

Ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

9.3.1 Infrastrukturmaßnahmen im Kreis Soest

Ausbau Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsförderung ist eine Angebotsplanung. Das Aufstellen hochwertiger B+R-Anlagen vermag Verkehrsverlagerungen zu initiieren, sowohl in Bezug auf die Gesamtfahrt (ÖV+Rad statt Pkw) als auch für den Vor- und Nachlauf (mit Rad statt Pkw zum Bf.). Neben den dargestellten Maßnahmen im ÖPNV, können ergänzende Verbesserungen im Bereich Radverkehr dazu beitragen, Ziele im Bereich des Umweltschutzes durch die einhergehende Verkehrsverlagerung zu erreichen. Da entsprechende Maßnahmen mit Kosten verbunden sind, sollte in einem ersten Schritt das Potential analysiert werden. Zur Berechnung des B+R-Potentials für SPNV-Halte sollten verschiedene qualitative Annahmen getroffen und u.a. folgende Kriterien erhoben werden:

- Wichtige Quellen und Ziele (POI):
 - In radaffiner Entfernung (1-3 km) vorhanden?
 - Oder alles fußläufig (<1 km) bzw. eher mit Bus/Pkw zu erreichen (>3 km)?
 - POI mit radaffinem Publikum wie z.B. Krankenhäuser?
- Hohe Ein-/Aussteigerzahlen bzw. wichtige Pendler-/Schülerverkehre
- ÖV:
 - Halte mit hochwertiger ÖV-Bedienung (z.B. RE-Halte)
 - ÖV-Erschließungsdefizit vorhanden?
 - ÖV-Tarifgrenze
 - ÖV-Umsteigeknoten bzw. Linienendpunkte
 - Reisezeit(-verhältnis) zum Ziel (ÖV/MIV)
- Konkurrenzsituation bei Zubringer-Verkehrsmitteln:
 - volle Busse, geringe Bedienungshäufigkeit oder lange Fahrdauer
 - volle P+R-Plätze?
- Radverkehrspolitische Zielsetzungen (z.B. X % Radverkehr bis zum Jahr Y)

Die einfachen Rechenverfahren basieren auf Anteilen von Einwohnern oder Ein-/ Aussteigerzahlen je SPNV-Halt. Beispielsweise kann man ausgehend von haltespezifischen Ein-/Aussteigerzahlen und dem lokalen Radanteil am Modal-Split ein grobes B+R-Potential ermitteln. Hierbei wird angenommen, dass sich die Radnutzung unter den ÖV-Kunden analog zur Gesamtbevölkerung verhält.

Um Ortsspezifika zu berücksichtigen, können zusätzlich Zu- und Abschläge verwendet werden, die das B+R-Potential erhöhen (z.B. + 5% bei RE-Halten) bzw. mindern (z.B. - 5% wenn alle Ziele fußläufig zu erreichen sind). Das B+R-Potential sollte für jeden SPNV-Halt dargestellt werden. Der ermittelte Wert dient dabei einer ersten Orientierung für die Größenordnung des B+R-Potentials, sollte aber durch Zählungen und Rückkopplungen mit den lokalen Akteuren überprüft und präzisiert werden. Was das ergänzende Aufstellen von Fahrradboxen anbelangt, kann als Faustformel ab einem festgestellten B+R-Potential von etwa 100 Nutzern davon ausgegangen werden, dass etwa 5% des B+R-Bedarfs als Radboxen realisiert werden sollte. Dabei ist insbesondere auf eine gute Positionierung und städtebauliche Einbindung zu achten.

Wo die B+R-Potentiale nicht genau zu ermitteln sind, kann es durchaus zweckmäßig sein, probeweise mobile Anlagen (ohne Bodenverankerung) aufzustellen und ihre Akzeptanz über einen gewissen Zeitraum zu beobachten (

Abbildung 1). Dies trifft insbesondere auf Bushaltestellen zu. Wird die Anlage gut angenommen, sollte sie im zweiten Schritt im Hinblick auf einen besseren Diebstahlschutz durch eine feste Anlage (Verankerung) ersetzt werden.

Abbildung 1: mobile B+R-Anlage



Hinweise für die Umsetzung

■ **Kosten:**

Als erster Anhaltspunkt für die entstehenden Baukosten von Radabstellanlagen: Ein einfacher Anlehnbügel kostet 150 - 200 € (inkl. Tiefbau), bei überdachten Reihenparkern kostet der Abstellplatz 1.200 -1.350 € (inkl. Tiefbau), Fahrradboxen liegen bei 1.000 - 1.500 €. Dazu kommen Planungskosten und ggf. Grunderwerbskosten.

■ **Fördermöglichkeiten:**

Förderung durch NWL: Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) fördert gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) mit vom Land Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Mitteln Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Infrastrukturförderung. Dazu zählen z. B. [...] der Bau von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen [...]. Der aktuelle Fördersatz beträgt 90% (Stand 09.08.2017).

Eine Förderung kann von Städten, Gemeinden, Kreisen, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie von juristischen Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, beantragt werden.

Für die Einrichtung von B+R-Anlagen können Fördergelder in Anspruch genommen werden, die Vorlage eines Konzeptes (Standort, Einbindung, Dimensionierung, Ausstattung der Anlage) und eine Bedarfsermittlung vorausgesetzt. Grundlage ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Im Bereich ÖPNV sind bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig, nach Finanzausgleichsgesetz (FAG) ggf. zusätzlich bis zu 15 % der zuwendungsfähigen Kosten (unter Beachtung der jeweils gültigen Förderobergrenze pro nachgewiesenem Stellplatz). Gefördert werden Zuwege, Untergrundbefestigung, Radständer, Überdachung und Beleuchtung der B+R-Anlage sowie die Grunderwerbskosten. Bei GVFG-Förderanträgen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollten B+R-Maßnahmen in die Beantragung aufgenommen werden. Im kommunalen Straßenbau (z.B. Umsetzung Radverkehrskonzept) beträgt die Förderquote nach dem GVFG bis zu 75 %.

Um die Bagatellgrenze von 100.000 € zu überschreiten, kann es hilfreich sein, Sammelförderanträge zu stellen. Alternativ können im Rahmen der Klimaschutzinitiative für B+R-Anlagen und die Errichtung von Mobilstationen Fördermittel des Bundes in Anspruch genommen werden (keine Bagatellgrenze). Die Förderquote beträgt 40 %.

■ Flächeninanspruchnahme sichern:

B+R-Anlagen haben je nach Anzahl und Gestaltung z.T. einen erheblichen Platzbedarf, den es bei der Konzeptionierung frühzeitig zu berücksichtigen gilt. Ideal ist eine Fläche, die in Bezug auf B+R-Ansprüche günstig liegt und eigentumsrechtlich (z.B. in kommunaler Hand) wie planungsrechtlich (z.B. nach §34 BauGB) einfach zu entwickeln ist. Sollte die Kommune nicht Eigentümer der Fläche sein, empfiehlt es sich mit dem Eigner über die Veräußerung zu verhandeln. Prinzipiell kann eine B+R-Anlage auch ohne Erwerb des Grundstückes betrieben werden (Gestattungsvertrag, Dienstbarkeit), allerdings ist der Erwerb für eine langfristige Sicherung der Anlage vorzuziehen.

■ Angebot vermarkten:

Zur Aktivierung zusätzlicher B+R-Potentiale sind neben der Einrichtung qualitativ hochwertiger Anlagen flankierende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen von zentraler Bedeutung. Das Rad als möglicher Zubringer zum Bus wird von vielen Menschen nicht als Mobilitätsoption wahrgenommen oder es bestehen Vorurteile. Erfolgreiches Marketing sollte dabei immer nicht nur die Sachebene, sondern v.a. auch die emotionale Ebene ansprechen, Lust machen aufs Radfahren. Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z.B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse. Gute Marketingstrategien arbeiten mit positiven Bildern kombiniert mit phantasie- oder humorvollen Slogans. Dabei sollten möglichst viele Medien bedient (Presse, Plakate, Flyer, Internet usw.) und an Aktionstagen das neue Angebot beworben werden (z.B. „autofreie Tage“, Bahnhofsfeste...).

■ Evaluation und Wartung:

Eine B+R-Anlage aufzustellen und sie dann „ihrem Schicksal“ zu überlassen genügt nicht. Wichtig ist eine Evaluationsroutine zu implementieren, die turnusmäßig prüft, ob die Infrastruktur noch den Bedürfnissen entspricht und ggf. entsprechend angepasst wird. Eine regelmäßige Säuberung und Wartung der B+R-Anlagen

(jährlich) ist dringend zu sichern, um ein positives Erscheinungsbild und die langfristige Akzeptanz der Anlage zu gewährleisten. Hierzu gehört auch die Entfernung fahruntauglicher „Schrotträder“, welche erfahrungsgemäß 10-20 % der Anlage belegen. Diese mindern die Gesamtkapazität der Anlage und das optische Erscheinungsbild.

Kurz- bis mittelfristiger Handlungsrahmen:

- Kurzfristiger Ausbau der B+R-Anlagen an den SPNV-Halten mit entsprechendem Potential
- Bereitstellen eines B+R-Grundangebots an überörtlichen Buslinien
- Fördermöglichkeiten für B+R-Anlagen frühzeitig sichern
- Vermarkten des vorhandenen Angebots
- Sicherstellen einer regelmäßigen Wartung und Evaluation

Weitergehende Ansatzmöglichkeiten:

- Nachrüstung von Überdachungen und Radboxen an SPNV-Halten mit entsprechendem Potential
- Entwicklung der Kapazitäten an B+R-Anlagen beobachten
- Einsatz von mobilen B+R-Anlagen an Bushaltestellen zur Potentialprüfung

I-1	Prüfauftrag/Planungsprojekt: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertige Fahrradabstellanlagen und Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist. ■ Verschiedene Bahnhöfe/SPNV-Haltepunkte erfüllen durch die vorhandene Verknüpfung mit den Buslinien und der gegenwärtigen Infrastruktur (zur Kombination mit den weiteren Verkehrsangeboten) die Grundvoraussetzung für eine Mobilstation. Letztendlich fehlt jedoch eine zusammenhängende und übergeordnete Gestaltung im Sinne einer Corporate Identity (fehlende Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes) sowie eine umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten. 	
<p>Planungsansatz:</p> <p>„Mobilstationen sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Damit erfordern sie eine deutliche Wahrnehmbarkeit und möglichst eindeutige Verständlichkeit der zentralen Aussage: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt¹“. Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu</p>	

1 BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt S.70

sind entsprechend vielfältig und sind vor Ort zu entwickeln. Die Sichtbarkeit der Mobilstation im Hinblick auf die Wahrnehmung durch potenzielle Nutzer und dem damit verbundenen Anreiz das Mobilitätsverhalten vor dem Hintergrund eines attraktiven Angebots ggf. zu verändern, wird als bedeutend eingeschätzt. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen.

Daneben sind Informationen und Beratungen ebenfalls auszubauen bzw. zu verbessern.

Etwaige infrastrukturelle Verbesserungen wurden im Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt.

Folgende Bahnhöfe/ZOBs haben das Potenzial für eine entsprechende Weiterentwicklung gemäß dem diskutierten Ansatz.

- Soest Bahnhof
- Lippstadt Bahnhof
- Werl Bahnhof
- Geseke Bahnhof

Gemäß der Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Soest sind darüber hinaus Mobilstationen in folgenden Ortsteilen geplant:

- Ampen
- Deiringsen
- Ostönnen

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten für **B+R-Anlagen** in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner.

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes)
- Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, Käfig oder ähnlich)
- Erfüllung der Qualitätsstandards
- Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten
- Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung

Folgenden Haltestellen weisen ein besonderes Potenzial bezogen auf eine optimierte Rad-/ÖPNV-Verknüpfung auf und sind somit bei einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung von besonderer Bedeutung:

- Warstein Markt (Verbesserung der Situation insbesondere für das südwestliche Stadtgebiet vor dem Hintergrund des festgestellten Erschließungsdefizits (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) und Ergänzung zum stündlichen Angebot der Linie 650 (aktuell 5 Fahrradbügel eingerichtet, vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**)
- Bahnhof Borgeln (Anbindung der Ortsteile Schwefe und Hattrop an den SPNV)
- Bahnhof Werl (erste planerische Überlegungen bereits erfolgt)

<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan Stadt Soest, Haltestellen: Fachhochschule, Bleidornkaserne, Müllingsen, Stadtpark, Schleswiger Ring, Lühringser Weg, Ellingsen, Twiete (Meiningsen), Lindweg (Ostönnen) ■ Warstein Allagen/Sichtigvor: An den Haltestellen der R51 zur Verbesserung der Situation der Siedlungsbereiche südlich der Möhne <p>Hinweis: Die hier aufgeführten Haltestellen sind nicht als abschließende Liste zu verstehen, sondern zeigen Ansatzpunkte gemäß Potenzialabschätzung auf. Weitere Haltestellen mit vergleichbarem Potenzial sind in der Laufzeit des NVP sukzessive zu ergänzen und ggf. infrastrukturell auszustatten.</p>
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen + Abbau von Erschließungsdefiziten + verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel
<p>Beteiligte:</p> <p>NWL/ZRL, Kreis Soest, Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, ggf. private Institutionen</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>Projektbearbeitung mit gutachterlicher Unterstützung, mittelfristige Bearbeitung und Umsetzung</p>

I-2	Maßnahme: Einrichtung neuer Haltestellen
<p>Hintergrund:</p> <p>Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Geseke: Im Bereich Ecke Jahnstraße/Hasenkamp sowie in der Eringerfelder Str. sind neue Haltestellen einzurichten ■ Lippstadt: Triftweg/Goethestraße ■ Soest: Haltestelle im Bereich Brinkenkamp/Ardeyweg 	
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Auf Grundlage vergleichbarer Projekte werden die Kosten auf ca. 18.000 EUR pro Halteposition abgeschätzt 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>sukzessive</p>	
I-3.1	<p>Maßnahme:</p> <p>Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen</p>

Hintergrund:

siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

Vor dem Hintergrund der in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

dargestellten Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen, den in Kapitel **Fehler!**

Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. formulierten Grundsätze der Barrierefreiheit

sowie in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, werden folgende Haltestellen

für den prioritären barrierefreien Ausbau bis 01.01.2022 festgelegt:

(kursiv geschriebene Haltestellen = aktueller Abstimmungsstand (noch nicht final) (Stand

27.09.2017)) (normal geschriebene Haltestellen = zwischen Kreis Soest und Städten und

Gemeinden abgestimmte Haltestellen (Stand 27.09.2017))

Hinweis in fett: Städte und Gemeinden Haltestellenausbauplänen gehen über das im NVP

geforderte Niveau hinaus

Stadt / Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle
Anröchte (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Anröchte	1. Rathaus
		2. Handwerkerstraße
		3. Bahnhofstraße
	Altengeseke	1. <i>Thingplatz</i>
	Berge	1. <i>Am Brink</i>
	Effeln	1. Abzw. Effeln/Uelde
	Mellrich	1. <i>Alexanderschule</i>
Bad Sassendorf	Bad Sassendorf	1. <i>Jahnplatz</i>
		2. <i>Thermalbad</i>
		3. Am Haullenbach
	Bettinghausen	1. Mitte
	Lohne	1. Schleppsgraben
	Neuengeseke	1. <i>Oberdorf</i>
	Ostinghausen	1. <i>Bürgerhaus</i>
	Weslarn	1. <i>Mitte</i>
Ense (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Bremen	1. Mitte
	Höingen	1. Schwarze
	Hünningen	1. Mitte
	Lüttringen	1. Brinkmann
	Niederense	1. Ensestraße
	Parsit	1. <i>Parsit</i>
	Ruhme	1. Mitte
	Waltringen	1. Heckweg
	Bad Westernkotten	1. Zentrum

Erwitte (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Eikeloh	1. Eikeloh
	Erwitte	1. Bahnhof
		2. Schlossallee
		3. Gografenstraße
	Horn-Millinghausen	1. Kuhlecke
	Schmerlecke	1. Kapelle
	Stirpe	1. Ringstraße
Völlinghausen	1. Kapellenweg	
Geseke	Ehringhausen	1. <i>Heide</i>
	Eringerfeld	1. <i>Mitte</i>
	Geseke	1. <i>Bahnhof</i>
		2. <i>Krankenhaus</i>
		3. <i>Alfred-Delp-Straße</i>
		4. <i>Calenhof</i>
		5. <i>Schulzentrum West</i>
	Langeneicke	1. <i>Kirche</i>
	Mönninghausen	1. <i>Kirche</i>
Störmede	1. <i>Kemper</i>	
Lippetal	Herzfeld	1. <i>Markt</i>
	Hovestadt	1. <i>Rathaus</i>
	Hultrop	1. <i>Meerstraße</i>
	Lippborg	1. <i>Buntestraße</i>
	Oestinghausen	1. <i>Am Kleinbahnhof</i>
	Schoneberg	1. <i>Kirche</i>
Lippstadt (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Bad Waldliesborn	1. Grüner Weg
		2. Buschkühle
		3. Kurgartenweg
	Benninghausen	1. LWL-Klinik
	Bökenförde	1. Puisterweg
	Cappel	1. Cappeler Stiftsallee
	Dedinghausen	1. Kindergarten
	Eickelborn	1. Kliniken
	Esbeck	1. Sportplatz
	Hörste	1. Kirche
	Lipperbruch	1. Försterweg
	Lipperode	1. Lindenweg

	Lippstadt	1. Landsberger Straße
		2. Curiestraße
		3. Evang. Krankenhaus
		4. Stiftsfreiheit
		5. Lottnerstraße
		6. Von-Hoerde-Straße
		7. Traberweg
	Overhagen	1. Schloss
	Rixbeck	1. Riantecweg
Möhnesee	Delecke	1. Delecke
	Günne	1. Antoniusstraße
	Körbecke	1. Haus des Gastes
	Stockum/Neuhaus	1. <i>Stockumer Damm</i>
	Völlinghausen	1. Twersweg
	Wamel	1. Triftweg
	Wippringsen	1. Wippringsen
Rüthen (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Altenrüthen	1. Schustergasse
	Drewer	1. Unterdorf
	Kallenhardt	1. Ort
	Oestereiden	1. Rose
	Rüthen	1. Schulzentrum
Soest (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Ampen	1. Schwefer Straße
	Deiringsen	1. Dorfstraße
	Ostönnen	1. Kleinbahnhof
	Soest	1. Bustreff Hansaplatz
		2. Bahnhof
		3. Ardeyhaus
		4. KlinikumStadtSoest
5. Marienkrankenhaus		
6. Walpurgishaus		
7. Blindenschule		
Warstein (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Allagen	1. Möhnebrücke
	Belecke	1. Busbahnhof
		2. Schulzentrum
		3. Silbkestraße
Hirschberg	1. Schule	

	Mülheim	1. Von-Plettenberg-Straße
	Niederbergheim	1. Dorfplatz
	Sichtigvor	1. St.-Georg-Straße
	Suttrop	1. Post
	Waldhausen	1. Höhre
	Warstein	1. Markt
		2. Evang. Kirche
		3. Liobaschule
Welver	Borgeln	1. <i>Schule</i>
	Dinker	1. <i>Feldstraße</i>
	Scheidungen	1. <i>Kirche</i>
	Schwefe	1. <i>Zum Vulting</i>
	Vellinghausen-Eilmsen	1. <i>Brauckstraße</i>
	Welver	1. <i>Rathaus</i>
		2. <i>Grundschule</i>
		3. <i>Hermann-Löns-Straße</i>
Werl (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Budberg	1. <i>Budberg (B63)</i>
	Büderich	1. Kirche
	Hilbeck	1. Im Oberdorf
	Holtum	1. In der Boke
	Mawicke	1. Ostlandstraße
	Sönnern	1. Kirche
	Werl	1. Johanneskirche
		2. Krankenhaus
		3. Unnaer Straße
		4. Liebfrauenstraße
	5. Lindenallee	
	6. Petrischule	
	7. Westuffler Weg	
	Westönnen	1. <i>Schule</i>
Wickede (zusätzl. Ausbau weiterer Haltestellen geplant)	Echthausen	1. Talstraße
	Wickede	1. Bahnhof
		2. Waltringer Weg
		3. Fröndenberger Straße
	Wiehagen	1. Wiehagen
Wimbern	1. Krankenhaus	

Planungsansatz:

Für eine darüberhinausgehende Festlegung der Reihenfolge für den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städte und Gemeinden wird ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung vorgeschlagen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle drei Kriterien

- die Fahrgastnachfrage,
- das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle.

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	250 –500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag
	4 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	6 Punkte	> 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/SPNV
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	1,0 Punkte	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	1,5 Punkt	Stadtteilzentrum und/oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	2,0 Punkte	Stadtzentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm
	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm

Anhand des Bewertungsverfahrens können gemeindespezifisch alle Bushaltestellen beurteilt werden. Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme und von Zweckbindungsfristen, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

Verkehrliche Bewertung:	
+ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)	
Beteiligte:	
Kreis Soest, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter	
Umsetzung:	
Festgelegte Haltestellestellen bis 01.01.2022. Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.	
I-3.2	Prüfauftrag: Detailplanung zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Planungsansatz:	
Für die auszubauenden Haltestellen sind jeweils die Defizite aufzuzeigen. Die Abstimmung mit allen Beteiligten sowie eine grobe Kostenschätzung sind vorzunehmen.	

I-4	Maßnahme: Seitenverlegung Bustreff Lippstadt
Hintergrund:	
Planungsvorhaben gemäß integriertem Mobilitätskonzept für die Stadt Lippstadt.	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen und Umsteigevorgänge zwischen Bus und Bahn sowie dem P+R-Parkplatz wurde als Maßnahmenvorschlag der Seitenwechsel zwischen Bustreff und P+R-Parkplatz vorgeschlagen. ■ Der Bustreff soll südlich der Rixbecker Straße auf der Seite des Bahnhofs barrierefrei mit taktilen Elementen, dynamischen Fahrgastinformationen und mit witterungsgeschützten Fahrgastunterständen neu errichtet werden. ■ Die Verknüpfung mit dem Fahrrad soll durch zusätzliche Errichtung von Fahrradstellplätzen verbessert werden. 	

- Auf der nördlichen Seite der Rixbecker Straße ist die Errichtung eines P+R Parkhauses mit der Ausweitung des Angebotes an Stellplätzen sowie Möglichkeiten zum Laden von Elektrofahrzeugen und Stellplätzen für ein evtl. Carsharing-Angebot geplant.

Wirtschaftliche Bewertung:

- Keine Angabe

Umsetzungsperspektive:

Eine Machbarkeitsstudie wurde erstellt - abschließender politischer Beschluss steht noch aus.