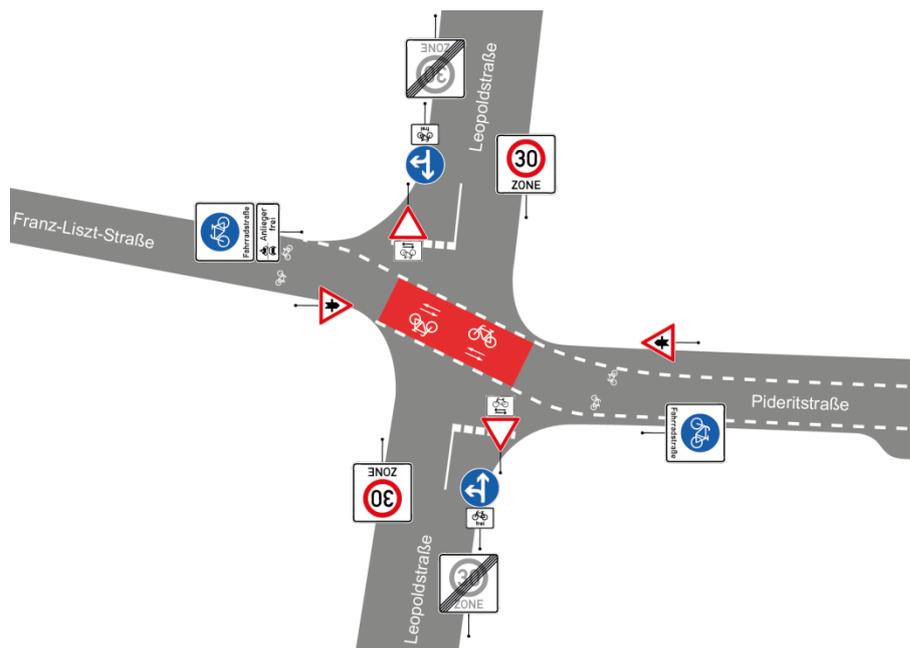
Beschreibung und Zielsetzung

Die Franz-Liszt-Straße und die Pideritstraße bilden als Fahrradstraße eine wichtige Verbindungsfunktion in Nord- Süd-Richtung, insbesondere für den Schulweg von allen Schulen die im unmittelbaren Bereich zu erreichen sind. Die jetzige Kreuzungsausgestaltung passt nicht zu der dort befindlichen rechts-vor-links-Regelung. Der Kreuzungsbereich ist überdimensioniert und führt somit zur Missachtung der Vorfahrtsregelung und immer wieder zu Konflikten und gefährlichen Situationen. Auch wurde auf diese Konfliktsituation in der Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen. Eine Verbindung der beiden Fahrradstraßen und damit verbundene Bevorrechtigung erhöht die klare Verkehrsregelung und Sicherheit.



Leopoldstraße Einmündung Pideritstraße (links) und Fahrradstraße Pideritstraße (rechts; Fotos: LK Argus)

Um für klare Vorfahrtsverhältnisse zu sorgen und dem Radverkehr Vorrang zu geben, sieht das Leitprojekt den Umbau des Knotenpunkts mit einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße vor. Hierfür soll kurz vor dem Kreuzungsbereich die Tempo 30-Zone in der Leopoldstraße aufgehoben und kurz dahinter wieder ausgewiesen werden. Zusätzlich zeigen die Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ zusammen mit dem Zusatzschild 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ in der Leopoldstraße den Vorrang der Fahrradstraße an. In der Franz-Liszt-Straße und der Pideritstraße sollen demgegenüber die Verkehrszeichen 301 „Vorfahrt an der nächsten Kreuzung“ aufgestellt werden. Zudem ist die Fahrradstraße im Kreuzungsbereich rot zu markieren und mit Fahrradpiktogrammen sowie Richtungspfeilen zu versehen. Ergänzend kann als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme eine Anrampung gebaut werden.



Bevorrechtigung der Fahrradstraße am Knotenpunkt Leopoldstraße / Pideritstraße / Franz-Liszt-Straße (Entwurfsskizze: LK Argus)

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität

LP 9



Einrichtung eines Mobilitäts-Hub am Bahnhof Lemgo

Ziele

- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden

Priorität	★★★	Kosten	€€	Zeitraumen	Ⓛ Ⓛ Ⓛ
Ökologische Wirkungen	🌱🌱🌱	Personal	👤👤👤	Maßnahmen	V1, V2, V3, R4
Akteure	Stadt Lemgo Stadtwerke Lemgo ggf. Nextbike				

Beschreibung und Zielsetzung

Zur Ergänzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes und zur stärkeren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bietet die Errichtung von Mobilitätsstationen neue Chancen. So gilt es, insbesondere die Verknüpfung zum ÖPNV zu verbessern und um weitere Mobilitätsangebote zu ergänzen.

Der Bahnhof Lemgo ist ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Bus- und Bahnverkehr innerhalb des Stadtgebiets. Dort bestehen bereits vielfältige Mobilitätsangebote z. B. Radabstellanlagen, Bike-und-Ride-Anlagen sowie Park-und-Ride-Anlagen. Darüber hinaus gibt es zwei Ladesäulen auf dem Parkplatz an der Lageschen Straße. Mit der Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs soll der Bahnhof ein vielfältigeres Mobilitätsangebot bieten und es sollen insbesondere schon vorhandene Angebote um weiteren Mobilitätsangeboten ergänzt werden.



Bahnhofvorplatz und Park+Ride-Anlage am Bahnhof Lemgo (links Europaplatz mit Sitzbänke und Radabstellanlagen und rechts Bahnhofgebäude und Parkplatz; Fotos: LK Argus)

Ergänzend sollen Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge errichtet werden, die für weitere Ziele genutzt werden können, welche nicht qualitativ mit dem ÖPNV erreichbar sind. Des Weiteren sollen Flächen für BikeSharing-Fahrräder bereitgestellt werden. Diese Leihräder sollen an einem sichtbaren Ort abgestellt werden. Die Radabstellanlagen am Europaplatz sind dafür optimal geeignet.

In Lemgo sind Sharing-Angebote bisher nicht vorhanden. Die Stadtwerke Lemgo hatten zwischen 2018-2019 ein CarSharing-Angebot eingeführt, das nicht weitergeführt wurde. Mit diesem Leitprojekt soll der Bedarf von Sharing-Angeboten geprüft werden und ggf. zukünftig bedient werden. Car- und BikeSharing bieten ein flexibles Angebot an Fahrzeugen bzw. Fahrrädern für unterschiedliche Nutzungszwecke, ohne einen eigenen Pkw bzw. ein eigenes Fahrrad besitzen zu müssen. Mit einem breiten Mobilitätsangebot wird die Inter- und Multimodalität der Lemgoer:innen gefördert. In Hinblick auf die Entwicklung der E-Mobilität ist zu prüfen, ob das Angebot der Ladesäulen auch ausgebaut werden soll, wobei auf eine barrierefreie Erreichbarkeit/Nutzung zu achten ist. Hierfür sollen Parkplätze auf der P+R-Anlage vorgesehen, ggf. können weitere Parkplätze mit Ladesäulen auf dem Parkplatz westlich des ZOB vorgesehen werden.

Außerdem sollen das Angebot und die Qualität der vorhandenen Radabstellanlagen optimiert werden, um die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV zu verbessern. Hierfür soll die überdachte Radabstellanlage erweitert und zusätzliche sichere Radabstellanlagen geschaffen werden. Laut Planungen der Stadt sollen im Jahr 2023 zehn Fahrradboxen in der Fahrradgarage am ZOB über das Buchungsportal „radbox.nrw“¹⁰⁰ buchbar sein. Auf dem Europaplatz sind derzeit bereits Fahrradbügel vorhanden, die qualitativ ausgebaut werden sollten. Mit einer zukünftigen Überplanung des Europaplatzes werden alle Einrichtungen des Platzes überdacht. Die in der Abbildung dargestellten Maßnahmen sind Vorschläge für die mögliche Verortung der Maßnahmen. Die genauen Orte müssen in der Detailplanung festgelegt werden und mit der Überplanung des Europaplatzes im Einklang stehen.

In Verbindung mit der Einrichtung des Mobilitäts-Hubs am Bahnhof soll die Bushaltestelle am Bahnhof ausgebaut werden. Hierbei sollen insbesondere die Barrierefreiheit sowie die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Dazu gehören das Anlegen von taktilen Leitelementen, überdachte Sitzmöglichkeiten und verbesserte Anzeigetafeln.

Die Beschilderung der Standorte der einzelnen Angebote kann die Nutzbarkeit der verfügbaren Mobilitätsangebote erhöhen. Zu den Informationsangeboten gehören u. a. Anleitungen zur Ausleihe und Rückgabe von Sharing-Angeboten, Nutzungs- und Tarifbedingungen für alle Angebote, Informationen zur Vorgehensweise bei Problemen.



Potenzielle Standorte der Mobilitätsangebot am Mobilitäts-Hub Bahnhof Lemgo (Lageplan: LK Argus, Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): GEOportal.NRW. URL: <https://www.geoportal.nrw/> [Zugriff: 13.07.2023])

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit

Finanzierungsansatz

Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
NRW.Bank.Elektromobilität
Kredit IKK-Nachhaltige Mobilität

¹⁰⁰ <https://radbox.nrw/>

LP 10



Ausbau einer hochfrequentierten ÖPNV-Haltestelle mit dazugehörigen Ausstattungen am Beispiel der Haltestelle Lüerdissen Dorf

Ziele

- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt, zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Gemeinden
- Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität

Priorität	★★	Kosten	€€	Zeitraumen	⌚ ⌚
Ökologische Wirkungen	🌿	Personal	👤 👤	Maßnahmen	R4, V1, U3
Akteure	Stadt Lemgo, Stadtbus				

Beschreibung und Zielsetzung

Haltestellen sind bedeutende Schnittstellen zwischen Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Sie sollen von allen Menschen gut erreichbar sein – auch von mobilitätseingeschränkten Menschen. Daher ist es von hoher Bedeutung, Haltestellen barrierefrei zu gestalten. Neben der Barrierefreiheit sollen weitere Ausstattungsmerkmale wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und ausreichend dimensionierte Warteflächen ohne Einschränkung der Gehwegbreite (Mindestbreite von 2,50 m) gegeben sein.

Die Bushaltestelle Lüerdissen Dorf ist der Endhaltepunkt der Stadtbuslinie 1 (881) und stellt daher eine wichtige Haltestelle für den Busverkehr dar. Im Umkreis von 300 m ist die Haltestelle vom umliegenden Wohngebiet Lüerdissen gut erreichbar. Derzeit ist die Haltestelle bereits mit taktilen Leitelementen und einem Hochbord ausgestattet. Zudem verfügt die Haltestelle über ein Haltestellenhäuschen mit einer Sitzbank und Fahrradbügel neben dem Haltestellenhäuschen. Außerdem gibt es ein Haltestellenschild und einen Fahrplanaushang. Verbesserungswürdig an dieser Haltestelle sind Beleuchtung, Überdachung der Radabstellanlagen und Fahrgastinformation. Außerdem kann die Erreichbarkeit der Haltestelle durch eine bessere Querungsmöglichkeit verbessert werden.



Haltestelle Lüerdissen Dorf (links Haltestellenhäuschen von hinten und rechts Bestandssituation der Haltestelle; Fotos: LK Argus)

Bei diesem Leitprojekt geht es darum, die empfohlenen Maßnahmen für diese Haltestelle auch auf andere Haltestellen zu übertragen. Die Haltestelle Lüerdissen Dorf soll als Vorzeigebispiel für andere Haltestellen im Stadtgebiet Lemgo fungieren und zeigen, wie eine zukunftsfähige Haltestelle aussehen soll, die barrierefrei ist und Ausstattungsmerkmale besitzt, die zum höheren Komfort der Fahrgäste beitragen.

Zu einer barrierefreien Haltestelle gehören u. a. Hochborde von mindestens 16 cm, ein taktils Leitsystem und genügend Aufstellflächen. Eine der wesentlichen Grundlagen einer barrierefreien Haltestellengestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip für sehbehinderte bzw. blinde sowie hörbehinderte bzw. taube Menschen. Dementsprechend sollen neben dem Anlegen von Bodenindikatoren auch Audio-Anlagen für z. B. akustische Fahrgastinformationen geschaffen werden.

Die Trampelpfade zeigen den Bedarf an einem Gehweg. Daher soll zur Verbesserung des Zugangs zur Bushaltestelle ein Gehweg angelegt werden. Das bestehende taktile Leitsystem soll bis zu der Querungsstelle weitergeführt werden. Auf der anderen Straßenseite soll eine Bordsteinabsenkung erfolgen und mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden. Zur sicheren Erreichbarkeit der Haltestelle kann die Querungsmöglichkeit an der Straße Zur Mailbolte durch vorgezogene Seitenräume verbessert werden.

Die vorhandenen Radabstellanlagen sollen mit einer Überdachung ausgestattet werden. Eine Zuwegung zu den Radabstellanlagen soll hierbei mitbedacht werden. Durch eine verbesserte Beleuchtung der Haltestelle können die subjektive Sicherheit und die Bereitschaft, den ÖV zu nutzen, gesteigert werden. Das Haltestellenhäuschen soll modernisiert werden und besser einsehbar sein. Für Haltestellen in innerstädtischer Lage bietet sich ergänzend eine Dachbegrünung an, um die Aufenthaltsqualität des Straßenraums zu erhöhen, wenn keine Begrünung im Straßenraum vorhanden ist.

Handlungsschritte

- Festlegung der Zuständigkeiten
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit



Alte Hansestadt Lemgo
Mobilitätskonzept

November 2023



Erneuerung des Haltestellenhäuschens, Fahrradüberdachung und digitale Anzeigetafel, Ausbau der Haltestelle mit Anlegen eines Gehwegs (oben, Fotomontage: LK Argus; unten, Entwurfsskizze: LK Argus)

Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität Kredit IKK-Nachhaltige Mobilität
----------------------------	--

10 Evaluationskonzept

Um die im Mobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen und deren Wirkungen kontinuierlich zu überprüfen, bedarf es eines Evaluationskonzeptes.

Ein Evaluationskonzept hilft, die Transparenz des verkehrsplanerischen und politischen Handelns zu erhöhen und der Politik sowie der Öffentlichkeit die positiven Wirkungen der Projekte des Mobilitätskonzeptes zu verdeutlichen. Damit kann die Akzeptanz der Projekte weiter erhöht werden sowie die Umsetzung weiterer Projekte forciert werden. Darüber hinaus ist ein Evaluationskonzept eine wichtige Grundlage zur Umsetzungsbegleitung und Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes mit ggf. erforderlichen Aktualisierungen und Anpassungen, um auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können. Das im Mobilitätskonzept empfohlene Evaluationskonzept sieht vor, die Evaluation zumindest alle fünf Jahre durchzuführen.

Für die Evaluation sind gewisse Ressourcen in personeller sowie in finanzieller Hinsicht notwendig, sodass ein regelmäßiges und belastbares Controlling gewährleistet werden kann.

Im Folgenden werden Ansätze zu einer Evaluation aufgezeigt. Die Ansätze basieren auf drei Ebenen:

- Umsetzungsanalyse
- Wirkungsanalyse
- Evaluation von Einzelprojekten

10.1 Umsetzungsanalyse

Im Rahmen der Umsetzungsanalyse soll bewertet werden, welche der formulierten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und wie viele der Maßnahmen bereits umgesetzt wurden. Darüber hinaus werden die Maßnahmen nach deren Umsetzungsständen bewertet. Maßnahmen können sich z. B. in der Planungsphase befinden, aber auch noch nicht begonnen worden sein. Die Maßnahmenumsetzung sollte möglichst in engen Abständen kontinuierlich erfasst und bewertet werden. Hierfür soll eine regelmäßige Dokumentation der Umsetzungsstände des Mobilitätskonzeptes erfolgen und der Umsetzungsstand im Projektbeirat diskutiert werden. Die Ergebnisse der Umsetzungsanalyse sollten auch gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Hierfür kann das von einigen Städten bereits etablierte Ampelsystem verwendet werden. Die Projektampel soll den Umsetzungsstand der Maßnahme visualisieren.

- **Abbildung 33:** Ampelsystem für die Umsetzungsanalyse



Rot: Die Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt oder nicht weiter verfolgt

Gelb: Die Maßnahme läuft nicht planmäßig und ist in Umsetzung

Grün: Die Maßnahme läuft planmäßig oder ist bereits abgeschlossen

10.2 Wirkungsanalyse

Grundlage für die Wirkungsanalyse sind zunächst vorliegende Daten, wie die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2017 und 2023 mit dem Modal Split, die neben dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (nach Wegezweck und Wegezweck) auch die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation beinhalten. Aufgrund des hohen Aufwands wird ein Erhebungsintervall von ca. fünf Jahren empfohlen. Eine weitere Datenbasis bilden die Ergebnisse der Online-Beteiligung und der durchgeführten Analysen einschließlich der zusammengetragenen Sekundärdaten (z. B. Daten zum Unfallgeschehen, Analyse der Nachfragezahlen von Sharing-Angebote oder der Auslastung der Ladeinfrastrukturen etc.).

Um Maßnahmen evaluieren zu können, sollten weitere Grundlagen durch Zählungen (Fuß- und Radverkehrszählungen im Längs- und Querverkehr) und Befragungen zur Nutzung und zur Zufriedenheit mit Maßnahmen) erhoben werden. Die Datenerhebung sollte in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass für unterschiedliche Indikatoren unterschiedliche Zeitabstände gewählt werden sollten, da nicht alle Maßnahmen kurzfristig einen Wirkungserfolg aufweisen.

Die Indikatoren zur Evaluation sollen zum einen den Stand der Maßnahmenumsetzung berücksichtigen, zum anderen mögliche Veränderungen bei den Rahmenbedingungen, den Verkehrsmengen, dem Verhalten und den Einschätzungen zu den Mobilitätsangeboten erfassen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die möglichen qualitativen und quantitativen Indikatoren und Messgrößen zur Erfolgsbewertung nach den Handlungsfeldern des Mobilitätskonzeptes differenziert dargestellt.

● **Tabelle 20:** Indikatoren der Wirkungsanalyse zu allen Handlungsfelder

Handlungsfeld	Indikatoren / Messgrößen
 Fußverkehr	● Fußverkehrsanteil am Modal Split
	● Anzahl Fußgänger:innen im Umfeld wichtiger Ziele
	● Anteil von Strecken mit ausreichenden Gehwegbreiten
	● Anzahl neu errichteter Querungsanlagen (z. B. Fußgängerüberwege, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume)
	● Unfallstatistik mit Beteiligung von Fußgänger:innen
 Radverkehr	● Radverkehrsanteil am Modal Split
	● Radverkehrszahlen an wichtigen Querschnitten des Radverkehrsnetzes
	● Anteil der Strecken mit neuen Radverkehrsanlagen
	● Unfallstatistik mit Beteiligung von Radfahrer:innen
	● Anzahl neu installierte Radabstellanlagen
	● Belegungsgrad von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
 Vernetzte Mobilität	● Anzahl von Sharing-Fahrzeugen bzw. -Stationen
	● Nutzer:innenzahlen der Sharing-Angebote
	● Anzahl errichteter Ladesäulen und deren Auslastung
	● Anzahl errichteter Mobilitätsstationen
	● Auslastung von Mobilitätsstationen
	● Anzahl intermodaler Wegeketten (Mobilitätsbefragung)
 Umweltverbund	● ÖPNV-Anteil am Modal-Split
	● Fahrgastzahlen auf den Linien des Stadtbusses und der Regionalbahn

Handlungsfeld	Indikatoren / Messgrößen
 Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl erarbeiteter Schulmobilitätspläne
	<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsbelastung in den Bring- und Holzeiten
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl von Betrieben/Schulen mit Mobilitätsmanagement

10.3 Evaluation der Leitprojekte

Die entwickelten Leitprojekte haben einen hohen Umsetzungsgrad und sollten priorisiert umgesetzt werden. Bei den Leitprojekten handelt es sich um Beispielmaßnahmen, die wiederkehrende Probleme in der Stadt adressieren und nach Möglichkeit auf andere Stellen übertragbar sind.

Hinweise zu Prioritäten, möglichen Zeitrahmen der Umsetzung und groben Kostenkategorien der einzelnen Leitprojekte sind im Handlungskonzept enthalten.

Für die Evaluierung der Leitprojekte wird empfohlen, die gewonnenen Erfahrungen aus der Umsetzung von Leitprojekten fundiert zu bewerten. Dafür könnten Vorher-Nachher-Untersuchungen eine wichtige Grundlage sein. Die Umsetzung sollte im Detail evaluiert werden, um die Erfolge sowie Herausforderungen in der Umsetzung zu erkennen. Somit wird ein Effekt von „Learning by Doing“ oder Lernen aus Erfahrung erzielt, der für die Übertragbarkeit von Maßnahmen besonders wichtig ist.

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Wohnbevölkerung nach Ortsteilen	13
• Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung (2018-2022)	14
• Tabelle 3: Wichtige Pendelbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendler:innen)	15
• Tabelle 4: Übersicht bestehender Konzepte und Aktivitäten	29
• Tabelle 5: Vergleich der Radverkehrszählungen zwischen 1996, 2008, 2014 und 2022 an elf Zählstellen in Lemgo	58
• Tabelle 6: Haltestelleneinzugsbereiche ÖPNV- und SPNV nach Raumkategorien	59
• Tabelle 7: Anbindung Lemgos über Buslinien im Kreis Lippe	60
• Tabelle 8: Unfälle mit Radfahrer:innen- und Fußgänger:innen-Beteiligung	67
• Tabelle 9: Übersicht über die Handlungsfelder und die dazugehörigen Maßnahmen / Konzepte / Projekte	89
• Tabelle 10: Bewertungskriterien und Bewertungsstufen der Maßnahmen in den Handlungsfeldern	90
• Tabelle 11: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 1: Fußverkehr	92
• Tabelle 12: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 2: Radverkehr	103
• Tabelle 13: Prüfung der formulierten Maßnahmen aus dem Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich	115
• Tabelle 14: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 3: Vernetzte Mobilität	118
• Tabelle 15: Übersicht über die Stationstypen der intermodalen Verknüpfungspunkte	122
• Tabelle 16: Vorhandene und zu ergänzende Ausstattung der vorgeschlagenen Mobilitätsstationen	124
• Tabelle 17: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 4: Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds	127
• Tabelle 18: Legende zu den Leitprojekten	137
• Tabelle 19: Übersicht der Leitprojekte	139
• Tabelle 20: Indikatoren der Wirkungsanalyse zu allen Handlungsfelder	165

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes	5
---	---

● Abbildung 2: Lage des Untersuchungsgebiets Alte Hansestadt Lemgo	11
● Abbildung 3: Gemeinsames abgestimmtes Zielsystem für das Radnetz OWL	26
● Abbildung 4: Radverkehrsnetz Stadt Lemgo – Gesamtstadt	39
● Abbildung 5: Modal-Split in Lemgo	46
● Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr	47
● Abbildung 7: Bewertung des Verkehrsangebots	48
● Abbildung 8: Reisezweckverteilung nach Verkehrsmittel im Gesamtverkehr - Summenhäufigkeit	49
● Abbildung 9: Räumliche Schwerpunkte des Kartendialogs im Fußverkehr	53
● Abbildung 10: Räumliche Schwerpunkt der Online-Beteiligung im Radverkehr	57
● Abbildung 11: Übersichtsplan mit den Teilbereichen/Ortsteilen für die Kartendarstellungen	70
● Abbildung 12: zu schmal dimensionierter Gehweg und Radverkehrsanlage in Hamelner Straße (links) und überdimensionierte Kfz-Verkehrsfläche in der Leopoldstraße (rechts)	71
● Abbildung 13: fehlende Querungsanlage in der Pagenhelle (links) und fehlende Überdachung an der Haltestelle Danziger Straße (rechts)	72
● Abbildung 14: fehlende Radverkehrsinfrastruktur (links) und zu schmale Gehwegflächen (rechts) auf der Lageschen Straße	73
● Abbildung 15: zu schmaler Gehweg und überdimensionierte Fahrbahn in der Herforder Straße (links) und wild abgestelltes Fahrrad am Eingang der Fußgängerzone (rechts)	73
● Abbildung 16: Fußgängerüberweg ohne taktile Leitelemente in Neu-Eben-Ezer (links) und zu schmaler Geh- und Radweg an der Rintelner Straße (rechts)	74
● Abbildung 17: fehlende Querungshilfe an Knopheider Straße / Am Bienberg (links) und zu schmaler Gehweg sowie fehlende Radverkehrsanlage am Entruper Weg (rechts)	75
● Abbildung 18: zu schmale Gehwegfläche in der Berliner Straße (links) und nicht barrierefreie Umlaufsperrern am Sportplatz (rechts)	76
● Abbildung 19: zu schmale Gehwegfläche in der Wittighöfer Straße (links) und nur einseitig barrierefreie sowie gut ausgestattete Haltestelle Leese Dorf (rechts)	77
● Abbildung 20: fehlende Ausstattung an der Haltestelle In der Ecke (links) und verbesserungswürdiger Kreuzungsbereich an der Kreuzung Bielefelder Straße / Büllinghausen / Sepkamp (rechts)	78

• Abbildung 21: zu schmale Radwege an der Kirchheider Straße (links) und fehlender Querungshilfe am überdimensionierten Einmündungsbereich Kirchheider Straße / Papenhauser Straße (rechts)	79
• Abbildung 22: SWOT-Analyse zum Fußverkehr	82
• Abbildung 23: SWOT-Analyse zum Radverkehr	83
• Abbildung 24: Leitbild des Mobilitätskonzeptes der Alten Hansestadt Lemgo	84
• Abbildung 25: Vorgehen zur Entwicklung von Handlungsfeldern, Maßnahmen und Leitprojekten	87
• Abbildung 26: Zuordnung der Leitziele mit den Handlungsfeldern	88
• Abbildung 27: Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Gehwege	94
• Abbildung 28: Musterzeichnung Querung mit Insel	98
• Abbildung 29: Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Querungen	99
• Abbildung 30: Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Radverkehr außerorts	106
• Abbildung 31: Ablaufschema Maßnahmenvorschläge – Prüfung Radverkehr innerorts	110
• Abbildung 32: Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement	134
• Abbildung 33: Ampelsystem für die Umsetzungsanalyse	164

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Einwohner:innen nach Ortsteilen	13
• Karte 2: Entfernungen mit dem Fahrrad	17
• Karte 3: Nahmobilitätsrelevante Ziele in der Kernstadt und Brake	18
• Karte 4: Nahmobilitätsrelevante Ziele in den Ortsteilen	21
• Karte 5: Untersuchungsnetz Fußverkehr	52
• Karte 6: Radverkehrsnetz und Radrouten Gesamtstadt	54
• Karte 7: Radverkehrsnetz und Radrouten Kernstadt	54
• Karte 8: Untersuchungsnetz Radverkehr	55
• Karte 9: Anbindung an den Öffentlichen Verkehr	61
• Karte 10: Straßennetz und Verkehrsbelastung	62
• Karte 11: Verkehrsorganisation Kfz-Verkehr	63
• Karte 12: Parkraumbewirtschaftung Historischer Stadtkern	65

• Karte 13: Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln	66
• Karte 14: Unfallorte mit Fahrrad- und Fußgänger:innen-Beteiligung Gesamtstadt	68
• Karte 15: Unfallorte mit Fahrrad- und Fußgänger:innen-Beteiligung Kernstadt	68
• Karte 16: Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Nordost	71
• Karte 17: Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Nordost	71
• Karte 18: Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Südost	72
• Karte 19: Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Südost	72
• Karte 20: Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Südwest	73
• Karte 21: Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Südwest	73
• Karte 22: Bestandsaufnahme Kernstadt – Bereich Nordwest	74
• Karte 23: Defizitanalyse Kernstadt – Bereich Nordwest	74
• Karte 24: Bestandsaufnahme Kernstadt – Luherheide	74
• Karte 25: Defizitanalyse Kernstadt – Luherheide	74
• Karte 26: Bestandsaufnahme Entrup	75
• Karte 27: Defizitanalyse Entrup	75
• Karte 28: Bestandsaufnahme Hörstmar	76
• Karte 29: Defizitanalyse Hörstmar	76
• Karte 30: Bestandsaufnahme Leese	77
• Karte 31: Defizitanalyse Leese	77
• Karte 32: Bestandsaufnahme Lieme	78
• Karte 33: Defizitanalyse Lieme	78
• Karte 34: Bestandsaufnahme Lüerdissen	78
• Karte 35: Defizitanalyse Lüerdissen	78
• Karte 36: Bestandsaufnahme Matorf und Brüntorf	79
• Karte 37: Defizitanalyse Matorf und Brüntorf	79
• Karte 38: Bestandsaufnahme Kirchheide	80
• Karte 39: Defizitanalyse Kirchheide	80
• Karte 40: Bestandsaufnahme Voßheide	80
• Karte 41: Defizitanalyse Voßheide	80
• Karte 42: Bestandsaufnahme Wahmbeck	81

• Karte 43: Defizitanalyse Wahmbeck	81	Alte Hansestadt Lemgo
• Karte 44: Netzdefinition (Zielnetz) Fußverkehr	93	Mobilitätskonzept
• Karte 45: Netzdefinition (Zielnetz) Radverkehr	102	November 2023
• Karte 46: Maßnahmen R1 – Außerörtliche Radwege	107	
• Karte 47: Kernstadt – Bereich Nordost: Maßnahmen	135	
• Karte 48: Kernstadt – Bereich Südost: Maßnahmen	135	
• Karte 49: Kernstadt – Bereich Südwest: Maßnahmen	135	
• Karte 50: Kernstadt – Bereich Nordwest: Maßnahmen	135	
• Karte 51: Kernstadt – Luherheide: Maßnahmen	135	
• Karte 52: Entrup: Maßnahmen	135	
• Karte 53: Hörstmar: Maßnahmen	135	
• Karte 54: Leese: Maßnahmen	135	
• Karte 55: Lieme: Maßnahmen	135	
• Karte 56: Lüerdissen: Maßnahmen	135	
• Karte 57: Matorf und Brüntorf: Maßnahmen	136	
• Karte 58: Kirchheide: Maßnahmen	136	
• Karte 59: Voßheide: Maßnahmen	136	
• Karte 60: Wahmbeck: Maßnahmen	136	
• Karte 61: Übersichtskarte zu den Leitprojekten	140	

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Kartenanhang
- Anlage 2: Maßnahmenkatalog

Kassel

Querallee 36
D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 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