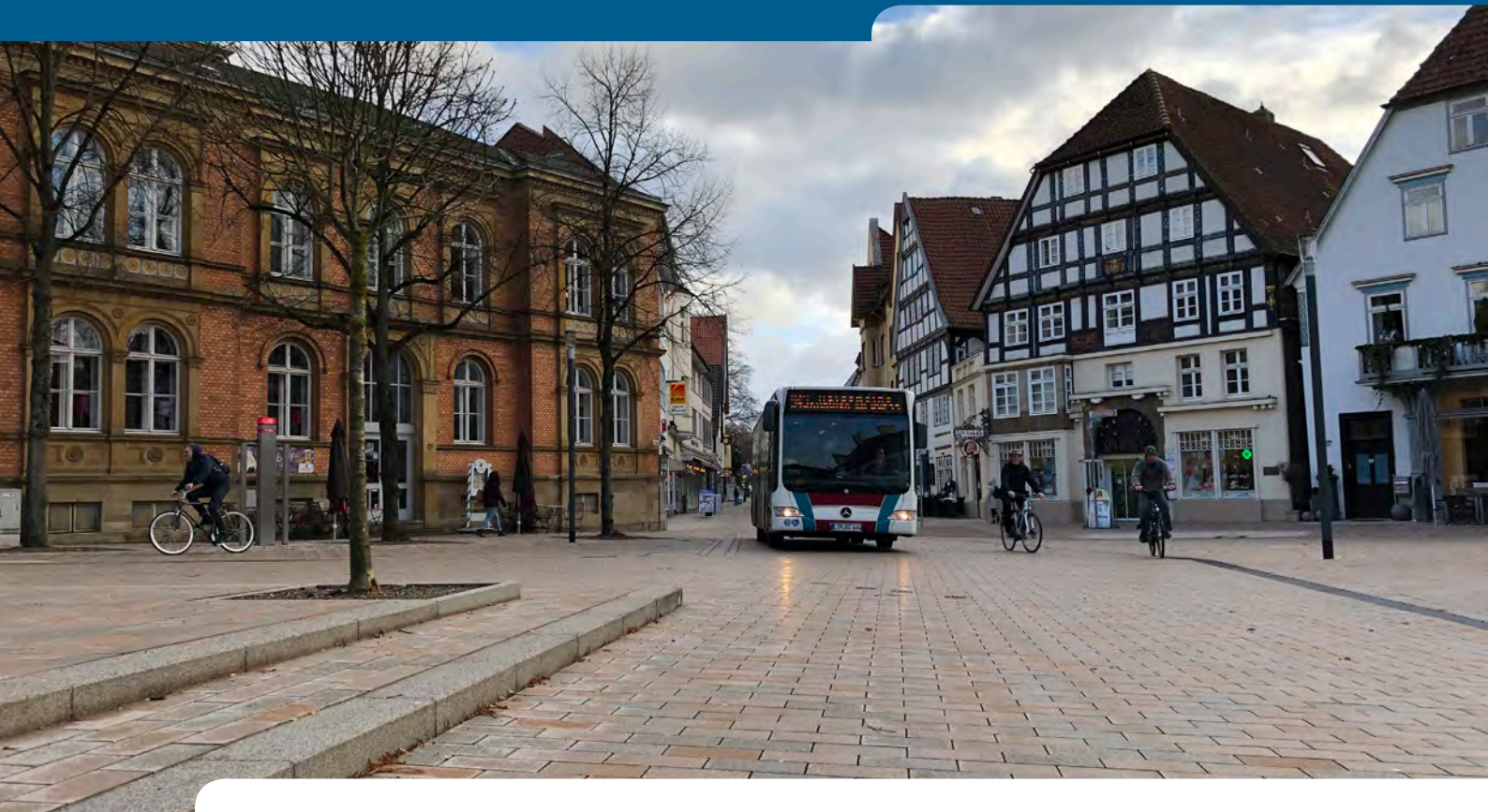




**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplannung Kommunikation



Bad Salzuflen

# Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität

Gefördert durch:



Bundesministerium für  
Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

Wird gefördert durch den  
Bundesrat



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
PARTNERSCHAFT



Projektträger Jülich  
Forschungszentrum Jülich

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Bad Salzuflen  
Fachdienst Stadtplanung und Umwelt  
Rudolph-Brandes-Allee 14  
32105 Bad Salzuflen

### Auftragnehmer



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

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dipl. Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung)  
Caroline Huth (M. Sc.)  
Dennis Stocksmeier (M. Sc.)  
Dennis Böhm (cand. Raumplanung) (Projektassistenz)

Dortmund, im Januar 2019

### Hinweis

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

Gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages:

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



## Nationale Klimaschutzinitiative

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen und Bildungseinrichtungen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>6</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>7</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>10</b>
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	12
1.2 Aufbau und Vorgehensweise	13
1.3 Beteiligungsprozess	15
<b>2 Status Quo Analyse</b> .....	<b>17</b>
2.1 Demographische Entwicklung	17
2.2 Erreichbarkeit und regionale Verflechtung	18
2.3 Mobilität der Wohnbevölkerung	20
2.4 Kfz-Verkehr	25
2.4.1 Klassifiziertes Straßennetz	26
2.4.2 Geschwindigkeitsregelungen	28
2.4.3 Straßenraumgestaltung und Ortseingänge	28
2.4.4 Kfz-Aufkommen	31
2.4.5 Erschließung der Innenstadt	34
2.4.6 Ruhender Verkehr	36
2.4.7 Übersicht über Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr	39
2.5 Öffentlicher Verkehr	39
2.5.1 Erschließung und Erreichbarkeit	39
2.5.2 Nutzende und Entwicklung	41
2.5.3 Service und Verknüpfung	43
2.5.4 Übersicht über Stärken und Schwächen des ÖPNV	44
2.6 Nahmobilität	44
2.6.1 Fußverkehr	44
2.6.2 Radverkehr	52
2.6.3 Übersicht über Stärken und Schwächen der Nahmobilität	57
2.7 Verkehrssicherheit	57
2.7.1 Gesamtbetrachtung und Entwicklungstrends	58
2.7.2 Unfallhäufungsstellen und unfallreiche Streckenabschnitte	60
2.7.3 Entwicklung der Kinderunfälle	63
<b>3 Bilanzierung und Minderungspotenziale</b> .....	<b>65</b>
<b>4 Zielsetzung und Handlungsfelder</b> .....	<b>71</b>
<b>5 Maßnahmen und Handlungskonzept</b> .....	<b>75</b>

---

5.1	Übergeordnete Maßnahmen	78
5.1.1	EXKURS – Digitalisierung	79
5.1.2	Maßnahmenkatalog	81
5.2	Fußverkehr (und Barrierefreiheit)	92
5.2.1	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen	92
5.2.2	Maßnahmenkatalog	97
5.3	Radverkehr	106
5.3.1	Rechtliche Grundlagen zur Ausweisung von Radwegen (Radwegebenutzungspflicht)	108
5.3.2	Radverkehr in kommunalen Stellplatzsatzungen	110
5.3.3	Netz- und Maßnahmenentwicklung in diesem Konzept	111
5.3.4	Maßnahmenkatalog	116
5.4	Motorisierter Verkehr (MIV, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr)	127
5.5	Maßnahmenübersicht, THG-Einsparungen und Zeitplan	150
<b>6</b>	<b>Verstetigungsstrategie</b> .....	<b>153</b>
<b>7</b>	<b>Controlling-Konzept</b> .....	<b>155</b>
<b>8</b>	<b>Kommunikationsstrategie</b> .....	<b>158</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>160</b>
	<b>Bilderquellen</b> .....	<b>163</b>
	<b>Anhang</b> .....	<b>164</b>
	<b>Zeit- und Finanzierungsplan</b> .....	<b>177</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Räumliche Einordnung und räumliche Struktur der Stadt Bad Salzuflen .....	11
Abb. 2: Bausteine und Vorgehensweise des Klimaschutz-Teilkonzeptes klimafreundliche Mobilität .....	14
Abb. 3: Anmerkungen aus dem Bürgerworkshop .....	16
Abb. 4: Veränderung der Altersstruktur in Bad Salzuflen nach Altersgruppen (2030 im Vergleich zu 2018) .....	17
Abb. 5: Altersaufbau der Bevölkerung in Bad Salzuflen 2018 und 2030.....	18
Abb. 6: Pendlerverflechtungen .....	19
Abb. 7: Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	21
Abb. 8: Modal Split nach Altersgruppen .....	23
Abb. 9: Modal Split in der Stadt Bad Salzuflen nach Wegezweck .....	23
Abb. 10: Modal Split nach Entfernungen .....	24
Abb. 11: Fahrtzeitvergleich Stadtteile - Innenstadt (ZOB) nach Verkehrsmittel.....	26
Abb. 12: Qualifiziertes Straßennetz auf Stadtgebiet der Stadt Bad Salzuflen .....	27
Abb. 13: Klassifiziertes Straßennetz mit Geschwindigkeiten .....	28
Abb. 14: Überbreite Straßen und starke Kfz-Prägung.....	29
Abb. 15: Geringer Wiedererkennungswert: Ortseingangssituationen an der Herforder Straße (links) und Exterschen Straße (rechts) .....	30
Abb. 16: Verkehrsmengen im Straßennetz (Kfz/24 h) .....	32
Abb. 17: Ein- und ausfahrender Kfz-Verkehr pro Tag .....	33
Abb. 18: Exemplarische Verkehrslage an einem Normalwerktag.....	34
Abb. 19: Freie Fahrt an vielen Stellen im Straßennetz (links); Staubereich Werler Straße (rechts)	34
Abb. 20: Verkehrsführung in der erweiterten Innenstadt .....	35
Abb. 21: Auslastung von Stellplatzanlagen an einem Normal-Werktag sowie am Wochenende ...	38
Abb. 22: Liniennetzplan des Stadtbusses der Stadt Bad Salzuflen.....	40
Abb. 23: Übersicht Liniennetzplan der Stadtbusse der Stadt Bad Salzuflen.....	41
Abb. 24: Entwicklung der Fahrgastzahlen des Stadtbusses in den letzten 10 Jahren.....	42
Abb. 25: Fahrgastzahlen des Stadtbusses im Jahresverlauf (2017) .....	42
Abb. 26: Gehweg an der Rudolph-Brandes-Allee.....	45
Abb. 27: Fußgängerüberweg an der Schlossstraße.....	46
Abb. 28: Unterführung im Bereich der Bahnhofstraße.....	46
Abb. 29: Beeinträchtigungen im taktilen Leitsystem .....	49
Abb. 30: Unterschiedliche Oberflächengestaltung in der Innenstadt Bad Salzuflen .....	50
Abb. 31: Beispiele in der Stadt Bad Salzuflen.....	51
Abb. 32: Distanz-Isochronen im Radverkehr.....	52
Abb. 33: Verkehrsbeziehungen aller Wege mit dem Fahrrad.....	53
Abb. 34: Beispiele in der Stadt Bad Salzuflen.....	56
Abb. 35: Entwicklung der Unfallzahlen in Bad Salzuflen .....	58
Abb. 36: Verunglückte in Bad Salzuflen .....	59
Abb. 37: Karten zur Verkehrssicherheit .....	62

Abb. 38: Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/a) 2010 bis 2016 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern .....	65
Abb. 39: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Fzkm/a) 2010 bis 2016 im Verkehr.....	66
Abb. 40: Fahrleistungen (in Mio. Fzkm/a) im Jahr 2016 im Verkehr .....	67
Abb. 41: Der CO <sub>2</sub> -Ausstoß (in t) 2016 im Verkehrsbereich, differenziert nach Fahrzeugkategorien .....	68
Abb. 42: Endenergieverbrauch in der Stadt Bad Salzuflen im Personenverkehr nach Fahrzeugkategorien.....	68
Abb. 43: CO <sub>2</sub> -Ausstoß (t/a) 2015 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern.....	69
Abb. 44: Endenergieverbrauch der Stadt Bad Salzuflen nach Sektoren .....	70
Abb. 45: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe im Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität .....	76
Abb. 47: Szenarien zur Mobilität der Zukunft.....	79
Abb. 48: Umgestaltung des Straßenraums (hier in der Tübinger Straße, Stuttgart) .....	93
Abb. 49: Piktogramme als Wiedererkennungsmerkmal .....	94
Abb. 50: Gestaltungsbeispiele Fußgängerleitsystem Bad Salzuflen.....	95
Abb. 51: Untersuchungsbereich Fußverkehr - Hauptachsen .....	100
Abb. 52: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010) .....	109
Abb. 53: Wunschliniennetz Bad Salzuflen (vergrößerte Darstellung im Anhang) .....	112
Abb. 54: Piktogrammstein.....	115
Abb. 55: Untersuchungsbereich - Hauptachsen im Radverkehrsnetz .....	120
Abb. 56: Mögliche zukünftige Gestaltung des Knotenpunkts „Werler Krug“ der B239 .....	128
Abb. 57: Ausführungsplanung zur Umgestaltung Osterstraße / Am Markt.....	129
Abb. 58: Veränderte Erschließung der Innenstadt Bad Salzuflen .....	130
Abb. 59: Vergleichbares DFI aus Lippe.....	132
Abb. 61: Maßnahmenübersicht im motorisierten Verkehr .....	135
Abb. 62: Mögliche CO <sub>2eq</sub> -Reduktion in t im Verkehr .....	151
Abb. 63: Zeit- und Finanzierungsplan (größere Ansicht siehe Anhang).....	152
Abb. 64: Werbeplakat zum Frühlingsfest.....	159

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerung nach Stadtteilen in der Stadt Bad Salzuflen .....	10
Tab. 2: Modal-Split-Anteile der Kommunen des Kreises Lippe im Vergleich.....	22
Tab. 3: Straßennetz von Bad Salzuflen im Vergleich.....	27
Tab. 4: Parkgebühren der Stadt Bad Salzuflen im Vergleich zu anderen Städten der Region .....	36
Tab. 5: Übersicht über die Parkhäuser der Stadt Bad Salzuflen.....	37
Tab. 6: Exemplarische Straßenraumverhältnisse ausgewählter Straßen in Bad Salzuflen .....	48
Tab. 7: Auswahl unfallbelasteter Strecken in Bad Salzuflen 2013-2017 .....	61
Tab. 8: Auszug aus dem Kinderunfallatlas.....	64

Tab. 9: Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche (in € pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr) .....	106
Tab. 10: Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Stadt Bad Salzuflen.....	111
Tab. 11: Beschreibung der Maßnahmenempfehlungen auf den Hauptachsen .....	113
Tab. 12: Klimaschutzziele der Europäischen Union .....	150
Tab. 13: Beispielhafte Indikatoren als Messgröße zur Evaluation .....	156

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
ALF	Anruflinienfahrten
AST	Anrufsammeltaxi
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauO NRW	Bauordnung Nordrhein-Westfalen
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
CNG	Erdgas
DB	Deutsche Bahn
DFI	dynamisches Fahrgastinformationssystem
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
EFRE	Europäische Fonds für regionale Entwicklung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FG-LSA	Fußgänger – Lichtsignalanlage
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FöRi-Nah	Förderrichtlinien Nahmobilität
HBR	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
HWK	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handwerkskammer
IT-NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
KEP	Kurier-Express- und Paket-Dienste
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG	Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe
LCA	Lebenszyklusanalyse
LPG	Autogas
LSA	Lichtsignalanlagen
LV	Leichtverletzter



---

Mo.-Fr.	Montag - Freitag
mbH	mit beschränkter Haftung
MiD	Mobilität in Deutschland
MiV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OWL	Ostwestfalen-Lippe
PHEV	Plug-In-Hybrid-Fahrzeug
Pkw	Personen Kraftwagen
PS	Personenschaden
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB 72	Regionalbahn 72
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
SMM	Schulisches Mobilitätsmanagement
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerlastverkehr
THG	Treibhausgas
UBA	Umweltbundesamt
Ü. NN.	Über Normal Null
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof

## 1 Einleitung

Die Stadt Bad Salzuflen gehört zum Kreis Lippe und liegt damit im Nordosten des Bundeslandes Nordrhein- Westfalen an der Grenze zum Land Niedersachsen. Im Norden und Westen grenzt Bad Salzuflen an den Kreis Herford an, im Osten und Süden schließen sich die ebenfalls zum Kreis Lippe gehörenden Städte Lemgo, Lage und Leopoldshöhe an. Im Westen und Südwesten liegt das Oberzentrum Bielefeld. Die Topografie wird bestimmt durch das Lipper Bergland. So liegt der tiefste Punkt des Stadtgebietes auf etwa 34 m ü. NN, der höchste auf 250 m ü. NN.

Die Bevölkerung von rund 56.000 Einwohnern erlaubt die Einordnung als große Mittelstadt. Strukturell gliedert sich die Stadt Bad Salzuflen in zwölf Stadtteile. Der mit Abstand bevölkerungsreichste Stadtteil ist der Stadtteil Bad Salzuflen mit rund 21.000 Einwohner, was einem Anteil von 37 % entspricht. Die nächst größeren Anteile stellen die Stadtteile Schötmar mit 8.900 Einwohner und einem Anteil von 16 % sowie Werl-Aspe mit 7.600 Einwohner, was einem Anteil von rund 14 % entspricht.

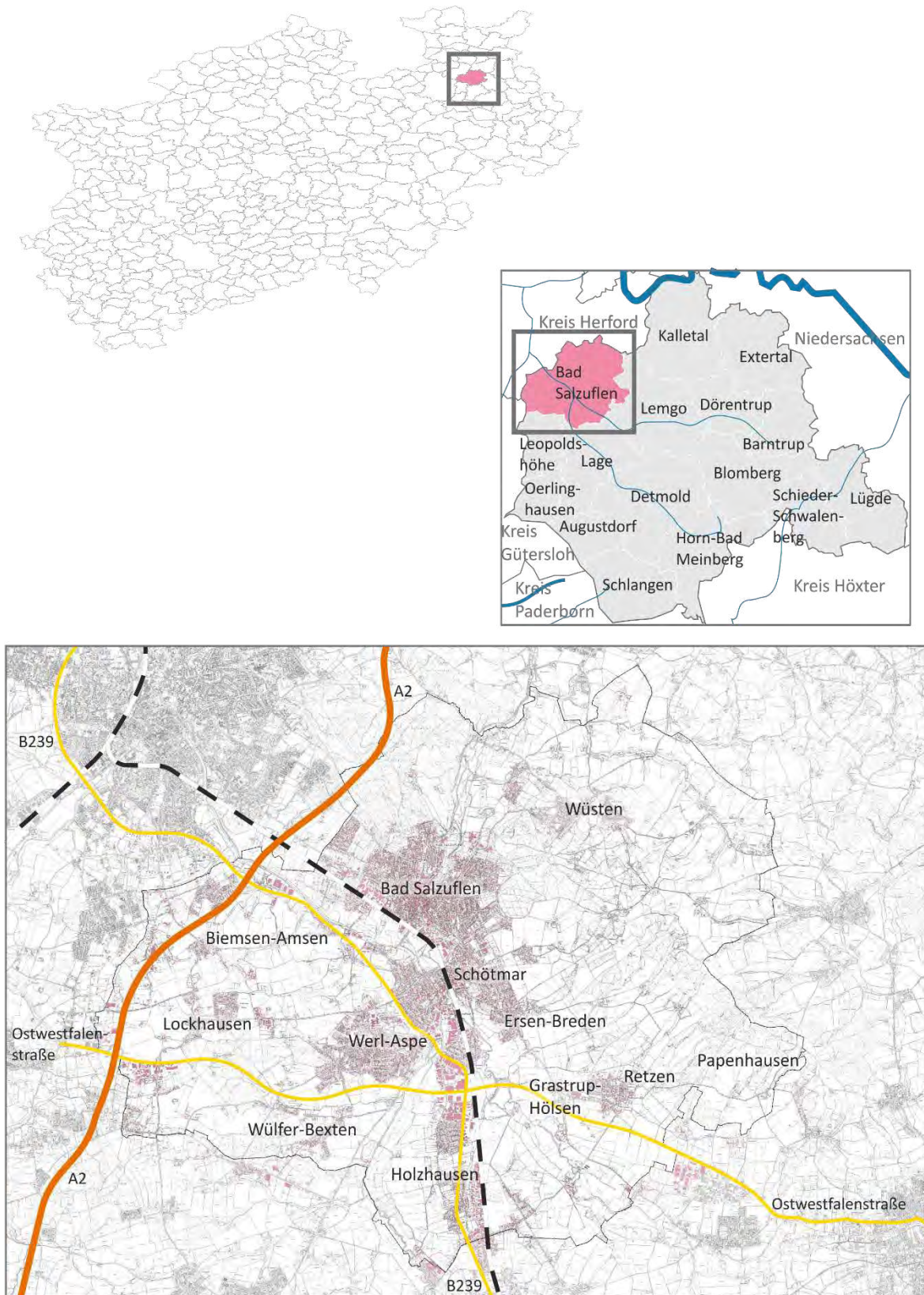
**Tab. 1: Bevölkerung nach Stadtteilen in der Stadt Bad Salzuflen**

Stadtteil	Einwohner	Anteil
Bad Salzuflen	20.677	36,8 %
Biemsen-Ahmsen	1.522	2,7 %
Ehrsen-Breden	3.326	5,9 %
Gastrup-Hölsen	791	1,4 %
Holzhausen	3.142	5,6 %
Lockhausen	3.128	5,6 %
Papenhausen	53	0,1 %
Retzen	1.436	2,6 %
Schötmar	8.930	15,9 %
Werl-Aspe	7.646	13,6 %
Wülfer-Brexten	1.831	3,3 %
Wüsten	3.750	6,7 %
<b>Stadt Bad Salzuflen</b>	<b>56.232</b>	

Quelle: Planersocietät nach Zahlen der Stadt Bad Salzuflen (Stand 31.12.2017)

Der Kernstadtbereich wird von der Stadt Bad Salzuflen gebildet und ist Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt. Im Norden anschließend weist er außerdem eine Vielzahl von Kureinrichtungen auf.

Abb. 1: Räumliche Einordnung und räumliche Struktur der Stadt Bad Salzufflen



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzufflen

Der Stadtteile Schötmar, Ersen-Breden und Werl-Aspe liegen in unmittelbarer räumlicher Nähe und gehen fließend in die Siedlungsbereiche der Kernstadt über. Die im weiteren disperse Siedlungs-

struktur erschwert zum Teil die Austauschbeziehungen zwischen den Stadtteilen bzw. sorgt für andersgelagerte Ausrichtung hin zu umliegenden Städten. So sind, für Einwohnerinnen und Einwohner aus peripheren Bereichen, zum Beispiel Standorte des Einzelhandels oder von Arbeitsplätzen in den Nachbarkommunen Herford, Bielefeld, Lage oder Lemgo zum Teil besser oder schneller zu erreichen als in der Kernstadt Bad Salzuflen.

## 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Juni 2018, und damit während der Erstellung des vorliegenden Klimaschutzteilkonzeptes, muss die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erklären die bis zum Jahr 2020 angestrebten Klimaschutzziele deutlich zu verfehlen. Erklärtes Ziel war hierbei eine Verringerung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) um mindestens 40% (über alle Sektoren wie Energiewirtschaft, Industrie oder Verkehr) gegenüber dem Jahr 1990. Nach derzeitigem Stand beträgt ebendiese Reduktion 28%. Die Wichtigkeit des vorliegenden Planwerks jedoch wird noch deutlicher anhand eines weiteren Faktens untermauert, denn Ziel der Europäischen Union im Verkehrssektor ist es, bis zum Jahr 2030 und gegenüber dem Jahr 2008 eine Reduktion von 20% zu erreichen. Entgegen dieser Zielsetzung steigt der Ausstoß an THG-Emissionen in Deutschland jedoch seit dem Jahr 2012 wieder an. Im Vergleich zum Jahr 2008 wurde im Jahr 2017 rund 4% mehr THG emittiert.

Die Stadt Bad Salzuflen hat sich aus diesen, aber auch aus einer Reihe anderer Gründe dafür entschlossen „die zukünftige Mobilitätsentwicklung in eine umweltverträgliche Mobilität [zu] lenken“.

Bereits im Jahr 2007 wurde eine Arbeitsgruppe „kommunaler Klimaschutz“ gegründet, die sich aus Mitgliedern der Ratsfraktionen, Vertretern der Stadtwerke und des Umweltzentrums Heerser Mühle sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt zusammensetzte. Im Verlaufe der Arbeit dieser Arbeitsgruppe wurde die Erstellung einer fortschreibbaren CO<sub>2</sub>-Bilanz und im Weiteren auch die Aufstellung eines Klimaschutzkonzeptes beschlossen.

Darüber hinaus werden bereits seit mehreren Jahren Klimaschutz- und Energiesparprojekte in Schulen, Kindergärten, dem Rathaus oder der Feuerwehr durchgeführt. Auch hat die Stadt Bad Salzuflen bereits zum fünften Mal am Stadtradeln teilgenommen.

Die Stadt Bad Salzuflen möchte nun die zukünftige Verkehrsentwicklung in eine umweltverträgliche Mobilität lenken und ein Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ erstellen, in dem als Handlungsrahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung eine Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre in einem offenen, dialogorientierten Prozess entwickelt werden soll.

Der Mobilitätsbereich steht derzeit u. a. vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der erforderlichen Finanzierung der Infrastruktur sowie der erhöhten Mobilitätskosten, der zunehmenden Knappheit fossiler Energie sowie den erhöhten Anforderungen aus dem Klimaschutz vor neuen Herausforderungen. Dabei sollen Möglichkeiten und zukünftige Projekte der Stadt zur Förderung der Nahmobilität, des Radverkehrs, des ÖPNV, der Verkehrssicherheit, der intermodalen Schnittstellen, der E-Mobilität sowie zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur und des Mobilitätsmanagements geprüft und aufgezeigt werden.

Das Konzept baut auf den bestehenden bzw. aktuellen Planungen der Stadt auf. Grundlagen, wie eine 2017 durchgeführte Mobilitätserhebung, Grundlagenpläne wie der Fachbeitrag Mobilität und Lärminderung zum VEP sowie das Verkehrskonzept Innenstadt mit wesentlichen für das Konzept relevanten Inhalten und verkehrliche Analysen, liefern wichtige Informationen.

Im Maßnahmenteil werden Konzepte und Maßnahmen entwickelt, die zur Erreichung der Ziele geeignet sind. Das Konzept soll verkehrsmittelübergreifend und integrativ angelegt sein, wobei im Sinne der Zielsetzungen eines Klimaschutzteilkonzepts Mobilität der Modal Split für den Umweltverbund weiter gestärkt werden sollen. Einen besonderen Stellenwert nimmt dabei sicher der Radverkehr ein. Das Handlungsfeld intermodaler Schnittstellen wird ebenso eine wesentliche Bedeutung einnehmen wie die Aufwertung öffentlicher Räume (und damit auch von Straßenräumen) zur Förderung der Nahmobilität. Dies ist auch vor dem Hintergrund der Stadt Bad Salzuflen als Kurstadt und damit „Stadt der Gesundheit“ wichtig. Denn „Städte[,] die ihre Bewohner in Bewegung setzen, betreiben ganz nebenbei die billigste Gesundheitspolitik“<sup>1</sup>. Und auch hinsichtlich des Standortes Bad Salzuflen mit dem Bäderstatus sowie den dazugehörigen Voraussetzungen auf der einen und der Glaubwürdigkeit (Thermalsole-Heilbad, Gesundheit vs. hohes Kfz-Aufkommen, alles muss mit dem Pkw erreichbar sein) auf der anderen Seite, liegt hier eine hohe Bedeutung vor.

Im Konzept geht es also nicht nur um die Frage, wie sich das Mobilitätsverhalten verändern wird und welche Auswirkungen davon zu erwarten sind, sondern vielmehr um die Frage, in welche Richtung sich das Verkehrsverhalten der Bevölkerung, der Besucher und Touristen und des Wirtschaftsverkehrs verändern soll. Das Konzept ist folglich eine programmatische, verkehrspolitische Aussage.

Dies setzt bereits bei der Erarbeitung des gesamten Konzepts eine Umsetzungsorientierung voraus. Es wird nicht nur durch seinen quantitativen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, sondern – im Sinne einer modernen Stadt- und Verkehrsplanung - in der integrierten Betrachtung von Stadt- und Verkehrsplanung mit den Umweltthemen Klimaschutz, Lärminderung, Luftreinhaltung und Gesundheitsförderung gesehen. Maßnahmenfelder aus den verschiedenen umweltorientierten Planungen bzw. Konzepten sind oftmals deckungsgleich. Moderne Verkehrsentwicklungspläne verknüpfen damit auch die Themen Verkehrssicherheit, Ressourcenschutz, Barrierefreiheit und soziale Teilhabe im Sinne einer lebenswerten Stadt mit hohen Aufenthaltsqualitäten und für alle Bevölkerungsgruppen. Diesen Anspruch erfüllt auch das Konzept „Klimafreundliche Mobilität“ der Stadt Bad Salzuflen.

## 1.2 Aufbau und Vorgehensweise

Der Bearbeitungsprozess zur Erstellung des Klimaschutz-Teilkonzepts klimafreundliche Mobilität lässt sich grob in sechs Arbeitsschritte gliedern und ist dabei in seinen Inhalten auch durch den Fördermittelgeber determiniert:

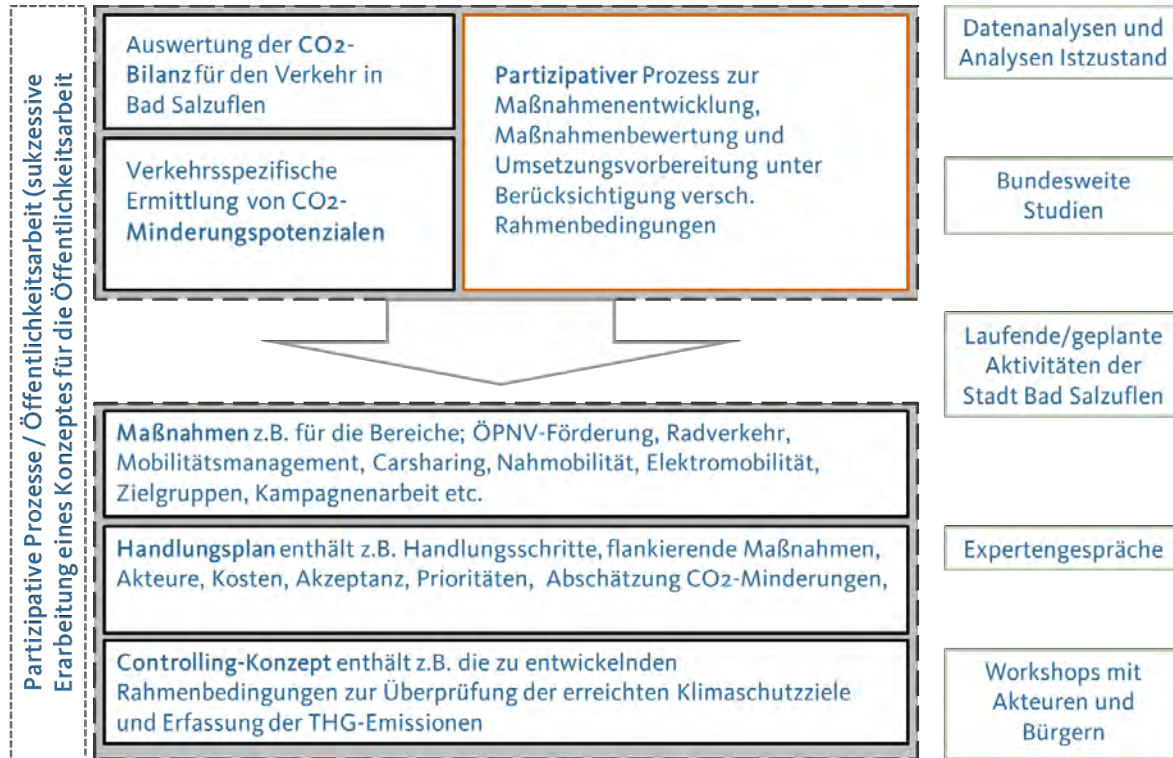
- Eine umfangreiche und zielorientierte Bestandsanalyse, inklusive einer Erhebung zum Mobilitätsverhalten durch eine Haushaltsbefragung,
- die Erstellung einer CO<sub>2</sub>-Bilanz,

---

<sup>1</sup> Gehl 2014, S. 78

- eine Potenzialanalyse mit Szenarienbetrachtung zu Zielsetzung und Wirkungsabschätzung,
- die Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs mit verschiedenen Handlungsfeldern für alle Verkehrsträger,
- die Entwicklung eines Controlling-Konzeptes zur anhaltenden Erfolgsmessung sowie
- eine Konzeption für die Öffentlichkeitsarbeit und einer Strategie zur Aktivierung von Bürgern und Akteuren

**Abb. 2: Bausteine und Vorgehensweise des Klimaschutz-Teilkonzeptes klimafreundliche Mobilität**



Quelle: Planersocietät

Begleitet wurde die Erarbeitung des Klimaschutz-Teilkonzeptes durch einen Kommunikationsprozess mit der Verwaltung, dem Lenkungskreis und der Fachöffentlichkeit sowie durch die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen und Merkmale, die die Raumstruktur und Erreichbarkeit in Bad Salzuflen bestimmen, werden in Kapitel 2 behandelt. Hervorzuheben sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse (Kap. 2). Eine THG-Bilanzierung für den Teilbereich Verkehr/Mobilität wird auf Grundlage des, der Stadt Bad Salzuflen, vorliegenden Berichts zur Energie- und Treibhausgasbilanz erfolgen (Kap. 3). Mit Hilfe von Szenarien werden zukünftige Entwicklungsspielräume im Verkehrsbereich entwickelt. Die darin definierten Handlungs- und Zielfelder basieren auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und bilden das Grundgerüst für das Handlungskonzept (s. Kap. 5).

### 1.3 Beteiligungsprozess

Das Klimaschutzteilkonzept klimafreundliche Mobilität zeichnete sich von Anfang dadurch aus, dass sich viele Bürger und Organisationen an der Erstellung beteiligt haben. Neben der Verwaltung sind auch viele Bürger zu klimafreundlicher Mobilität in Bad Salzuflen motiviert. Sie sollten möglichst dauerhaft in den sich anschließenden Umsetzungsprozess eingebunden werden.

So konnte davon profitiert werden, dass engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Akteure bereits zeitnah nach Beginn der Erarbeitungsphase in Interviews ihre Ideen einbrachten. Dazu gehörten die Vertreter des Beirats für Menschen mit Behinderungen der Stadt Bad Salzuflen, ein Vertreter des ADFC, die Stadtwerke Bad Salzuflen sowie die Staatsbad Salzuflen GmbH.

Darüber hinaus diskutierten in einem Bürgerworkshop am 13. Juni 2018 etwa 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger, Interessenvertreter und Mandatsträger im Rathaus der Stadt Bad Salzuflen. Ziel der Veranstaltung war es, seitens des Büros Planersocietät als Auftragnehmer über den Stand des Klimaschutz-Teilkonzeptes mit Zwischenergebnissen zu berichten und den Teilnehmenden in Bad Salzuflen die Möglichkeit zu geben, eigene Erfahrungen und Ideen in Bezug auf die Analyse und die Maßnahmenentwicklung zur klimafreundlichen Mobilität in Bad Salzuflen einzubringen. Hierfür wurden zu vier Themenbereichen Kleingruppen gebildet, denen spezifische Leitfragen zur Diskussion bzw. Ideenfindung vorgeschlagen wurden. Für die Themenblöcke

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit, Service und weitere begleitende Maßnahmen
- Motorisierter Verkehr

wurden Vorschläge und Anmerkungen gemacht, teils mit strategischem Charakter (z.B. den ÖPNV zu beschleunigen sowie verstärkt zu bewerben), teils als konkret verortete Maßnahmen (z.B. Änderung der Führungsform an der Beetstraße). Außerdem wurden aufgrund der detaillierten Ortskenntnis bzw. der Kenntnis bestimmter Verkehrssituationen wertvolle Hinweise zur Bestandsbewertung gegeben.

Abb. 3: Anmerkungen aus dem Bürgerworkshop



Quelle: Planersocietät

Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sind in die Maßnahmenentwicklung und das Handlungskonzept eingeflossen.



## 2 Status Quo Analyse

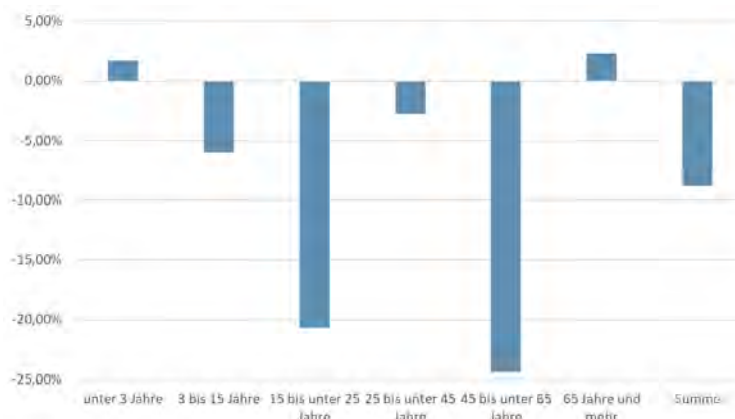
Die Grundlage für die Entwicklung eines auf die Stadt Bad Salzuflen zugeschnittenen Maßnahmenplans in Bezug auf Verkehr bzw. Mobilität bildet eine fundierte Analyse des Verkehrsgeschehens bzw. der Bedingungen der Mobilität. Zu diesem Zweck wurden von der Stadt Bad Salzuflen Unterlagen und Planwerke zur Verfügung gestellt sowie eigene Analysen durchgeführt, die es möglich machten, ein Bild des Verkehrsgeschehens zu erhalten und Aussagen zu den einzelnen Verkehrsarten bzw. Verkehrsmitteln und ihren Entwicklungsmöglichkeiten zu treffen. Einer der wichtigsten Indikatoren in der Verkehrsplanung ist der Modal Split-Anteil, der die Verteilung zurückgelegter Distanzen in einer Stadt auf die einzelnen Verkehrsträger abbildet.

Im Folgenden wird detailliert der Ist-Zustand des Verkehrsgeschehens und der Mobilitätsbedingungen im Personenverkehr, differenziert nach Verkehrsträgern, in Bad Salzuflen analysiert und Potenziale für eine klimafreundliche Mobilität dargestellt. Darüber hinaus sind in die Bestandsanalyse zahlreiche Anregungen engagierter Bürgerinnen und Bürger und Initiativen aus den Workshops, aus von ihnen erstellten Konzepten sowie Rückmeldungen an die Verwaltung eingeflossen.

### 2.1 Demographische Entwicklung

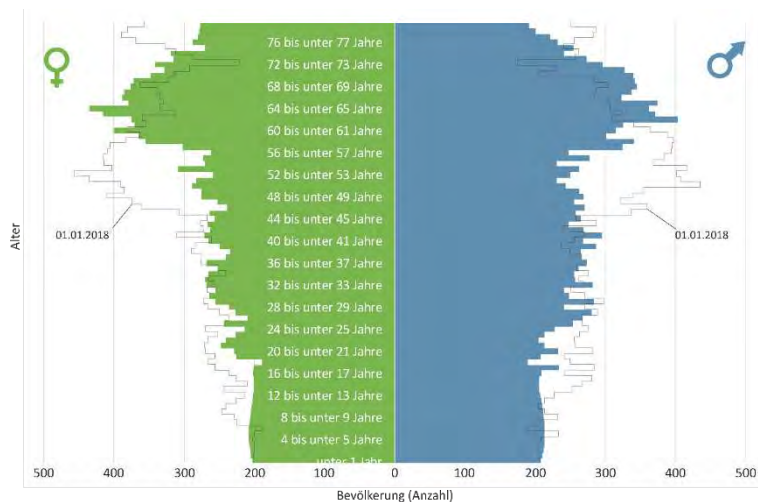
Für die Zukunft ist laut der Gemeindemodellrechnung des Statistischen Landesamts (IT.NRW) ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten. Es wird bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2018 mit einem Rückgang von fast 9 % oder 8.000 Einwohner auf dann rund 43.000 Einwohnerinnen und Einwohner gerechnet. Mindestens so weitreichend wie der absolute Rückgang der Bevölkerungszahl ist allerdings die sich ändernde Altersstruktur. Bereits im Jahr 2018 waren 49 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt 50 Jahre und älter und ein Viertel (26 %) 65 Jahre und älter. Bis zum Jahr 2030 wird die Zahl der Einwohner zwischen 65 und unter 75 Jahren um 18 % steigen. Damit wären im Jahr 2030 fast 30 % der Einwohnerinnen und Einwohner 65 Jahre und älter.

**Abb. 4: Veränderung der Altersstruktur in Bad Salzuflen nach Altersgruppen (2030 im Vergleich zu 2018)**



Quelle: Planersocietät und Datengrundlage des IT.NRW

Im Bereich jüngerer Altersklassen sind zum Teil erhebliche Rückgänge zu verzeichnen.

**Abb. 5: Altersaufbau der Bevölkerung in Bad Salzuflen 2018 und 2030**

Quelle: Planersocietät und Datengrundlage des IT.NRW

Über die Zahl und Zusammensetzung der Bevölkerung hinaus kann davon ausgegangen werden, dass sich die zukünftigen Senioren generationen anders verhalten werden als die heutige. Eine wesentlich - dank des weiter zunehmenden medizinischen Fortschritts - aktivere Generation, eine hohe Führerscheinbesitzquote auch bei den Frauen, eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut und auch die technologischen Möglichkeiten zu nutzen weiß bzw. akzeptiert, lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten. Gleichzeitig könnte der Trend einer zunehmend pragmatischen bzw. flexibleren Verkehrsmittelwahl Möglichkeiten der Multimodalität eröffnen. Dies erfordert jedoch auch einen starken Einsatz unterstützender informations- und kommunikationstechnologischer Anwendungen. Auch durch zielgruppengerechte Angebote bzw. Ansprache im ÖPNV können Nutzerpotenziale erschlossen werden. Zudem werden höhere Anforderungen an Barrierefreiheit (z.B. an den ÖV-Haltestellen und den eingesetzten Fahrzeugen) und den Fahrkomfort (z.B. kürzere Haltestellendistanzen, Serviceleistungen) gestellt werden. Diese Entwicklung stellt die Stadt Bad Salzuflen, gerade auch als Aufgabenträger, sowie die Verkehrsunternehmen in vielerlei Hinsicht vor neue Aufgaben. Es gilt daher die verkehrlichen Planungen frühzeitig an diese Entwicklungen anzupassen.

## 2.2 Erreichbarkeit und regionale Verflechtung

Im Straßenverkehr ist die Stadt Bad Salzuflen mit dem direkten Anschluss an die Autobahn 2 als eine bedeutende Ost-West-Verbindung und eine der meist frequentierten Autobahnen Deutschlands gut angebunden. So beträgt die Fahrtzeit mit dem Pkw in das nächstgelegene Oberzentrum, die Stadt Bielefeld, nur gut 30 Minuten.

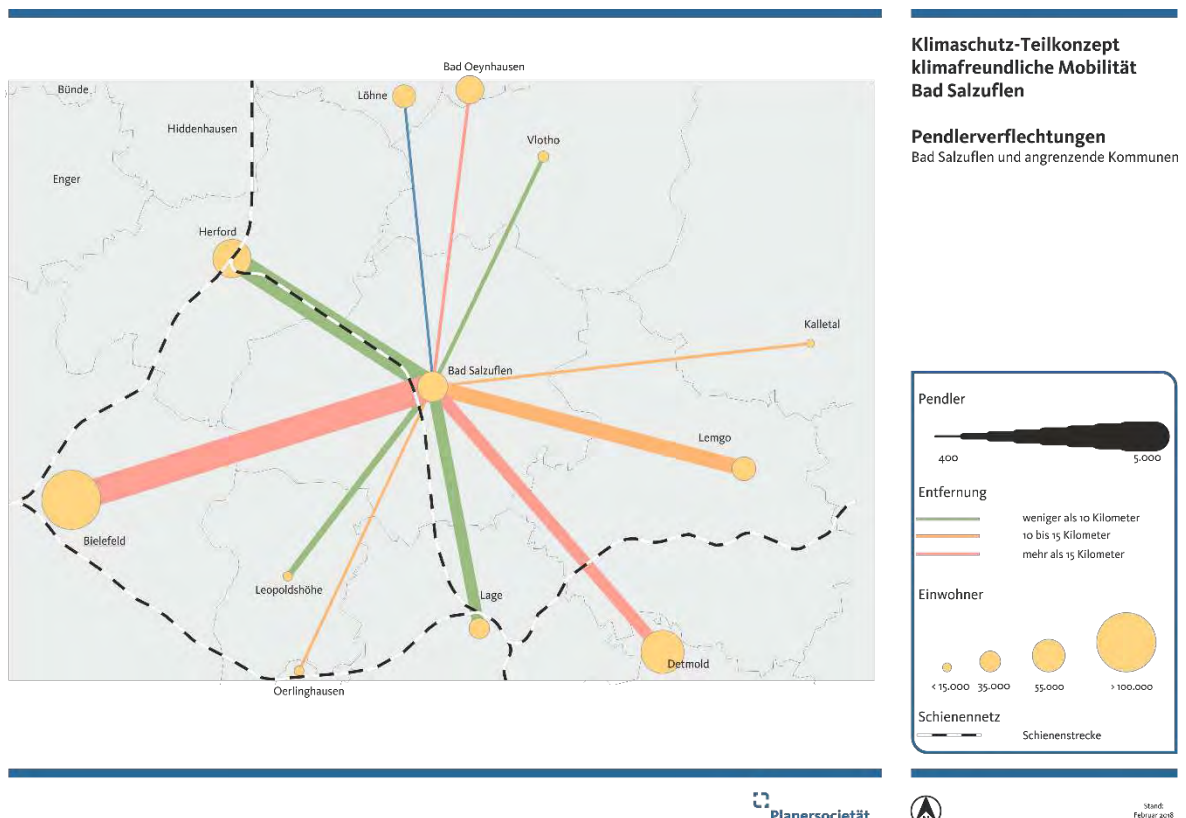
Im ÖPNV ist die Stadt über die RB 72 an die Strecke Paderborn - Herford angebunden und dort an den Regional- und Fernverkehr in Richtung des Oberzentrums Bielefeld sowie der Metropolregionen Ruhrgebiet und Hannover. Die Schienenerschließung erfolgt dabei über die Bahnhaltedpunkte Bad Salzuflen, Schötmar und Sylbach.

Die verkehrliche Erschließung und die Erreichbarkeit liegen in engem Wechselverhältnis zu den regionalen Verflechtungen. Dabei stehen die alltäglichen, räumlichen Bewegungen des pendelnden Verkehrs im Mittelpunkt. So sind fast drei Viertel (71%) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Bad Salzuflen Einpendelnde. Von den rund 12.500 Einpendelnden stammen jeweils gut ein Zehntel aus dem Oberzentrum Bielefeld sowie den Städten Lage, Lemgo und Herford.

Bei den rund 13.300 Auspendelnden aus der Stadt Bad Salzuflen ist die herausragende Bedeutung des Oberzentrums Bielefeld erkennbar, das zu fast einem Viertel (23%) Ziel der Auspendelnden ist. Auch hier folgen die Städte Herford (17%) sowie Lemgo und Detmold (je 9%).

Für das Klimaschutzteilkonzept von besonderem Interesse sind hierbei jene Pendelndenverknüpfungen, die in Entfernungsklassen liegen, die auch mit dem nicht motorisierten Verkehr zurückgelegt werden könnten. Dabei geht man grundsätzlich davon aus, dass Entfernungsklassen bis 15 Kilometer grundsätzlich auch für den Radverkehr möglich sind.<sup>2</sup>

Abb. 6: Pendlerverflechtungen



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des IT.NRW

<sup>2</sup> Sämtliche Zahlen stammen vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (Stand: Februar 2018)

## 2.3 Mobilität der Wohnbevölkerung<sup>3</sup>

Im Auftrag der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) mbH sowie des Kreises Lippe wurde im Jahr 2017 eine Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe durchgeführt. Hierzu gab es auch eine Detailauswertung für die Stadt Bad Salzuflen.

Die Erhebung fand zwischen dem 8. September und dem 20. Oktober 2017 an den Stichtagen zwischen Dienstag und Donnerstag und außerhalb von Schulferien und Feiertagen statt. Die Erhebung wurde telefonisch, schriftlich sowie online durchgeführt. Dazu wurde für den gesamten Kreis eine Zufallsstichprobe von 30.400 Adressen generiert, von denen in der Stadt Bad Salzuflen 391 Haushalte mit 832 Personen erreicht wurden.

Erfasst wurden so 2.142 Wege, was durchschnittlichen 2,6 Wegen pro Person pro Tag entspricht. Damit liegt die Stadt Bad Salzuflen ebenso wie der Kreis Lippe leicht unter der durchschnittlichen Wegezahl vergleichbarer Kreise wie dem Kreis Coesfeld (2,8 Wege) oder der Kreise Borken (3,4 Wege) und Warendorf (3,2 Wege).

### *Verkehrsmittelverfügbarkeit*

Insgesamt verfügen 92% der Haushalte über mindestens einen Pkw, 41% der Haushalte sogar über zwei oder mehr Pkw. Im Mittel wurden 1,4 Pkw pro Haushalt ermittelt, was 670 Pkw/1.000 Einwohnern entspricht. Dieser Wert liegt höher als im NRW weiten Durchschnitt (1,2 Pkw pro Haushalt) sowie über dem bundesweiten Durchschnitt, der im Jahr 2017 bei 548 Pkw je 1.000 Einwohner lag<sup>4</sup>. Im kreisweiten Vergleich liegt die Stadt Bad Salzuflen hiermit allerdings hinter Detmold (zusammen mit Horn-Bad Meinberg) auf dem zweiten Platz.

Ein leicht anderes Bild ergibt sich hinsichtlich der Fahrradbesitzquote. Zwar liegt hier der Ausstattungsgrad mit 1,9 Fahrrädern je Haushalt leicht über dem der Pkw. Jedoch verfügen 17,1% der Haushalte auch über kein Fahrrad (während dies nur auf 8% bei der Pkw Ausstattung zutraf). Dabei entspricht der Ausstattungsgrad an Fahrrädern exakt dem landesweiten Durchschnitt von Nordrhein-Westfalen. Eine hohe Quote weist die Stadt Bad Salzuflen hinsichtlich von E-Bikes auf. Zum Erhebungszeitraum verfügten bereits 16% der Haushalte über mindestens ein E-Bike.

Ein anderes Bild ergibt sich betrachtet man die Verfügbarkeit von ÖPNV-Dauerkarten. Lediglich 14,1% der Haushalte verfügen über mindestens ein ÖV-Ticket. Hier besteht somit noch deutliches Potenzial.

---

<sup>3</sup> Alle Daten sind der Mobilitätsbefragung des Jahres 2017 entnommen (KVG Lippe mbH 2018)

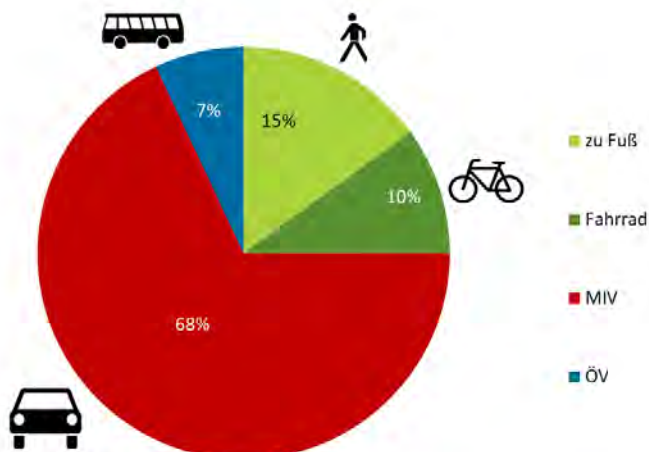
<sup>4</sup> Statistisches Bundesamt 2017

### Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner

Rund 82% aller Befragten waren am werktäglichen Stichtag außer Haus. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 2,6 Wege zurückgelegt. Allerdings waren auch 18,2% der Befragten am Stichtag nicht außer Haus. „Dieser Wert liegt deutlich über dem in der MiD 2008 für NRW ermittelten Wert von 9,8%“.<sup>5</sup>

Die Verkehrsmittelwahl bei den Außerhausaktivitäten, die an den Stichtagen unternommen wurden, zeigt eine deutliche Dominanz des Kfz-Verkehrs. Rund 68% der Befragten nutzte als Selbst- oder Mitfahrende ein Kfz.

**Abb. 7: Verkehrsmittelwahl (Modal Split)**



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der KVG Lippe mbH 2018

Im Vergleich mit anderen Kommunen des Kreises Lippe fällt ein vergleichsweise hoher Fußverkehrsanteil auf. Der Fahrradanteil liegt im kreisweiten Durchschnitt und der ÖV, aber auch der Kfz-Anteil liegen etwas unter dem kreisweiten Durchschnitt.

5 KVG Lippe mbH 2018, S. 36

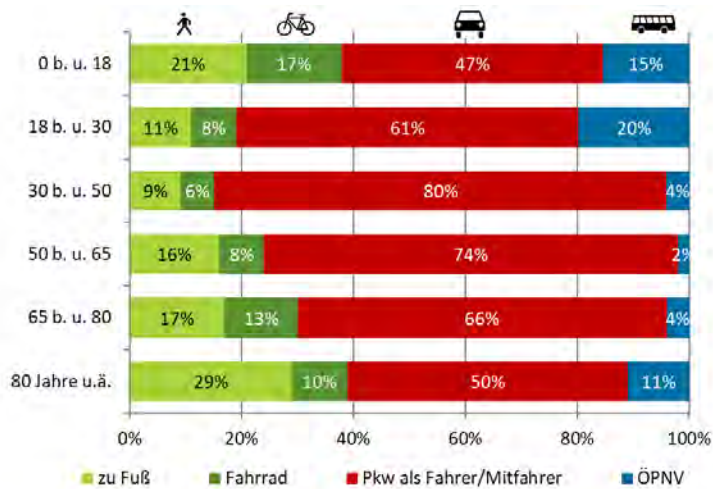
Tab. 2: Modal-Split-Anteile der Kommunen des Kreises Lippe im Vergleich

Gemeinde	Fuß	Fahrrad	ÖV	Kfz
Augustdorf	11 %	7 %	6 %	75 %
<b>Bad Salzuflen</b>	<b>15 %</b>	<b>10 %</b>	<b>7 %</b>	<b>68 %</b>
Barntrup	13 %	4 %	6 %	76 %
Blomberg	13 %	5 %	7 %	74 %
Detmold	13 %	13 %	10 %	64 %
Dörentrup	6 %	4 %	9 %	81 %
Extertal	8 %	3 %	8 %	81 %
Horn-Bad Meinberg	9 %	8 %	8 %	74 %
Kalletal	6 %	3 %	9 %	82 %
Lage	8 %	10 %	6 %	76 %
Lemgo	9 %	18 %	9 %	64 %
Leopoldshöhe	9 %	10 %	10 %	76 %
Lügde	8 %	9 %	7 %	76 %
Oerlinghausen	11 %	7 %	8 %	75 %
Schieder-Schwalenberg	8 %	4 %	11 %	77 %
Schlangen	9 %	13 %	12 %	66 %
<b>Kreis Lippe</b>	<b>11 %</b>	<b>10 %</b>	<b>8 %</b>	<b>70 %</b>

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der KVG Lippe mbH 2018

Die Verkehrsmittelwahl weist jedoch hinsichtlich des Alters Unterschiede auf. Interessant ist hierbei vor allem die Tatsache, dass sich die Zunahme des MIV Anteils bei Personen über 18 Jahren nicht so deutlich ausfällt wie in anderen Kommunen des Kreises. Vielmehr nimmt der ÖV-Anteil noch einmal von 15% auf 20% zu. Allerdings sinken auch die Anteile des nicht motorisierten Verkehrs, die deutlich unter den Durchschnittswerten liegen. So liegt der Anteil des Fahrrades bei gerade einmal 8%, nur 11% sind zu Fuß mobil. Den geringsten Anteil am nicht motorisierten Verkehr weist die Altersgruppe zwischen dreißig und unter fünfzig Jahren auf. Hier liegen Fuß- und Radverkehrsanteil bei gerade einmal 9% bzw. 6%.

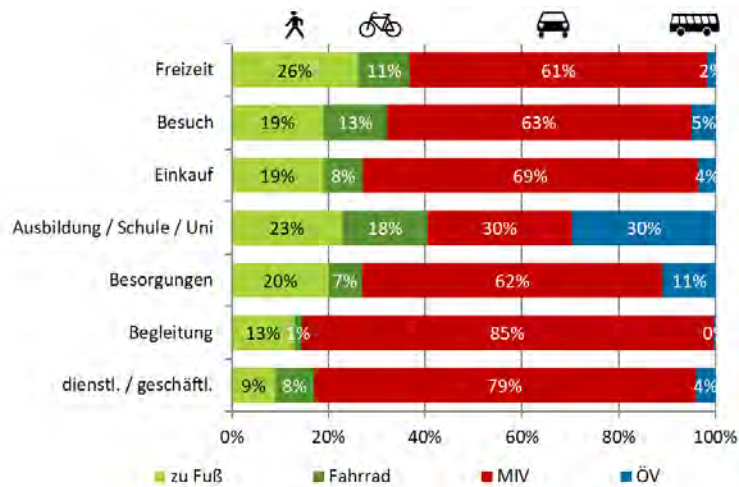
Abb. 8: Modal Split nach Altersgruppen<sup>6</sup>



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der KVG Lippe mbH 2018

Darüber hinaus lässt sich jedem Wegezweck eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Zunächst fällt wieder die Dominanz des MIV auf. Zu allen Wegezwecken außer auf Ausbildungswegen liegt der Anteil des MIV bei über 60%. Besonders auffällig ist hierbei der Wegezweck der Begleitung (bringen und holen).

Abb. 9: Modal Split in der Stadt Bad Salzuflen nach Wegezweck



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der KVG Lippe mbH 2018

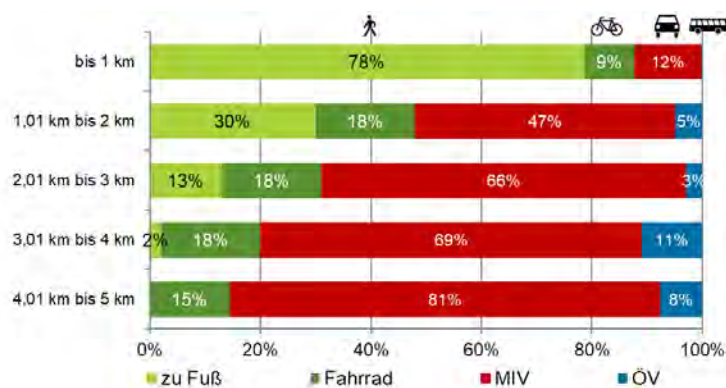
Hier liegt der MIV-Anteil bei 85%. Das Fahrrad hingegen findet für diesen Reisezweck praktisch keine Verwendung. Freizeit- und vor allem Ausbildungswege hingegen haben einen hohen Nahmobilitätsanteil von 37% bzw. 41%. Auf Ausbildungswegen weist der Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖV) einen sehr guten Wert von 71% auf.

6 Aufgrund von Rundung kann es hier wie auch in weiteren Grafiken zum Modal Split dazu kommen, dass sich die Addition der Anteile nicht genau auf 100 % beläuft.

### Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge in der Stadt Bad Salzuflen liegt mit 9,4 Kilometern niedriger als im Bundesdurchschnitt (11,5 km), im landesweiten Durchschnitt (10,2 km) sowie im Vergleich zum Kreis Lippe insgesamt (11,1 km). Auffällig ist hierbei, dass Wege mit dem Auto häufig (zu 41 %) unter fünf Kilometer lang sind. Die mittlere Entfernung liegt im MIV bei ca. 11 Kilometern, im Radverkehr bei 2,9 Kilometern und im Fußverkehr bei 1,7 Kilometern. Auf den kurzen Wegen steht dabei die Nahmobilität im Vordergrund, allerdings werden bereits Wege über 2 Kilometer zu zwei Dritteln mit dem MIV zurückgelegt. Längere Wege über 5 Kilometern werden zu über 80% mit dem Auto bzw. Krad zurückgelegt. Aber bereits bei Wegen ab 1 Kilometer ist das Kfz das beliebteste Verkehrsmittel.

**Abb. 10: Modal Split nach Entfernungen**



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der KVG Lippe mbH 2018

Die mittlere Wegedauer liegt in Bad Salzuflen bei 19 Minuten und damit vergleichbar mit anderen Städten des Kreises Lippe (Detmold 20 Minuten, Lemgo 21 Minuten) sowie dem Kreis Lippe insgesamt (21 Minuten).

### Zusammenfassendes Fazit

Die Mobilitätserhebung gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens in der Stadt Bad Salzuflen wieder. Derzeit ist die Mobilität in Bad Salzuflen – auch aufgrund der hohen Pkw-Ausstattung und der allgemein hohen Pkw-Verfügbarkeit - noch stark vom Auto geprägt. Die Fahrraddichte in den Haushalten fällt leicht höher aus als die Pkw-Ausstattung, allerdings verfügen viele Haushalte auch über kein Fahrrad. Darüber hinaus liegt die Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem relativ geringen Niveau.

Die hohen MIV-Anteile deuten auf eine ausreichend vorhandene Infrastruktur beim motorisierten Individualverkehr hin. Eine Steigerung der nicht motorisierten Verkehrsarten ist auf jeden Fall möglich, da vielfach nur kurze Entfernungen bewältigt werden müssen. Durch geeignete Maßnahmen können Verlagerungspotenziale zum Umweltverbund abgeschöpft und realisiert werden.

Die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden sollten wieder eine höhere planerische Bedeutung einnehmen. Dabei sind die anerkannten Handlungsansätze von sicheren, direkten, zusammenhängenden



und barrierefreien Fußwegenetzen zu berücksichtigen. Bei Umgestaltungen der Ortskerne und Straßenräume sind auf attraktive Bereiche für zu Fuß Gehende sowie Platzbereiche zu achten. Dies trägt auch dem Standort Bad Salzuflen als Kurstadt zusätzlich Rechnung.

Der vorhandene Radverkehrsanteil von 10% ist steigerungsfähig. Weitere Potenziale sind realistisch und können durch konsequente Förderung erschlossen werden. Als potenzielle Zielmarke für den Radverkehr haben sich z.B. die AGFS-Mitgliedsstädte und –kreise<sup>7</sup> einen Anteil von 25% vorgenommen. Mehrere Städte konnten nachweisen, dass der Fahrradanteil durch eine konsequente Fahrradförderungs politik spürbar gesteigert wird.

Das öffentliche Verkehrssystem stellt im Idealfall eine Alternative zum Auto dar. Einer besonderen Bedeutung kommt der Vernetzung der verschiedenen Angebote (Zug, (Bürger)Bus, bedarfsgesteuerte Formen) zu, um ein einheitliches und abgestimmtes Verkehrssystem anzubieten. Besonders für regionale Verbindungen ist häufig ein Umstieg zwischen Bus- und Bahnverkehr erforderlich, welchen Menschen häufig als Hemmnis wahrnehmen. Daher gilt es vor allem in Hauptnachfrage richtungen, Umstiege zu vermeiden bzw. in einer hohen Qualität anzubieten (z.B. Anschlusssicherung im Abendverkehr oder zu seltener verkehrenden Linien und Hauptverkehrsrichtungen).

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird vor allem durch den demografischen Wandel, durch höhere Kraftstoffkosten sowie von einer höheren Bedeutung der E-Mobilität (sowohl beim Auto als auch beim Rad) geprägt sein, so dass zukünftig einige Veränderungen zu erwarten sind. Hier gilt es vorsorgend aktiv zu werden, auch um den Kurstandort Bad Salzuflen weiterhin halten und stärken zu können.

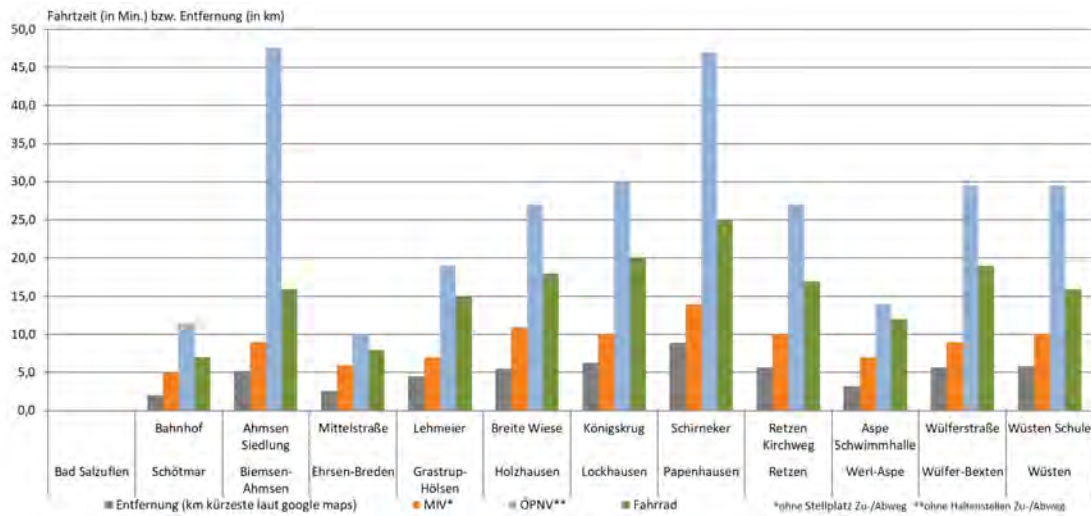
## 2.4 Kfz-Verkehr

Wie bereits erläutert ist Bad Salzuflen über die Autobahnen A2, die B239 sowie die Ostwestfalenstraße gut an das überregionale Straßennetz angebunden.

Innerhalb Bad Salzuflens lässt sich die Innenstadt mit dem MIV mit Ausnahme von Holzhausen und Papehausen von allen Stadtteilen innerhalb einer Fahrtzeit von zehn Minuten erreichen (s. Abb. 11). Bei dieser Analyse bleibt die Kapazität des Straßennetzes unberücksichtigt, das Flächenziel Innenstadt wird mit dem Punktziel des ZOB operationalisiert.

---

7 AGFS: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.  
siehe hierzu u.a.: <http://www.agfs-nrw.de>

**Abb. 11: Fahrtzeitvergleich Stadtteile - Innenstadt (ZOB) nach Verkehrsmittel**

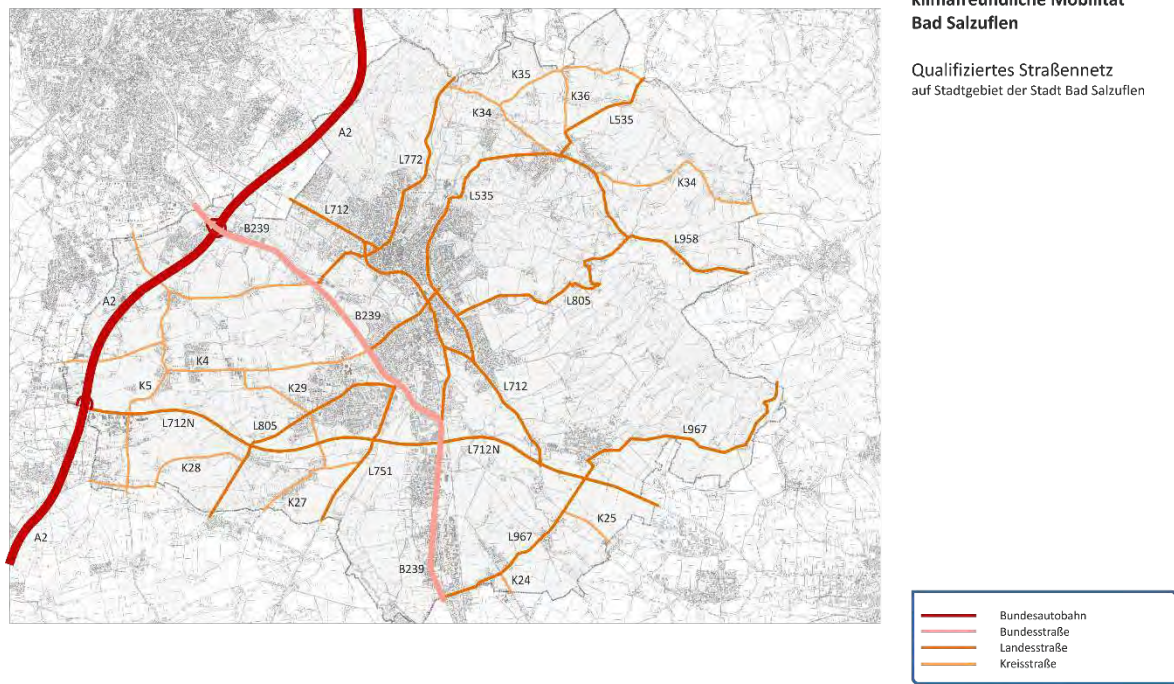
Quelle: Planersocietät

### 2.4.1 Klassifiziertes Straßennetz

Bad Salzuflen besitzt ein Straßennetz von insgesamt ca. 406 km Länge<sup>8</sup>. Davon entfällt der mit Abstand größte Teil auf das Gemeindestraßennetz, das gut 279 km (ca. 69 % des Netzes, siehe Abb. 12) umfasst. Das klassifizierte Straßennetz, d.h. die Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und des Kreises Lippe, macht insgesamt ca. 31 % des Gesamtstraßennetzes aus.

<sup>8</sup> ohne Plätze, Wege (auch Fuß- und Radwege) und Parkplätze

**Abb. 12: Qualifiziertes Straßennetz auf Stadtgebiet der Stadt Bad Salzuflen**



Planersocietät  
urbanistik · landschaftsplanung · kommunikation



Konzeptstudie/Verkehrskonzept

Stand:  
März 2018

Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

Die Straßenlänge entspricht damit bezogen auf die Einwohnerzahl (nach IT.NRW 2018) einer spezifischen Straßenlänge von 7,8 Metern pro Einwohner oder 4,1 km pro km<sup>2</sup> Fläche.

**Tab. 3: Straßennetz von Bad Salzuflen im Vergleich**

	Bad Salzuflen	Bad Oeynhausen
Einwohnerzahl	56.232	48.623
Fläche (in km <sup>2</sup> )	100,05	64,8
Länge des Straßennetzes (in km)	405,9	416,7
Straßenlänge pro Einwohner (in m)	7,2	8,6
Straßenlänge pro km <sup>2</sup> Fläche (in km)	4,1	6,4
Anteil der klassifizierten Straßen am ges. Netz (in %)	31,2	21,9

Datengrundlage: OpenStreetMap (Stand: 2018)

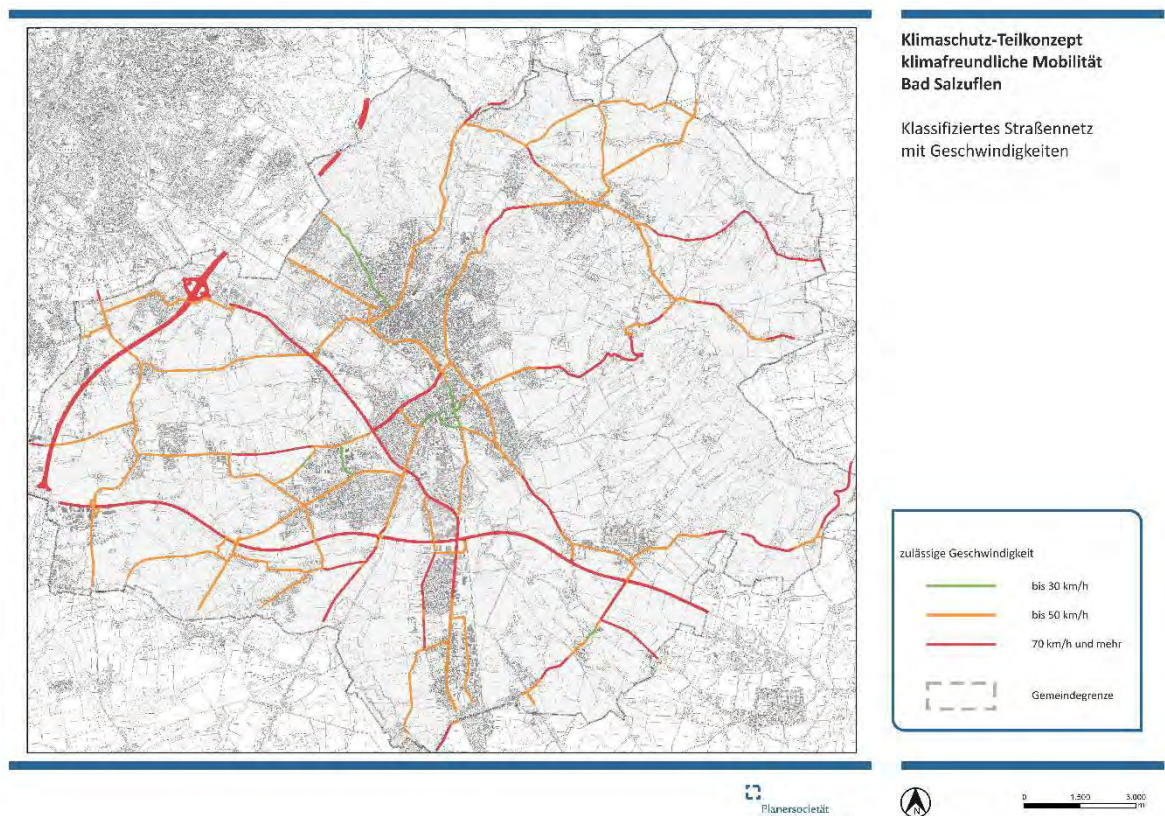
Bezogen auf die Einwohnerzahl besitzt die Stadt Bad Salzuflen somit ein relativ umfangreiches Straßennetz. Diese Tatsache nivelliert sich jedoch bei Betrachtung der Straßenlänge pro km<sup>2</sup> Fläche. Der Anteil an klassifizierten Straßen erscheint hoch, kann jedoch durch den Verlauf der Autobahn A2, der B 239 sowie der Ostwestfalenstraße erklärt werden. Dies hat zur Folge, dass die Stadt zwar nicht für den Unterhalt der Straße aufkommen muss, jedoch gleichzeitig auch nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf deren Gestaltung besitzt.

### 2.4.2 Geschwindigkeitsregelungen

Innerhalb der meisten Wohngebiete ist die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert. Auf diese Weise schützt die Stadt Bad Salzuflen sensible Bereiche vor Durchgangsverkehr und Lärm. Darüber hinaus erhöht sich durch die Reduzierung der Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit. Streckenweise (z. B. auf der Landesstraße Beetstraße) sind überdies Geschwindigkeitsreduzierungen in den Nachtstunden (22-6 Uhr) gegeben, um das Kurgebiet zusätzlich zu schützen.

Abseits dessen herrscht im klassifizierten Straßennetz in der Regel Tempo 50 vor. Höhere Geschwindigkeiten sind nur außerorts angeordnet.

**Abb. 13: Klassifiziertes Straßennetz mit Geschwindigkeiten**



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

### 2.4.3 Straßenraumgestaltung und Ortseingänge

#### ***Straßenraumgestaltung***

An vielen Straßenzügen v. a. im Hauptverkehrsstraßennetz bestehen Defizite in der Straßenraumgestaltung. Vielfach zeigt sich ein Kfz-orientiertes, asphaltgeprägtes Bild. In den breiten Straßenquerschnitten liegt auch ein gestalterisches Potenzial. Verkehrsberuhigende Elemente beschränken sich häufig auf Geschwindigkeitsmarkierungen mit geringer Signalwirkung auf der Fahrbahn.

Beispielhafte Straßenzüge:

- Schloßstraße: sehr breite Fahrbahnfläche bei Tempo 30

- Beetstraße: Hohe Kfz-Prägung und schmale Gehwege trotz Innenstadtnähe und Nähe zu Kliniken
- Salzufler Straße: Kfz-Orientierung und Tempo 50 trotz hohem Querungsbedarf und erhöhten Ansprüchen an die Gestaltungsqualität (Ortsteilzentrum), kaum Verkehrsberuhigung
- Brüderstraße/Bismarckstraße: Stark vom Kfz überformter Raum, Charakter als „Kfz-Schneise“
- Bahnhofstraße/Rudolph-Brandes-Allee: Ortsdurchfahrt ohne Aufenthaltsqualität, ausschließliche Kfz-Prägung
- Eduard-Wolff-Straße: Trotz Einbahnstraßenregelung hohe Kfz-Prägung bei schmalen Gehwegen

**Abb. 14: Überbreite Straßen und starke Kfz-Prägung**



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

Insbesondere bei hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen wie der Bahnhofstraße/Rudolph-Brandes-Allee sind innovative Lösungen gefragt, die die hohe Verbindungsfunktion der Straße mit gestalterischen Ansprüchen und den Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer in Einklang bringen. Erste Gestaltungsmöglichkeiten sind hierfür auch bereits im Rahmen des „Fachbeitrag Mobilität und Lärminderung zur Verkehrsentwicklungsplanung“ im Jahr 2010 vorgestellt worden.

Eine Restriktion stellt darüber hinaus die unterschiedliche Baulastträgerschaft im Hauptverkehrsstraßennetz dar, da die Stadt z. B. auf die Gestaltung von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nur indirekt einwirken kann.

### **Ortseingänge**

Optimierungsbedarf besteht auch bei verschiedenen Ortseingangssituationen. Die Siedlungsstruktur in Bad Salzuflen ist einerseits gekennzeichnet durch fließende Übergänge (z. B. nahezu kontinuierliches Siedlungsgebiet Richtung Schötmar und Ehrsen-Breden) und andererseits durch abruptere Übergänge zwischen Freiräumen und Siedlungsbereichen (z. B. Extersche Straße, Herforder Straße, Werler Straße). Dadurch entstehen immer wieder Ortseingangssituationen, die gleichzeitig auch eine Visitenkarte für die Stadt Bad Salzuflen darstellen.

**Abb. 15: Geringer Wiedererkennungswert: Ortseingangssituationen an der Herforder Straße (links) und Exterschen Straße (rechts)**



Quelle: Planersocietät

Eine besondere Gestaltung der Ortseingänge macht Autofahrer auf das Siedlungsgebiet aufmerksam und kann zudem die Identität der Stadt bzw. des Ortsteils stärker vermitteln. Gerade dieser Aspekt ist bei einigen bestehenden Ortseingängen gestalterisch nicht ablesbar, hier besteht Potenzial zur Aufwertung und besseren Orientierung. Einschränkend muss jedoch auch darauf hingewiesen werden, dass nicht alle Straßen im Stadtgebiet auch in der Baulast der Stadt Bad Salzuflen liegen und daher nicht immer unmittelbare Handlungsmöglichkeiten bestehen.

#### 2.4.4 Kfz-Aufkommen

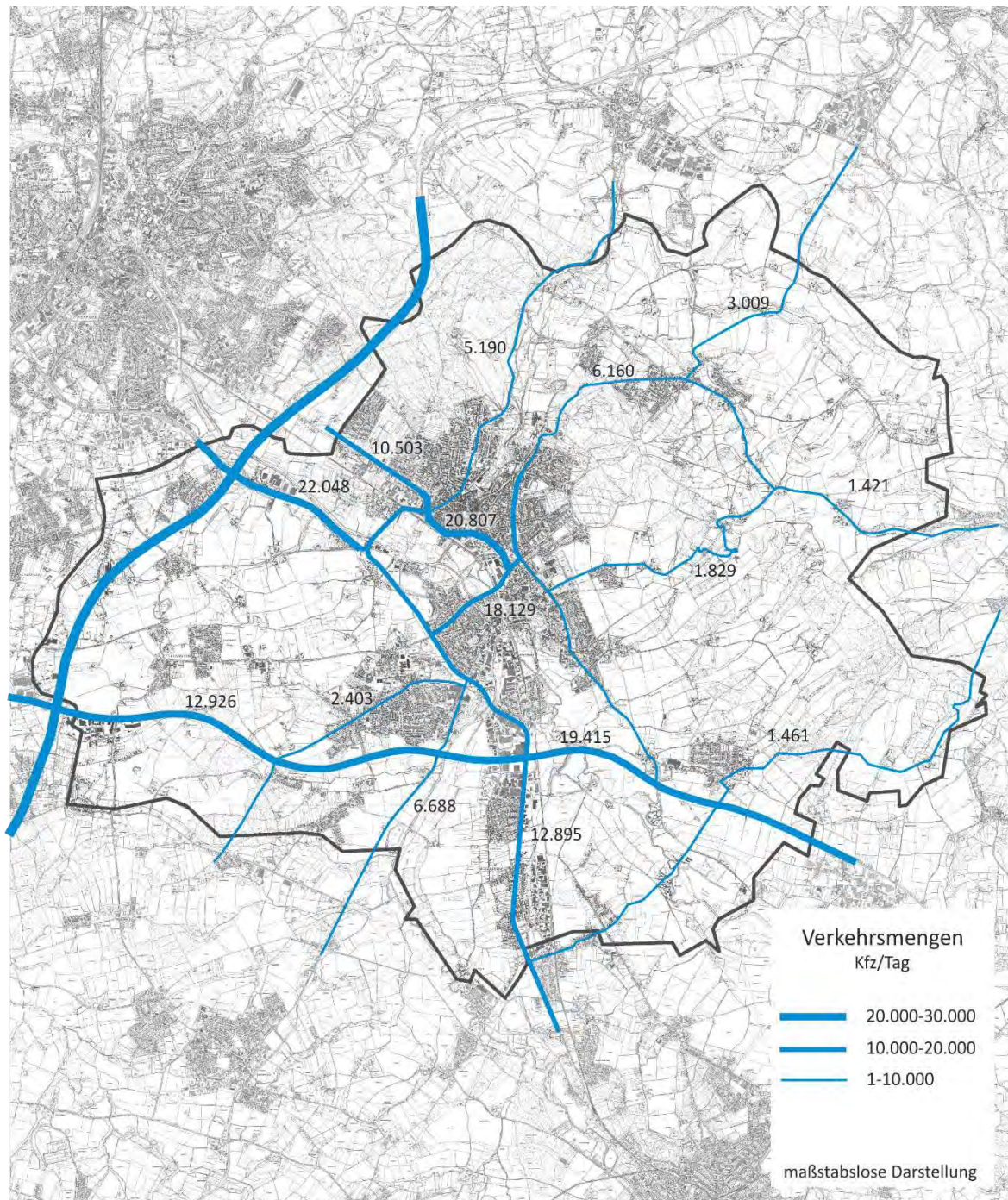
Bei der Auswertung und Darstellung von Verkehrsstärken wird auf die turnusmäßig im fünf-Jahres-Zeitraum stattfindende bundesweite Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2015 zurückgegriffen. Die Zählung orientiert sich an den seitens des Bundes veröffentlichten „Richtlinien für die Straßenverkehrszählungen auf den Bundesfernstraßen“. Neben manuell durchgeführten Zählungen wurden hierbei auch elektronische durchgeführt.

Die höchsten Belastungen sind erwartungsgemäß im Hauptverkehrsstraßennetz zu identifizieren. Höchstwerte weisen hier die B 239 zwischen Anschlussstelle A 2 und Werler Straße (22.048 Kfz/Tag) sowie die Ostwestfalenstraße zwischen Stadtgrenze und Liemer Straße (21.963 bis 22.171 Kfz/Tag) auf (vgl. auch Abb. 16). Weitere Straßenabschnitte mit mehr als 10.000 Kfz/Tag sind:

- Herforder Straße zwischen Stadtgrenze Herford und Bahnhofstraße (10.503 Kfz/Tag)
- Bahnhofstraße und Rudolph-Brandes-Allee (20.807 Kfz/Tag)
- Beetstraße und Wüstener Straße bis Alte Vlothoer Straße (15.886 Kfz/Tag)
- Lockhauser Straße zwischen B 239 und Walhallastraße (18.129 Kfz/Tag)
- B 239 zwischen Lockhauser Straße und Ostwestfalenstraße (18.636 Kfz/Tag)
- Ostwestfalenstraße zwischen B 239 und Stadtgrenze Lemgo (19.415 Kfz/Tag)
- B 239 zwischen Ostwestfalenstraße und Stadtgrenze Lage (12.895 bis 14.617 Kfz/Tag)
- Ostwestfalenstraße zwischen B 239 und Oerlinghauser Straße (17.242 Kfz/Tag)
- Ostwestfalenstraße zwischen Oerlinghauser Straße und Anschlussstelle A 2 (11.994 bis 14.580 Kfz/Tag)

Die hohen Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt resultieren nicht zuletzt auch aus der hohen Bedeutung des Pendlerverkehrs. Täglich fahren ca. 100.000 Kfz über die Stadtgrenzen nach Bad Salzuflen (ein- und ausfahrende Kfz, siehe Abb. 17). Die wichtigsten Einfallstore in die Stadt stellen dabei mit Abstand die westliche B 239 als Zubringer zur A 2 (ca. 22.000 Kfz/Tag), die Ostwestfalenstraße (ca. 22.000 Kfz/Tag im Osten und ca. 15.000 Kfz/Tag im Westen) und die Herforder Straße (ca. 10.000 Kfz/Tag) dar. Rund ein Drittel des ein- und ausfahrenden Verkehrs kommt aus Richtung Herford nach Bad Salzuflen.

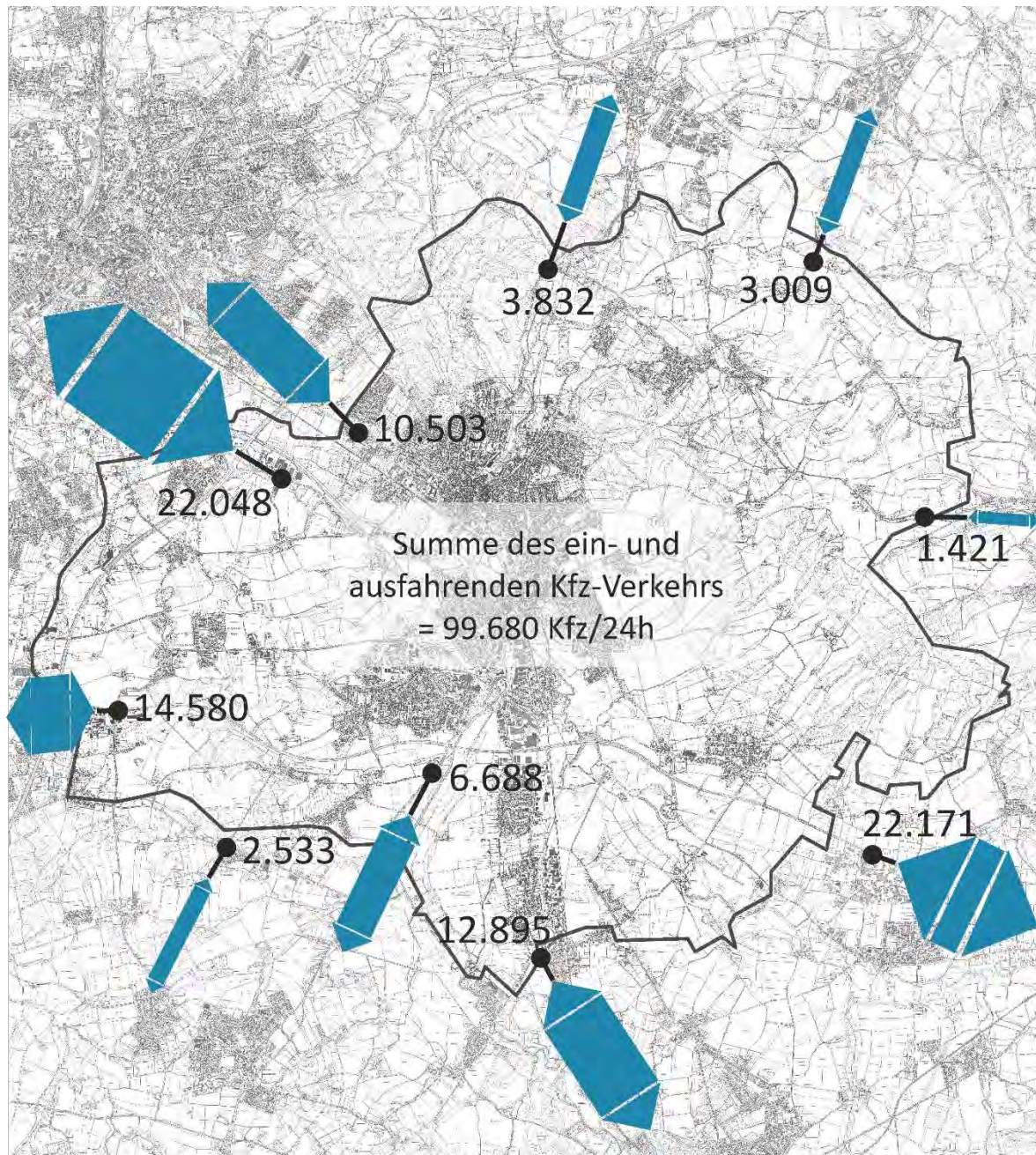
Abb. 16: Verkehrsmengen im Straßennetz (Kfz/24 h)



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage von Straßen.NRW (Stand: 2015)

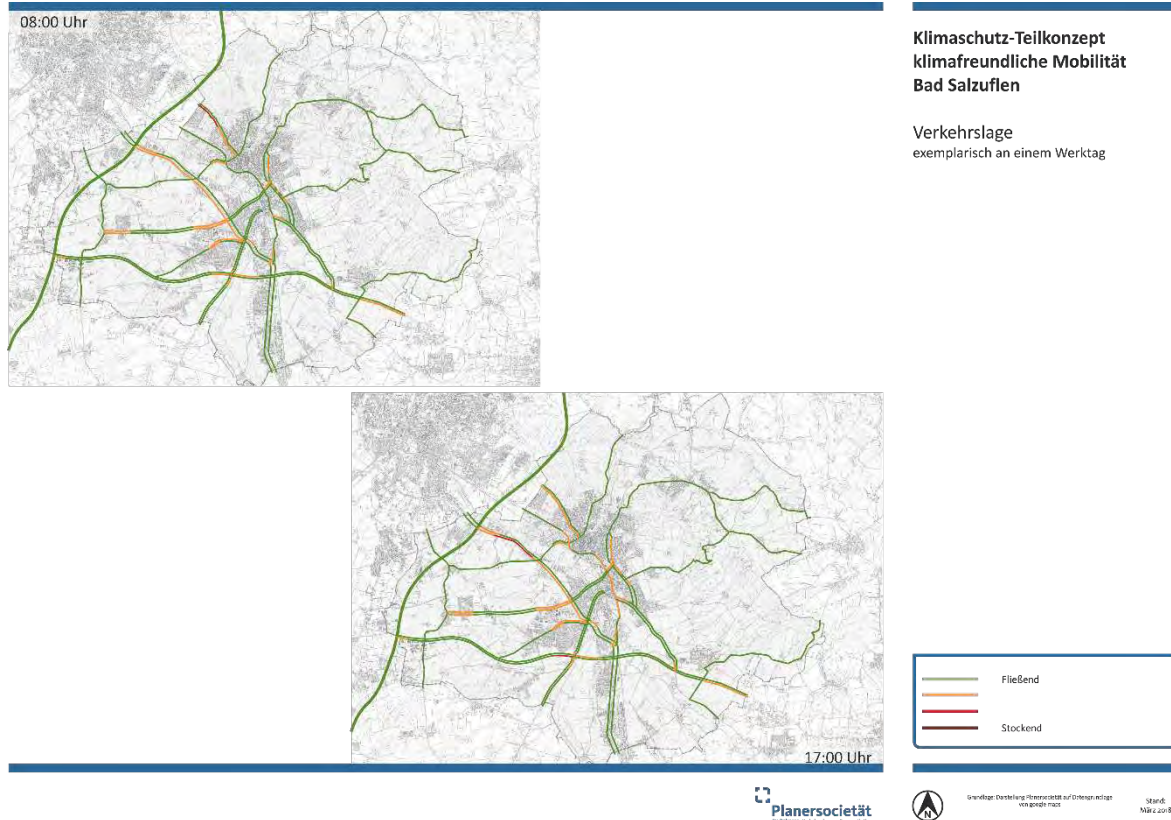


Abb. 17: Ein- und ausfahrender Kfz-Verkehr pro Tag



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage von Straßen.NRW (Stand: 2015)

Trotz der hohen Kfz-Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz ist die Verkehrssituation in Bad Salzuflen insgesamt als entspannt zu bewerten. Stauerscheinungen treten nur vereinzelt zu Spitzenzeiten auf. Besonders häufig sind Überlastungen auf der L712 im Bereich Bahnhofstraße/Rudolph-Brandes-Allee/Schloßstraße. Hier staut sich der Verkehr vor allem an Lichtsignalanlagen. Insbesondere in den Stoßzeiten sind auch angrenzende Zufahrtstraßen von den Stauungen betroffen (z. B. Lockhauser Straße, Werler Straße, Gröchteweg, Bielefelder Straße). Ebenfalls stauanfällig ist der Streckenabschnitt Werler Straße/Brüderstraße. Zusätzliche Verzögerungen bringt hier der Bahnübergang mit sich.

**Abb. 18: Exemplarische Verkehrslage an einem Normalwerktag**

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage von google maps

**Abb. 19: Freie Fahrt an vielen Stellen im Straßennetz (links); Staubereich Werler Straße (rechts)**

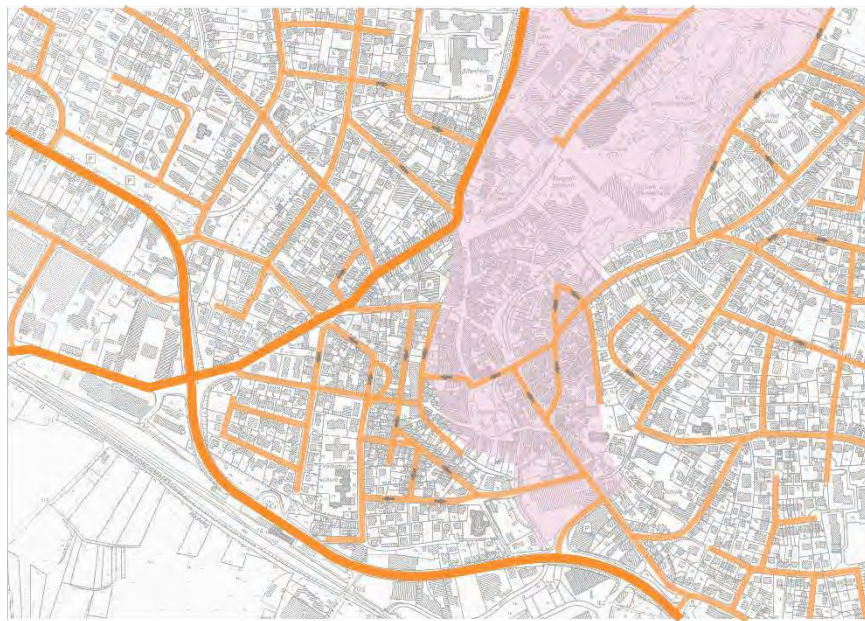
Quelle: Planersocietät

### 2.4.5 Erschließung der Innenstadt

Die Erschließung der Innenstadt der Stadt Bad Salzuflen ist hinsichtlich des Kfz-Verkehrs als gut zu bewerten. Die Räume der Innenstadt, in denen sich potenzielle Ziele (Ärzte, Behörden, Post, Gastronomie, Kurpark) befinden, sind auch mit dem Pkw gut zu erreichen. Dabei ist die Verkehrsführung in weiten Teilen weder irreführend noch verhindert sie das Erreichen bestimmter Ziele. Ausnahme hiervon bildet für nicht Ortskundige die Durchfahrt Osterstraße/Am Markt/Steeger/Salzsiederstraße. Hier ist die Straßenführung nicht immer sofort erschließbar. Auch im westlich an die Innenstadt anschließenden Wohngebiet erschweren die vielen Einbahnstraßen dem nicht Ortskundigen

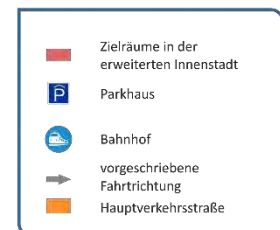
die Orientierung. Andererseits trägt diese Verkehrsführung jedoch auch zur Beruhigung sowie zur Vermeidung von Durchgangsverkehren bei und sollte daher beibehalten werden.

**Abb. 20: Verkehrsführung in der erweiterten Innenstadt**



Klimaschutz-Teilkonzept  
klimafreundliche Mobilität  
Bad Salzuflen

Verkehrsführung  
in der erweiterten Innenstadt



Planersocietät  
Stadtplanung Kommunikation



0 100 200m Maßstab: April 2018  
Grundlage: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

Insgesamt führt die gute Erschließung der Innenstadt auch zu Problemen. So wurde im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt für die Stadt Bad Salzuflen aus dem Jahr 2010 festgestellt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs bei deutlich über 20% liegt<sup>9</sup>. Dabei handelt es sich auch nicht um potenzielle Kundschaft der Innenstadt, sondern lediglich um Umfahrungen der signalisierten Knotenpunkte bzw. die Abkürzung von Wegen. Dies führt dazu, dass die Osterstraße als wichtigstes Ein- und Ausfalltor im Querschnitt eine Belastung von 5.700 Kfz/24h aufweist und damit stärker befahren ist als Abschnitte der viel befahrenen Exterschen oder der Vlothoer Straße. Bereits das Gutachten aus dem Jahr 2010 konstatiert daher: „Die heutigen Verkehrsbelastungen stehen mit den vielfältigen Nutzungen im Stadtkern von Bad Salzuflen im Widerspruch. Neben der dominierenden Wirkung, die vom Kfz-Verkehr ausgeht, sind es vor allem die Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen, die nicht nur Besucher (Rad- und Fußgängerverkehr) und Bewohner betreffen, sondern sich auch auf die historische Bausubstanz auswirken.“

Darüber hinaus ist auch die Abwicklung des Lieferverkehrs bisher nicht immer verträglich. Zum einen werden die Fahrten der Kurier-Express- und Paket-Dienste (KEP) auch in die zentrale Innenstadt mit herkömmlichen leichten Nutzfahrzeugen abgewickelt, zum anderen werden die Lieferzeiten der

9 SHP Ingenieure 2010, S. 3

Fußgängerzone nicht eingehalten. Auch hierdurch entstehen zum Teil empfindliche negative Auswirkungen für den Fuß- und Radverkehr.

#### 2.4.6 Ruhender Verkehr

In der Innenstadt Bad Salzuflen besteht ein großes Angebot an Parkmöglichkeiten. So bewirtschaften die Stadtwerke drei Parkhäuser mit etwa 1.000 Stellplätzen. Hinzu kommen weitere Stellplätze im Straßenraum sowie weitere Parkmöglichkeiten in unbekannter Zahl auf privaten Grundstücken, die einem bestimmten Nutzungszweck dienen bzw. für einen bestimmten Nutzerkreis zugänglich sind (z.B. Arztpraxen, Kanzleien, Kurkliniken).

Bis 30 Minuten ist das Parken in den Parkhäusern kostenlos. Ab dann liegen die Gebühren zwischen 1€ für eine Parkdauer bis zu einer Stunde und 1€ für jede weitere (angefangene) Stunde bei einem Tageshöchstsatz von 7€. Darüber hinaus bieten alle Parkhäuser Angebote für Dauerparker an (20€ für Tagparker, 35-55€ für Tag-/Nachtparker je Monat). Außerdem gibt es in den Parkhäusern Kurpark und Zentrum Angebote für ein bis vier Wochen, die z. B. für Kurgäste interessant sein können. Die Tarife liegen hier zwischen 15€ für eine Woche und 35€ für vier Wochen.

Damit liegt die Stadt Bad Salzuflen in vergleichbaren Preisstrukturen wie vergleichbare Städte in der Region.

**Tab. 4: Parkgebühren der Stadt Bad Salzuflen im Vergleich zu anderen Städten der Region**

Stadt	bis 1 Stunde	Je weitere Stunde	Tageshöchstsatz
Bad Oeynhausen	0,50€-1,00€	1,00€	6,00€
Bad Salzuflen	1,00€	1,00€	7,00€
Herford	0,50€-1,20€	1,00€-1,20€	5,00€-8,00€
Bielefeld	1,00€-2,20€	1,00€-1,80€	4,00€-16,00€

Quelle: Planersocietät (Stand: Mai 2018)

#### **Schötmar**

Im Stadtteilzentrum Schötmar stehen dem ruhenden Verkehr mit den zentralen Parkplätzen Begacenter und Vehrlingstraße sowie dem Parkplatz Stietencronpark rund 200 Stellplätze in unmittelbarer Nähe der Geschäftsstraße zur Verfügung. Hinzu kommen weitere Stellplätze im Straßenraum sowie der Parkplatz Bahnhof Schötmar. Die Stellplätze im Straßenraum sind kostenlos und mit Parkscheibe auf eine Stunde begrenzt.

Damit ist die Parkraumsituation im Stadtteilzentrum Schötmar als gut zu bewerten. Hinsichtlich von Maßnahmen im Klimaschutz sollte hier geprüft werden, inwiefern eine Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum möglich und sinnvoll wäre.




### Auslastung

Da hinsichtlich der Analyse des ruhenden Verkehrs im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts keine Parkraumerhebung durchgeführt wurde, wird auf die Daten zur Auslastung des Geschäftsbereichs Parken der Stadtwerke Bad Salzuflen zurückgegriffen, die sich jedoch nur auf die von ihnen bewirtschafteten Parkhäuser beziehen. Weitergehend werden qualitative Aussagen zur Gesamtsituation getroffen.

Die Auslastungszahlen der Parkhäuser zeigen, dass für die Innenstadt grundsätzlich ein Angebot an öffentlichen Stellplätzen besteht, das über der Nachfrage liegt. Dies gilt sowohl für normale Werk-tage (Mo.-Fr.), als auch für das Wochenende. Das Parkhaus Altstadt weist dabei die höchsten Auslastungsspitzen auf, das Parkhaus Zentrum hingegen die meisten Dauerparker. So weist letztge-nanntes eine Grundauslastung von annähernd 35 % auf.

Beliebtestes Parkhaus scheint dabei das Parkhaus Altstadt zu sein. Es weist die mit Abstand meisten Parkvorgänge, also Ein- und Ausfahrten, auf. In allen drei Parkhäusern sind an Werktagen mehr Parkvorgänge zu verzeichnen als am Wochenende. Dies spiegelt sich jedoch nicht vollständig in den Parkdauern wider. Auch hier weist das Parkhaus Altstadt die höchsten Parkdauern auf, das Parkhaus Kurpark die geringsten. Am Wochenende ist die Parkdauer in allen drei Parkhäusern länger als an Werktagen. Im Allgemeinen sind alle Parkhäuser durch Kurzzeitparker (bis 2 Stunden) geprägt.

**Tab. 5: Übersicht über die Parkhäuser der Stadt Bad Salzuflen**

Parkhaus	Anzahl Stellplätze	Ein- und Ausfahrten pro Tag (im Mittel)	Durchschnittliche Parkdauer <sup>10</sup>
P 1 Parkhaus Altstadt	260	1.600	
P 2 Parkhaus Kurpark	315	657	
P 3 Parkhaus Zentrum	416	533	

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von Daten der Stadtwerke Bad Salzuflen



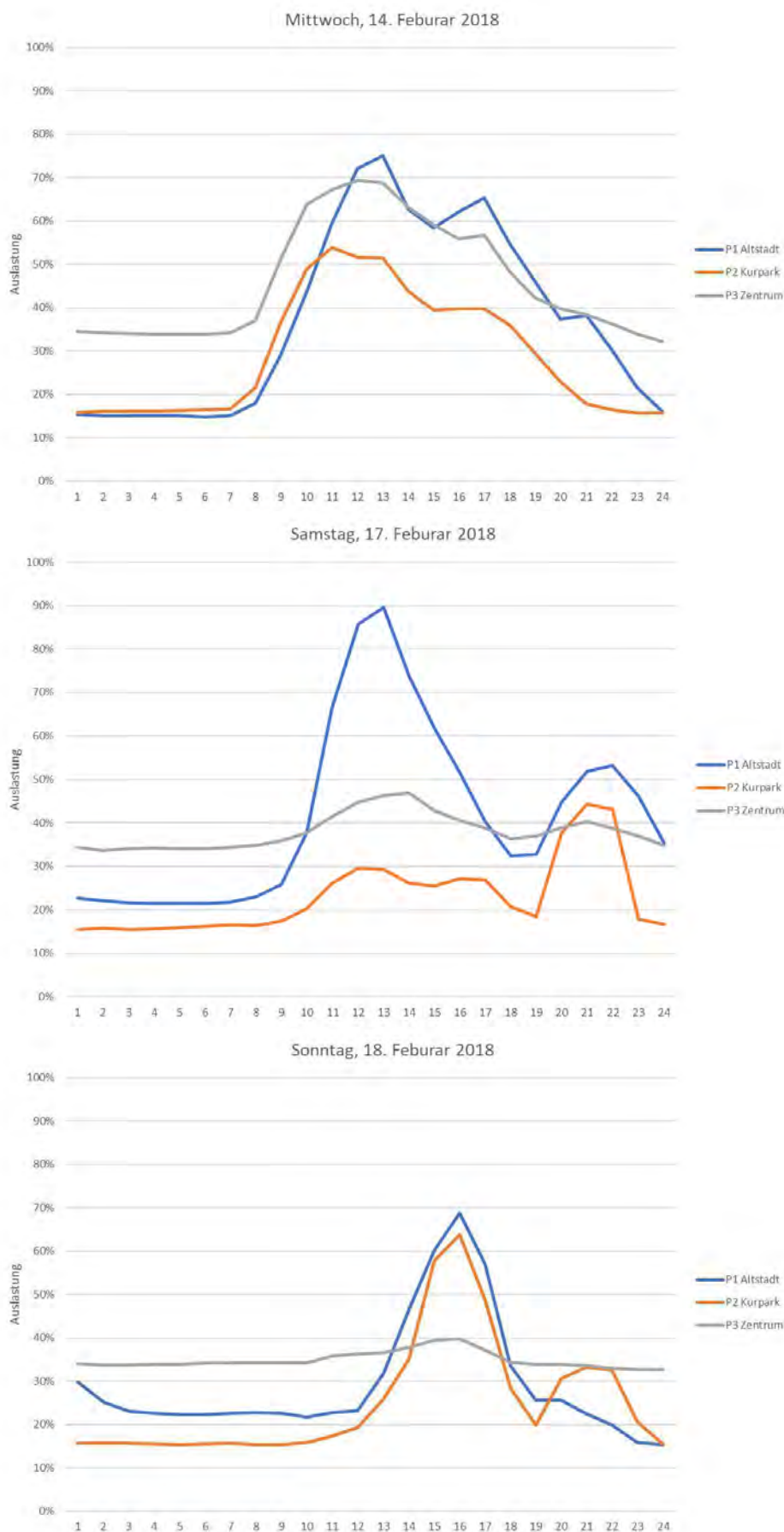
<sup>10</sup> Bei der durchschnittlichen Parkdauer wurde hier auf Kategorien zurückgegriffen, da keine minutengenauen Daten zu Ein- und Ausfahrten vorlagen. Die Kategorien lauten daher: unter einer Stunde () sowie ein bis zwei Stunden ().

Abb. 21: Auslastung von Stellplatzanlagen an einem Normal-Werktag sowie am Wochenende



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von Daten der Stadtwerke Bad Salzuflen

### 2.4.7 Übersicht über Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr

- + Hohes Verkehrsaufkommen in der Regel auf den (dafür vorgesehenen) Hauptverkehrsstraßen
- + Ausreichendes Angebot für den ruhenden Verkehr
- + Fortschreitender Aufbau von Ladesäulen für E-Fahrzeuge
- + E-Carsharing Fahrzeug
- + Parkraumbewirtschaftung und Schutz der innenstadtnahen Wohngebiete vor ruhenden Besucherverkehr
- + Moderate bis günstige Preisgestaltung im ruhenden Verkehr (im regionalen Vergleich)
- o Nicht immer verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs
- o Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen oftmals Tempo 30, allerdings vielfach Geschwindigkeitsüberschreitungen
- o Temporäre und lokale Stauerscheinungen
- Unverträgliche Kfz-Belastung im Stadtkern
- Zum Teil Durchgangsverkehre in sensiblen Bereichen
- Kfz- und Asphaltgeprägtes Straßenbild
- „Unauffällige“ Ortseingänge

## 2.5 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr macht in der Stadt Bad Salzuflen mit 7% nur einen geringen Anteil am Modal Split aus. Damit liegt die Stadt Bad Salzuflen zwar leicht über dem bundesweiten Durchschnitt von Kommunen der Größe zwischen 50.000 und unter 100.000 Einwohnern (6%), jedoch leicht unter dem kreisweiten Durchschnitt von 8%. Der ÖPNV weist somit vor allem vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, also der älterwerdenden Bevölkerung der Stadt Bad Salzuflen, Verbesserungspotenziale auf und sollte sogar hinsichtlich einer Sicherung der Teilhabe von älteren Menschen einer besonderen Betrachtung unterzogen werden.

### 2.5.1 Erschließung und Erreichbarkeit

Die Stadt Bad Salzuflen verfügt über drei Bahnhaltunkte für den Regionalverkehr. Dies sind der Haltepunkt Bad Salzuflen sowie die Haltepunkte Schötmar und Sylbach. An allen halten die Züge der RB 72 von Paderborn nach Herford, die stündlich verkehren. Das Oberzentrum Bielefeld kann hiermit in knapp dreißig Minuten erreicht werden. Allerdings ist diese gute und schnelle Verbindung nur alle zwei Stunden gegeben. Andernfalls dauert die Verbindung gut eine Stunde.

### Erschließung und Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

Die Stadt Bad Salzuflen wird innerhalb des Stadtgebietes durch den Stadtbus, über die Stadtgrenzen hinaus durch Busse der OWL-Verkehr GmbH bedient.

Der Stadtbus verkehrt auf vier Linien im Takt. Drei dieser vier Linien (942, 943, 947) in stündlichem Takt, auf der Linie 941 zwischen Elkenbrede und Akazienstraße in halbstündlichem Takt. Dabei verkehren die Stadtbusse im Allgemeinen werktags zwischen ca. 06:00 und 18:00 Uhr. An den Wochenenden sind die Abfahrtszeiten auf den verschiedenen Linien stark unterschiedlich, verkehren allerdings teilweise auch nur auf abweichenden Linienabschnitten. Hinzu kommen verschiedene Anrufsammeltaxis (AST) sowie Anruflinienfahrten (ALF), die das Angebot ergänzen, und die Linien 946 und 949, die zusätzlich den Schulverkehr abwickeln.

Abb. 22: Liniennetzplan des Stadtbusses der Stadt Bad Salzuflen



Quelle: Stadtwerte Bad Salzuflen

Darüber hinaus verkehren sechzehn weitere Buslinien auf dem Stadtgebiet von Bad Salzuflen, schließen die Stadt an umliegende Kommunen an und verbinden zum Teil auch Stadtteile der Stadt Bad Salzuflen untereinander. Nicht alle dieser Linien verkehren jedoch in regelmäßigem Takt.

Bis zur Umgestaltung der Fußgängerzone im Jahr 2012 bestand eine Rendezvous-Haltestelle am historischen Rathaus. Mit Umgestaltung der Fußgängerzone wurde diese jedoch aufgegeben und bisher nicht wiedereingesetzt bzw. an anderer Stelle etabliert.



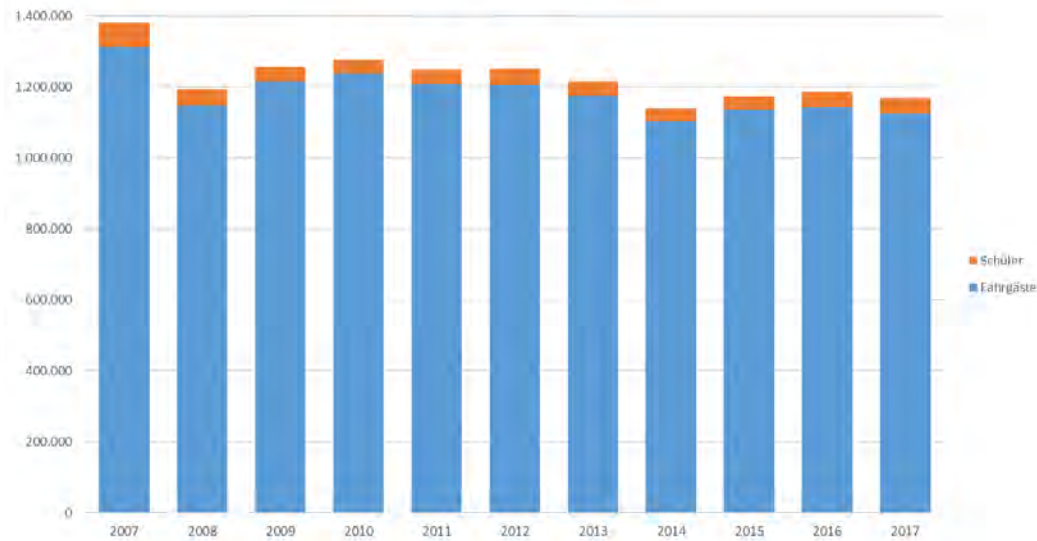
Abb. 23: Übersicht Liniennetzplan der Stadtbusse der Stadt Bad Salzflun



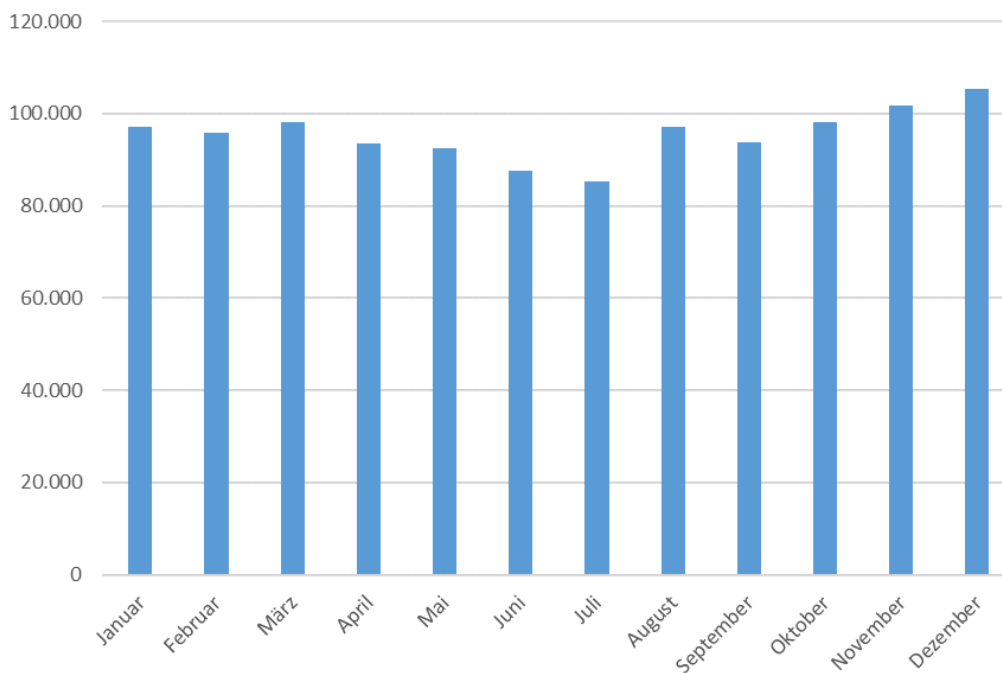
Quelle: Stadtwerke Bad Salzflun

## 2.5.2 Nutzende und Entwicklung

Die vier Stadtbuslinien im Takt (941, 942, 943 und 947) bewältigten im Jahr 2017 eine Fahrleistung von ca. 343.000 Kilometern. Die Schulbuslinien weitere knapp 103.000 Kilometer. Dabei wurden im Jahr 2017 fast 1,2 Millionen Fahrgäste transportiert. Der Anteil der Schülerinnen und Schüler an den beförderten Personen war mit rund vier Prozent im Jahr 2017 sehr gering.

**Abb. 24: Entwicklung der Fahrgastzahlen des Stadtbusses in den letzten 10 Jahren**

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Stadtwerke Bad Salzuflen

**Abb. 25: Fahrgastzahlen des Stadtbusses im Jahresverlauf (2017)**

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Stadtwerke Bad Salzuflen

Es ist festzustellen, dass die Fahrgastzahlen in den vergangenen zehn Jahren zwar leicht rückläufig sind, insgesamt jedoch relativ konstant bleiben. Der Stadtbus scheint dabei ein solides Grundgerüst an Kunden zu haben. Im Jahresverlauf sind kleinere Schwankungen in den Nutzendenzahlen sichtbar, als dies in vergleichbaren Städten ähnlicher Größenklassen der Fall ist. Einzig in den Monaten November und Dezember sind Anstiege in den Nutzendenzahlen zu verzeichnen. In den Sommermonaten und vor allem im Zeitraum der Ferien sind die erwartbaren Rückgänge erkennbar. Insgesamt ist die Nutzung des Stadtbussystems positiv zu bewerten.

### 2.5.3 Service und Verknüpfung

Der Bahnhof von Bad Salzuflen ist als Eingangstor und damit Visitenkarte der Stadt verbesserungswürdig. Es fehlen Toilettenanlagen, ein wettergeschützter Wartebereich sowie eine hochwertige und zeitgemäße Information. Diese wird zwar über eine Digitalanzeige gewährleistet, insbesondere im Falle von Zugausfällen ist die Kommunikation und Information jedoch ausbaufähig. Dieser negative Effekt verstärkt sich vor dem Hintergrund der geringen Taktung von lediglich einer Verbindung in der Stunde und in Zusammenhang mit den genannten verbesserungswürdigen Aufenthaltsqualitäten. Insbesondere hinsichtlich der Vielzahl an Kurgästen und (Tages-) Touristen, die über diesen Bahnhof erstmals mit der Stadt Bad Salzuflen in Kontakt treten, ist diese Situation zu verbessern. Hierzu zählt im Weiteren auch die fußläufige Anbindung an die Innenstadt im Besonderen sowie die allgemeine Anbindung an die Innenstadt. Hier können Information und Kommunikation zu Busangeboten offensiver dargestellt werden.

Insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualitäten sind auch an den Haltepunkten Schötmar und Sylbach sowie am ZOB Verbesserungen möglich und zum Teil nötig. Hinsichtlich des ZOB ist vor allem auch die fehlende Barrierefreiheit zu bemängeln, was vor dem Hintergrund des bereits hohen Anteils älterer Bevölkerung sowie dem demographischen Wandel Beachtung finden muss. Der Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen in der Stadt Bad Salzuflen ist dabei auch insgesamt ausbaufähig.

Die Stadtbusse der Stadt Bad Salzuflen verfügen über den zusätzlichen Service von Busbegleitern. Sie helfen beispielsweise mobilitätseingeschränkten oder unsicheren Personen bei Ein- und Ausstieg. Dieser Service erfreut sich großer Beliebtheit und sollte daher unbedingt fortgeführt werden. Darüber hinaus verfügen die Stadtbusse über W-Lan, was sie zum einen interessant für die Nutzergruppe der Digital Natives macht und zum anderen Barrieren abbaut (z. B. fehlendes Datenvolumen oder nicht ausreichende Bandbreiten) und so auch weitere Services nutzbar macht.

Einen weiteren fortschrittlichen Service stellt der Live-Fahrplan der Stadtwerke Bad Salzuflen dar. Hier kann in Echtzeit überprüft werden, wo sich die Stadtbusse gerade befinden. Entsprechend kann der Nutzer die Zuwegung zur Haltestelle besser planen und etwaigen Verspätungen begegnen. Dieser kann sowohl auf der Homepage der Stadtwerke eingesehen werden, als auch in der Stadtwerke-App.

Die Stadtwerke Bad Salzuflen verstehen sich dabei zunehmend als Mobilitätsdienstleister. Sie bieten nicht nur den Stadtbus, sondern auch darüber hinausgehende Services zur Mobilität an. So steht beispielsweise ein Carsharing-Auto zur Verfügung, das überdies ein Elektro-Auto ist. Des Weiteren bieten die Stadtwerke zur Förderung der Elektromobilität das StadtRad an. Hierbei handelt es sich um ein Fahrradverleihangebot, bei dem sich Kunden der Stadtwerke für bis zu fünf Tage ein E-Bike ausleihen können.

## 2.5.4 Übersicht über Stärken und Schwächen des ÖPNV

- + Etabliertes Stadtbussystem
- + Gute Auslastung
- + Gute Serviceangebote der Stadtwerke → Entwicklung zum Mobilitätsdienstleister
- + stark subventionierte Nutzung des ÖPNV für Kurgäste
- o Anbindung an den Schienenpersonenverkehr, allerdings nur in stündlicher Taktung
- o Seit Umgestaltung des Marktplatzes keine Rendezvous Haltestelle
- Schlechte direkte Anbindung an die Stadt Bielefeld
- Starke Ausdünnung der Fahrten des Stadtbussystems in den Abendstunden sowie an Wochenenden
- Nicht alle Ortsteile angebunden
- Ausbaufähige Barrierefreiheit
- Ausbaufähiger Komfort von Bus- und Bahnhaltepunkten

## 2.6 Nahmobilität

Nahmobilität ist nicht zu verwechseln mit Nahverkehr (Bus und Bahn). Nahmobilität kann grundsätzlich in verschiedener Weise definiert werden, wird aber zumeist im Sinne einer Mobilität ohne Motoren, also des Fuß- und Radverkehrs verstanden.

### 2.6.1 Fußverkehr

Das Zuzußgehen wird als selbstständige Verkehrsart angesehen, die als Basis jeder Mobilität dient. Nahmobilität ist nichtmotorisiert, damit CO<sub>2</sub>-neutral und klimafreundlich. Aktive Mobilität trägt wesentlich zur Urbanität und Lebensqualität in Städten bei.

Dabei befasst sich die Nahmobilität in großem Maße auch mit Fragen der Teilhabe, unabhängig von ÖPNV oder Pkw. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist es wichtig eine selbstständige Mobilität von Kindesbeinen an und bis ins hohe Alter hinein gewährleisten zu können. Dazu muss eine entsprechende Qualität im Netz gegeben sein sowie die Barrierefreiheit beachtet und umgesetzt werden. Nahmobilität braucht eine Infrastruktur, die bewegungsanimierend ist und dabei nicht allein dem Zweck der Fortbewegung, sondern auch dem Verweilen, der Begegnung, dem Aufenthalt und nicht zuletzt der Gesundheitsförderung dient.

### **Fußwegenetz**

Insbesondere im Bereich der innerstädtischen Fußgängerzone der Stadt Bad Salzuflen sowie in und um den Kurpark herum besitzt der Fußverkehr eine hohe Relevanz. Dabei sind hier viele und größtenteils gute Fußwegeverbindungen festzustellen, wobei das Erschließungssystem insbesondere rund um den Salzhof weitgehend noch dem historischen Bild entspricht. Dies ist hinsichtlich des Belages (Pflasterung) und in Verbindung mit Barrierefreiheit problematisch.

Aber auch in der näheren Umgebung der Innenstadt befinden sich einige wichtige Ziele, wie Schulen, der Bahnhof oder auch das Rathaus. Unzureichende Verbindungen in Qualität und Beschilderung sind zwischen Bahnhof und Innenstadt, aber auch zwischen Bahnhof und Rathaus und Innenstadt und Rathaus festzustellen.

Entlang der Kfz geprägteren Straßen (Brüderstraße, Bahnhofstraße, Rudolph-Brandes-Allee) ist die Situation für zu Fuß Gehende besonders schwierig. Dies liegt sowohl an der qualitativen Gestaltung als auch an Platzverhältnis und Oberflächenbeschaffenheit.

**Abb. 26: Gehweg an der Rudolph-Brandes-Allee**



Quelle: Planersocietät

Querungshilfen wie Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) sind gut ins Stadtbild integriert und keine Seltenheit, vor allem in den Stadtteilzentren.

**Abb. 27: Fußgängerüberweg an der Schlosstraße**

Quelle: Planersocietät

Schwierigere Querungssituationen ergeben sich vor allem entlang der das Stadtzentrum umgebenden Straßen (Rudolph-Brandes-Allee, Bahnhofstraße, Werler Straße, Brüderstraße, Bismarckstraße). Diese entfalten eine deutliche Barrierewirkung, da zum einen ein hohes Verkehrsaufkommen gegeben ist und sie zum anderen eine verhältnismäßig breite Fahrbahn aufweisen. Vereinzelt werden hierzu auch Unterführungen eingesetzt, wie beispielsweise am Ostertor. Ihre Gestaltung könnte verbessert werden, da sich hier gerade in der dunklen Jahreszeit „dunkle Ecken“ bilden und diese als Angsträume wahrgenommen werden könnten (vgl. Abb. 28). Darüber hinaus kann es insbesondere in der kalten und nassen Jahreszeit zu - mindestens gefühlten - Unsicherheiten kommen, da hier in Richtung Salze keine Sicherung gegeben ist.

**Abb. 28: Unterführung im Bereich der Bahnhofstraße**

Quelle: Planersocietät

Als störend und bisweilen gefährlich wurde von den Bürgerinnen und Bürgern die (subjektiv) oftmalige Überschreitung der Geschwindigkeiten durch den Kfz-Verkehr angeführt. Dies führe sowohl zu Konflikten, als auch zu bestimmten Gefahrenstellen. Generell wurde dabei kritisiert, dass in vielen Tempo-30-Bereichen die Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten würde. Im Speziellen wurde hier das Quartier Neumarkt, die Umgebung von Schulen oder auch entlang von Schulwegen (z. B. Ahornstraße) aber auch die Fußgängerzone der Innenstadt genannt. Diese Situation verschlimmere sich weiter durch den ruhenden Verkehr und dadurch entstehende schlechte Sichtbeziehungen sowie punktuell zugeparkte Gehwege.

### ***Straßenraum***

Auf den Straßen der Stadt Bad Salzuflen wird dem Fußverkehr nicht immer ausreichend Platz eingeräumt, was auch im Kontext der generellen Platzverhältnisse zu betrachten ist. Diese sind in den verschiedenen Straßen der Stadt Bad Salzuflen sehr unterschiedlich. Die Straßen und Wege unterscheiden sich in Platzverhältnisse wie auch in Funktion zum Teil sogar abschnittsweise sehr stark.

Einige Straßen sind dabei primär durch den Kfz-Verkehr geprägt und dienen der Anbindung der Stadt durch Kfz. Dem Fußverkehr wird hier nur wenig Platz zur Verfügung gestellt. „Wohnstraßen“ wie im Quartier Hermannstraße / Schießhofstraße sind bereits deutlich weniger Kfz-geprägt, da sich auf ihnen vornehmlich Anwohner bewegen. Dennoch wird dem Kfz-Verkehr bisher noch viel Raum zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Straßenraumverhältnisse einiger Straßen exemplarisch erhoben. Dabei fiel auf, dass die meisten Straßen den Großteil der Fläche dem fahrenden bzw. dem fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung stellen. Spitzenwert hierbei wurde auf der Bahnhofstraße erhoben, bei der rund 82 % der Fläche für den fahrenden oder ruhenden Verkehr bereitgestellt wird (14 m Fahrbahn) sowie abseits davon der Brüderstraße mit 63 % (6 m Fahrbahn, plus ca. 1,30 m für Längsparken).

Am nächsten an die Straßenraumproportionen (30%:40%:30%) laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) kommt die Hermannstraße mit einem Verhältnis von 22% : 56% : 22%.

**Tab. 6: Exemplarische Straßenraumverhältnisse ausgewählter Straßen in Bad Salzuflen**

Straße	Seitenraum	Fahrbahn	Seitenraum	Anteil für Kfz <sup>11</sup>
Bahnhofstraße	9%	82%	9%	82%
Salzufler Straße	0%	74%	26%	74%
Beetstraße	18%	64%	18%	64%
Brüderstraße	18%	52%	30%	63%
Schloßstraße	21%	58%	21%	58%
Hermannstraße	22%	56%	22%	56%
Gröchteweg	30%	52%	18%	52%

Quelle: Planersocietät

Oftmals reduziert sich dieser Raum jedoch noch weiter, da Schilder, Aufsteller etc. den nutzbaren Seitenraum für den Fußverkehr weiter einengen. Dabei wurde bei der Auftaktveranstaltung während der Aufstellung des Klimaschutzteilkonzeptes sogar die Osterstraße als „Engstelle“ genannt. Durch ein hohes Maß an Außengastronomie wird der Raum für zu Fuß Gehende hier besonders im Sommer deutlich eingeengt.

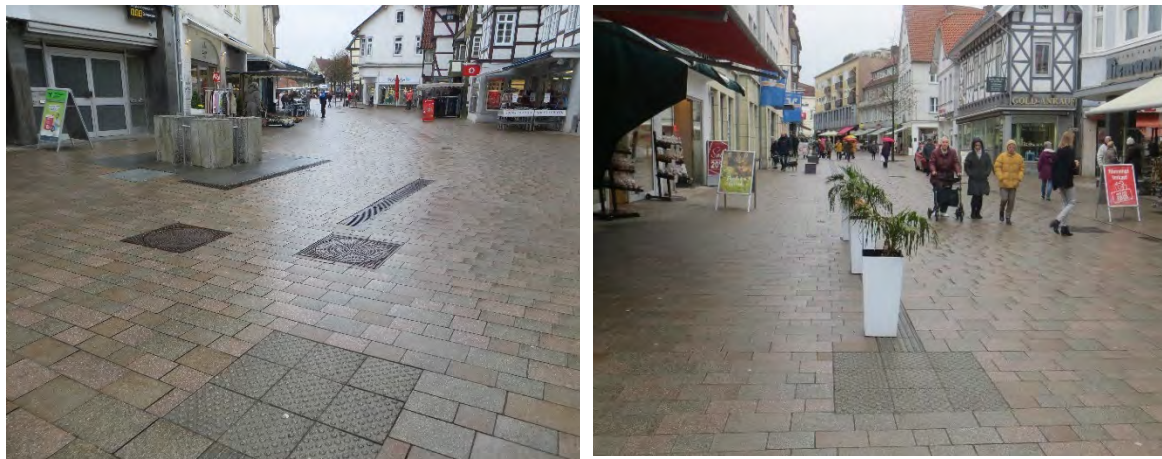
Im Mittel wird dem Kfz-Verkehr somit mit fast 65% deutlich mehr Raum zur Verfügung gestellt als dem Fußverkehr.

### **Barrierefreiheit**

Insgesamt ist das Maß an Barrierefreiheit in der Stadt Bad Salzuflen im Bereich der Fußgängerzone auf einem guten, aber dennoch verbesserungsfähigen Stand. In unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs hingegen ist dieser verbesserungswürdig.

<sup>11</sup> Der Anteil des Straßenraums für Kfz kann hier vom reinen Fahrbahnanteil abweichen, wenn z. B. weitere Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Diese Flächen werden generell dennoch dem Seitenraum zugerechnet.



**Abb. 29: Beeinträchtigungen im taktilen Leitsystem**

Quelle: Planersocietät

Problematisch in der Fußgängerzone ist vor allem die fehlende Durchgängigkeit des taktilen Systems sowie eine teilweise fehlende Sensibilisierung des anliegenden Einzelhandels hinsichtlich dessen Funktion.

Darüber hinaus ist auch die Oberflächenbeschaffenheit einiger Straßen und Wege unmittelbar angrenzend an die Fußgängerzone problematisch. Hier befindet sich oftmals noch eine Kopfsteinpflasterung. Auch wenn diese aus städtebaulicher und historischer Sicht ansprechend ist, können diese besonders für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen zu Problemen führen.

**Abb. 30: Unterschiedliche Oberflächengestaltung in der Innenstadt Bad Salzuflen**

Quelle: Scape Landschaftsarchitekten 2009

Insgesamt soll die Barrierefreiheit im Rahmen von anstehenden Bauvorhaben sukzessive weiter ausgeweitet werden.

**Abb. 31: Beispiele in der Stadt Bad Salzuflen**

Fußgängerfreundliche Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität...



...und Bereiche mit Verbesserungspotenzial im Hinblick auf Barrierefreiheit und Gestaltung.



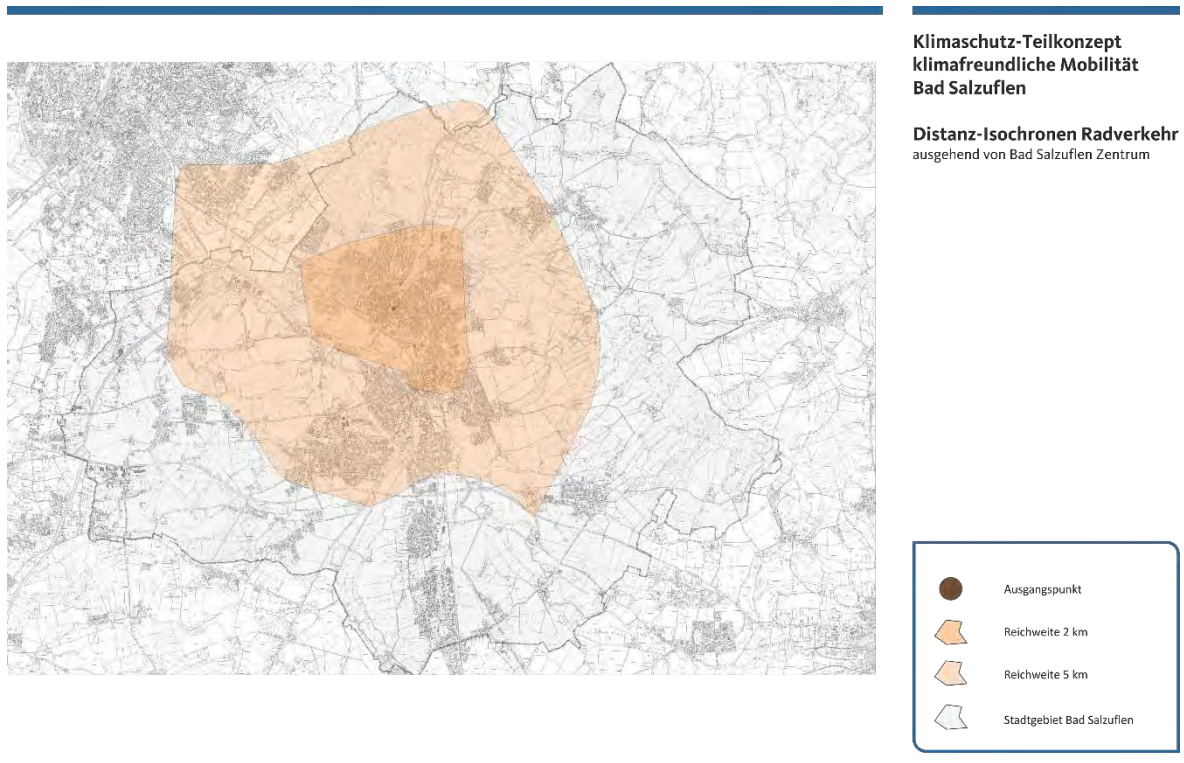
Quelle: Planersocietät

## 2.6.2 Radverkehr

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Bad Salzuflen ist insbesondere für den Freizeit- und Tourismusverkehr gut entwickelt - sowohl hinsichtlich Routenführung und Beschilderung als auch hinsichtlich der baulichen Qualität der Wege.

Die Gesamtsituation für den Alltagsverkehr dagegen weist noch Handlungsbedarf auf, dessen Nutzungspotenzial den erforderlichen Aufwand rechtfertigt. So sind die strukturellen Bedingungen hinsichtlich der Entfernungen zur Innenstadt innerhalb der Stadt Bad Salzuflen dahingehend günstig, dass nicht nur viele Quellen und Ziele, sondern auch mehr als 90% der Bevölkerung innerhalb eines Radius von fünf Kilometern liegen bzw. wohnen.

**Abb. 32: Distanz-Isochronen im Radverkehr**



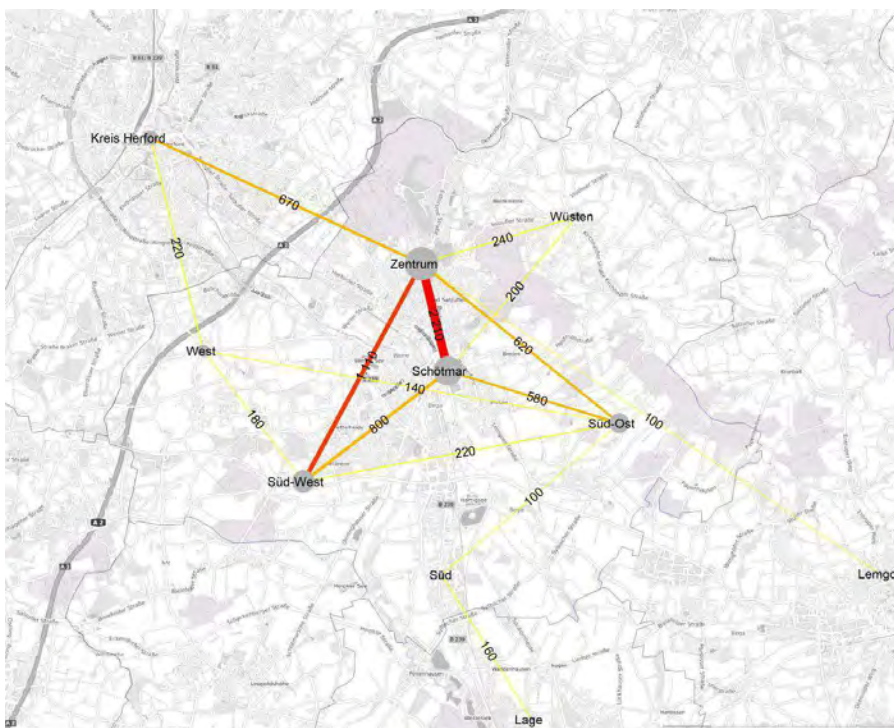
Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

Dieser Entfernungsbereich wird allgemein als Minimum einer akzeptablen Einsatzgrenze des Fahrrads bewertet. Aufgrund der zunehmenden Verbreitung und Nutzung von Fahrrädern mit elektronischer Unterstützung (Pedelecs/E-Bikes) kann mit einer Steigerung der zurückgelegten Entfernung, aber auch einer Steigerung der Nutzung in den topografisch bewegten Bereichen im Norden und Nordosten des Stadtgebiets gerechnet werden. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung ein alle wesentlichen Quellen und Ziele umfassendes Routennetz, mit einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Ausgestaltung der strecken- und knotenpunktbezogenen baulichen Anlagen sowie der Abstellungssituation zu sehen.

### Routennetz

Das in der Stadt Bad Salzuflen bereits vorhandene Hauptrouthenetz für den Radverkehr wurde in Zusammenarbeit mit dem Kreis Lippe und dem Landesbetrieb Straßen.NRW entwickelt. Die Routen sind mit der einheitlichen HBR-Beschilderung<sup>12</sup> ausgewiesen und werden durch die Stadt regelmäßig kontrolliert und gepflegt. Im Radverkehrsnetz kommt den Haupttrouten aufgrund der Bündelungsfunktion eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere an den innerstädtischen Abschnitten weisen die Haupttrouten zahlreiche Defizite und Netzlücken auf. Die Möglichkeiten von Alternativrouten zu Haupttrouten in gleicher bzw. paralleler Führung sind jedoch aufgrund der implizit verbundenen Zielsetzung begrenzt, keine Verbindungs- und Erschließungsnachteile (Umwege) hervorzubringen. Im Ergebnis führt dies dazu, dass die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Bad Salzuflen an einigen Haupttrouten begrenzt sind, denn diese liegen zum größten Teil an den Landesstraßen und somit in der Baulast des Landes NRW bzw. in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen.NRW. Verbesserungen im Netz müssen in diesen Fällen mit dem Landesbetrieb ausgehandelt werden.

**Abb. 33: Verkehrsbeziehungen aller Wege mit dem Fahrrad**



Quelle: Haushaltsbefragung Kreis Lippe 2017

Als große Barriere für den Radverkehr gilt die Bahnhofstraße und Rudolph-Brandes-Allee (L712). Die Hauptverkehrsachse für den Kfz-Verkehr entfaltet ihre Barrierewirkung dabei sowohl in Längs- als auch in Querrichtung. Das Queren dieser Barriere ist für den Fuß- und Radverkehr mit langen

<sup>12</sup> In NRW gibt es mit den „Hinweise[n] zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (HBR NRW) für alle Akteure eine Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege der Radverkehrswegweisung. Die HBR NRW spezifizieren die Inhalte des bundesweiten „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV für Nordrhein-Westfalen.

Wartezeiten verbunden. Für Radfahrende entlang der Achse stehen lediglich freigegebene Gehwege oder die vielbefahrene Fahrbahn zur Verfügung, auf der eine Anlage für den Radverkehr bisher noch fehlt. Zumindest teilweise ist eine Umfahrung über die Hoffmannstraße möglich, die jedoch als Unfallschwerpunkt für den Radverkehr gilt. Die Verbindung zwischen der Innenstadt und Schötmar stellt jedoch eine der wichtigsten Achsen im Radwegenetz dar, da hier mit Abstand die meisten Verkehrsbeziehungen zu verzeichnen sind (vgl. Abb. 33). Darüber hinaus ist die Verkehrsbeziehung in die Ortsteile, besonders in den Süd-Westen, und zu den Nachbarkommunen, insbesondere nach Herford, im Radverkehrsnetz zu berücksichtigen.

### ***Bauliche Qualität des Netzes***

Die bisher vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr findet sich meist außerhalb bebauter Bereiche zwischen den Ortsteilen und auf separat geführten Wegen. Während die Breite meist ausreichend ist (ERA-konform), ist der Oberflächenbelag häufig eine wassergebundene Decke und nicht asphaltiert. Letzteres ist die für den Radverkehr optimal zu befahrene Oberfläche.

Innerorts weist die Radverkehrsinfrastruktur zahlreiche Lücken auf. Zudem wird die Nutzung von Radwegen vielfältig eingeschränkt. Hierzu gehört als häufigstes Defizit eine geringe bzw. im Vergleich zu den Standards zu geringe Breite (z.B. Bahnhofstraße). Darüber hinaus befindet sich der Zustand der Oberfläche von Radwegen teils in einem schlechtem Zustand (z.B. aufgewölbte Platten, große Wasseransammlungen nach Niederschlag) oder der Lichtraum und seitliche Verkehrsraum wird eingeengt durch aus dem Seitenraum wachsende Pflanzen. Es wird deutlich, dass es unterschiedliche Gruppen von Radfahrende mit je eigenen Bedürfnissen gibt: einerseits Radfahrende, die ein zügiges Vorankommen in den Vordergrund stellen (bei vorhandenen Radverkehrsanlagen, wozu auch Markierungslösungen gehören wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, aber auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn), andererseits Radfahrende, die ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis auf "klassischen" Radwegen auf dem Bordstein erfüllt sehen und eine eher geringe Fahrgeschwindigkeiten haben. Somit kommt für den Radverkehr freigegeben Gehwegen eine Bedeutung zu. Diese Führungsform ist jedoch aufgrund einer fehlenden Standardsetzung in technischen Regelwerken und Straßenverkehrsordnung (StVO) i.d.R. mit einer eingeschränkten Nutzbarkeit für den Radverkehr bzw. einer Beeinträchtigung des Fußverkehrs verbunden.

Die bauliche Qualität des derzeitigen Radverkehrsnetzes wurde entlang der definierten Hauptverbindungen im Radverkehrsnetz überprüft und bewertet. Bewertungskriterien waren dabei die Breite (nach ERA 2010), die Führungsform, die Topographie und das Konfliktpotenzial mit dem MIV sowie dem sonstigen Verkehr. Dabei wurde, sofern auch innerhalb der gewählten Abschnitte verschiedene Führungsformen und Breiten vorhanden waren, immer eine durchschnittliche Betrachtung bzw. eine möglichst repräsentative Breite gewählt.

### ***Radrouten und Wegweisung***

Die wegweisende Beschilderung entspricht dem Standard des Radverkehrsnetzes NRW. Das Radroutennetz in Bad Salzuflen ist insbesondere im Freizeit- bzw. Tourismusbereich gut entwickelt.

Durch das Stadtgebiet verlaufen die Radrouten Soleweg, Fürstenroute-Lippe (inkl. einer Erweiterung), die BahnRadRoute Weser-Lippe und der Werre-Radweg. Die Routen stellen bereits eine gute Anbindung in die Nachbarstädte Herford und Lage dar, sind jedoch an die Belange des Freizeitverkehrs angepasst. Das bedeutet, sie verlaufen vermehrt durch landschaftlich ansprechende Bereiche und selten an Hauptverkehrsstraßen. Im Gegenzug sind sie weniger direkt und verlaufen in vielen Fällen auf wassergebundenen Decken, auf denen geringere Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Wegweisung und die entsprechenden Radwege werden regelmäßig durch Radwegeschauen kontrolliert. Eine Fortsetzung dieser Überprüfung sollte beibehalten werden.

### ***Abstellanlagen***

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz. Im Bereich der Innenstadt von Bad Salzuflen wird ein großer Teil der Fahrradabstellanlagen als Anlehnbügel vorgehalten, die jedoch nicht überdacht sind. Hier fehlen komfortable, überdachte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen. Die Abstellmöglichkeiten an den Bahnhalt punkten sind ebenfalls ausbaufähig. Insbesondere in Schötmar ist die Anzahl überdachter Abstellmöglichkeiten sehr gering und stark ausgelastet. Hier besteht Bedarf nach weiteren überdachten Abstellplätzen. Eine RadStation gibt es in Bad Salzuflen bisher nicht.

Der Ort der Installation von Fahrradabstellanlagen ist als nicht unerheblich zu erachten, da weite Wege durch eine Fußgängerzone bis zum Erreichen einer Fahrradabstellanlage die Attraktivität mindern. Sichere Abstellanlagen an Schulen sind eine Möglichkeit, die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern, damit dieser eine gute Alternative für Busse und Elterntaxis darstellt.

**Abb. 34: Beispiele in der Stadt Bad Salzuflen**

Radfahrfreundliche Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität...



...und Bereiche mit Verbesserungspotenzial



Quelle: Planersocietät



### 2.6.3 Übersicht über Stärken und Schwächen der Nahmobilität

- + Gute Fußwegeverbindungen in der Innenstadt
- + Barrierefrei ausgebaute in der Innenstadt, z.B. Fußgängerzone
- + Fortschreitender barrierefreier Umbau der Innenstadt
- + Gute Radverkehrsinfrastruktur für den Freizeit- und Tourismusverkehr
- + Kompakte Stadtstruktur ist günstig für den Radverkehr
- + Das vorhandenen Hauptroutennetz ist mit der HBR-Beschilderung ausgewiesen und wird regelmäßig gepflegt
- o Pflasterung und taktile Leitsysteme in der Innenstadt nur teilweise barrierefrei
- o Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen oftmals Tempo 30, allerdings vielfach Geschwindigkeitsüberschreitungen
- o Teilweise schwierige Querungssituationen entlang Straßen um das Stadtzentrum
- o Das vorhandene Hauptroutennetz ist noch ausbaufähig hinsichtlich der Anbindung weiterer Quellen und Ziele und Alternativrouten
- Häufig wechselnder Belag in der Innenstadt
- Zahlreiche Schilder, Aufsteller etc. in den Fußverkehrsbereichen
- Unzureichende Verbindungen hinsichtlich der Qualität zwischen Bahnhof und Innenstadt und Bahnhof bzw. Innenstadt und Rathaus
- Qualität der Fußwege entlang der Hauptverkehrsachsen häufig mangelhaft hinsichtlich Qualität und Platzverhältnis
- Handlungsmöglichkeiten der Stadt für den Fuß- und Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen häufig eingeschränkt, da Baulast des Landes NRW
- Große Barrieren für die Nahmobilität sind die Rudolph-Brandes-Allee und die Bahnhofstraße
- Radwege entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik (z.B. zu geringe Breiten)

## 2.7 Verkehrssicherheit

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit und zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet von Bad Salzuflen wurden Daten der Kreispolizeibehörde Lippe verwendet. Darüber hinaus wurde zur spezifischen Betrachtung der vulnerablen Gruppe der Kinder (unter 15 Jahren) auf den Kinderunfallatlas der Jahre 2008 und 2012 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zurückgegriffen.

Die Unfallanalyse umfasst den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2017, der somit den in der Fachliteratur empfohlenen Umfang von mindestens drei Untersuchungsjahren erfüllt. Es muss an dieser Stelle

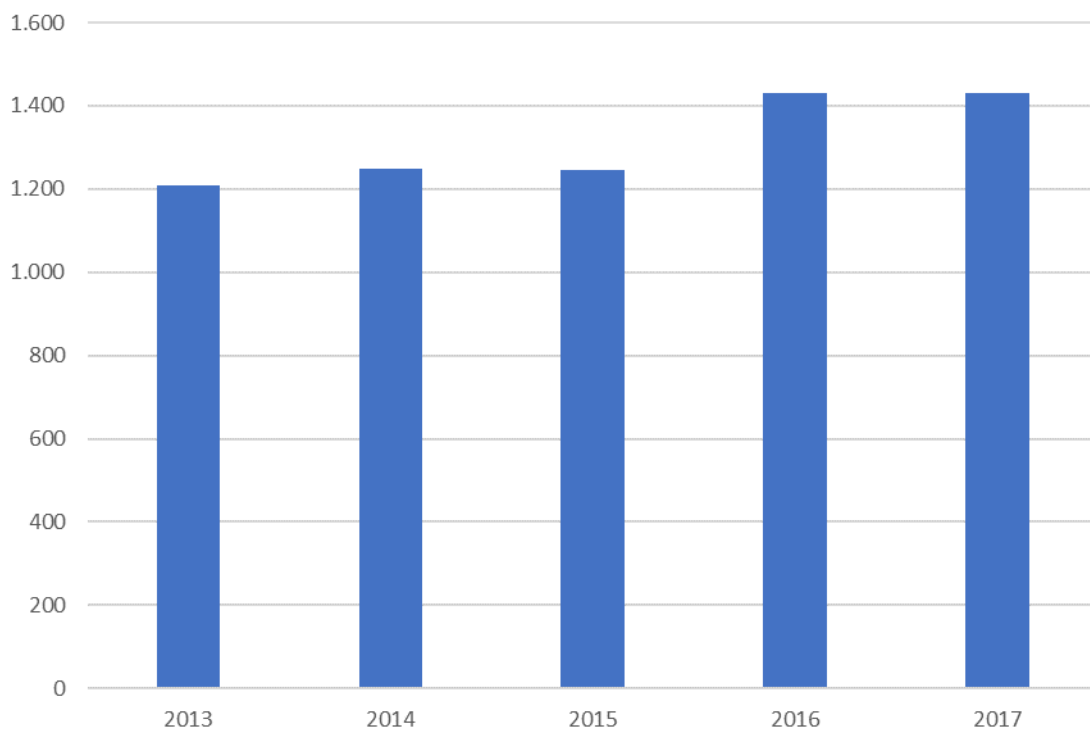
jedoch insgesamt darauf hingewiesen werden, dass die hier getroffenen Aussagen auf Basis der amtlichen Unfallstatistik getroffen werden. Diese umfasst ausschließlich polizeilich gemeldete bzw. erfasste Unfälle, weshalb eine mutmaßlich nicht unerhebliche Dunkelziffer keine Berücksichtigung findet. Es kann aber angenommen werden, dass bei nahezu allen Unfällen mit Sach- und insbesondere mit Personenschaden die Polizei hinzugezogen wird.

Die Verkehrssicherheitsanalyse gliedert sich in die Darstellung des allgemeinen Unfallgeschehens (Entwicklungstrends und Unfallshäufungen), die Betrachtung besonders gefährdeter Straßenraumnutzer (zu Fuß Gehende und Radfahrende) sowie eine spezielle Betrachtung der vulnerablen Gruppe der Kinder.

### 2.7.1 Gesamtbetrachtung und Entwicklungstrends

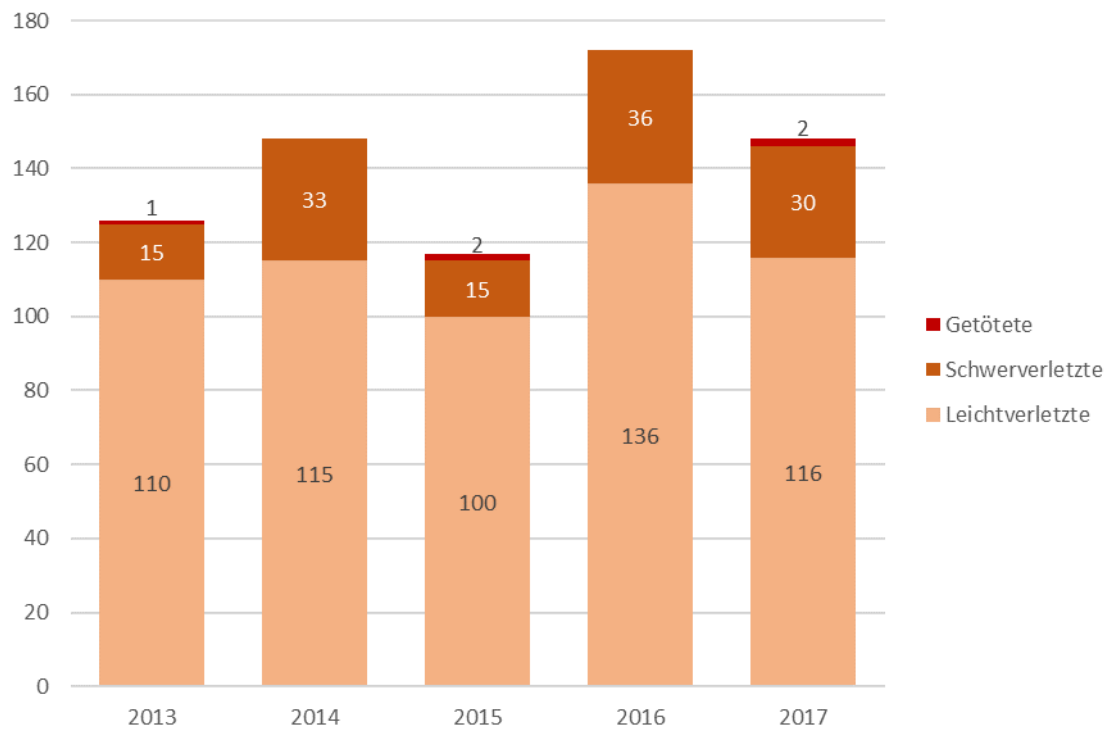
Im Zeitraum vom Jahr 2013 bis zum Jahr 2018 sind zwischen 1.210 und 1.430 Unfälle zu verzeichnen, was einem Mittel von 1.313 Unfällen pro Jahr entspricht. Der deutlich überwiegende Anteil dieser Unfälle hatte keine Personenschäden zur Folge. Ein klarer Trend ist nicht ablesbar, allerdings sind die Zahlen in den letzten beiden Jahren höher als in den Jahren davor.

**Abb. 35: Entwicklung der Unfallzahlen in Bad Salzuflen**



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Lippe

Auch die Entwicklung der Verunglücktenzahl, also der Personen die mindestens eine leichte Verletzung erlitten haben, lässt keinen linearen Entwicklungstrend erkennen. Bei der Betrachtung der Verunglückten insgesamt sowie der Schwerverletzten im Besonderen zeigt sich, dass bei rund

**Abb. 36: Verunglückte in Bad Salzuflen**

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Lippe

einem Drittel dieser Fälle eine Beteiligung der „schwachen Verkehrsteilnehmer“, also zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, vorlag.

Der ÖPNV ist in der Stadt Bad Salzuflen sehr sicher. So waren Busse im Betrachtungszeitraum an lediglich 6 Unfällen beteiligt, wobei es sich in nur einem Fall um einen Schulbus handelte (in den anderen um Linienbusse). In keinem dieser Fälle kamen Personen zu Schaden.

Über Aufkommen und Entwicklungsverlauf hinaus sind die Unfallursachen von Bedeutung für die Bewertung der Verkehrssicherheit. Hierbei ist eine Differenzierung nach dem genutzten Verkehrsmittel sinnvoll, und zwar einerseits bei Selbstverschulden, andererseits bei Fremdverschulden.

### **Häufigste Unfallursache bei Radfahrenden**

(wenn durch Radfahrenden selbst verschuldet)

- Anderer Fehler beim Fahrzeugführer
- Benutzung der falschen Fahrbahn oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile

(wenn durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet)

- Anderer Fehler beim Fahrzeugführer
- Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen

### **Häufigste Unfallursache bei zu Fuß Gehenden**

(wenn durch zu Fuß Gehende selbst verschuldet)

- Falsches Verhalten der zu Fuß Gehenden bei dichtem Verkehr ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten

(wenn durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet)

- Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- Anderer Fehler beim Fahrzeugführer

### 2.7.2 Unfallhäufungsstellen und unfallreiche Streckenabschnitte

Unfallhäufungsstellen sind entsprechend der Anlage 3 zu Aufgaben der Unfallkommission NRW Knotenpunkte, für die innerhalb eines Jahres drei Unfälle des gleichen Grundtyps mit Getöteten, Schwerverletzten, Leichtverletzten oder schweren Sachschaden oder innerhalb von drei Jahren Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden mit Getöteten, Schwerverletzten oder Leichtverletzten erfasst wurden<sup>13</sup>. Anhand der Unfalldaten der Kreispolizeibehörde Lippe für die Jahre 2013-2017 konnten eine potenzielle Unfallhäufungsstelle ermittelt werden. Hierbei handelt es sich um den Knotenpunkt Begastraße/Schülerstraße, an dem sich zwischen April 2015 und November 2016 fünf Unfälle (davon vier Überschreiten Unfälle) und jeweils eine Person leicht verletzt wurde.

Darüber hinaus können einige Bereiche identifiziert werden, in denen in den Jahren 2013 - 2017 vermehrt Unfälle auftraten. Auffällig, aber nicht überraschend ist hierbei das Auftreten der Ostwestfalenstraße. Auf dem gesamten Straßenzug (auf Stadtgebiet Bad Salzuflen) kam es von 2013 bis 2017 zu 315 Unfällen. Hierbei handelt es sich zumeist um Auffahr- und Abbiegeunfälle, bei denen nur in wenigen Fällen Personenschäden entstanden. Zu erklären sind diese Unfälle vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen auf diesem Streckenabschnitt. Ein weiterer Streckenabschnitt mit hohen Unfallzahlen stellt die Hoffmannstraße dar. Hier kam es zu 410 Unfällen, bei denen in 21 Fällen ein Personenschaden vorlag. Auffällig ist hier auch, dass hierbei fast immer eine Beteiligung von Radfahrenden vorlag. Die häufigste Unfallursache war dabei ein Fehler beim Abbiegen. In den 13 der 21 Fälle, in denen Radfahrende an einem Unfall beteiligt waren, wurden diese in 11 dieser Fälle allerdings nicht als Unfallverursacher aufgenommen. Damit ist die Hoffmannstraße aus Sicht des Radverkehrs die gefährlichste Straße in Bad Salzuflen.

---

<sup>13</sup> Innenministerium und Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2008

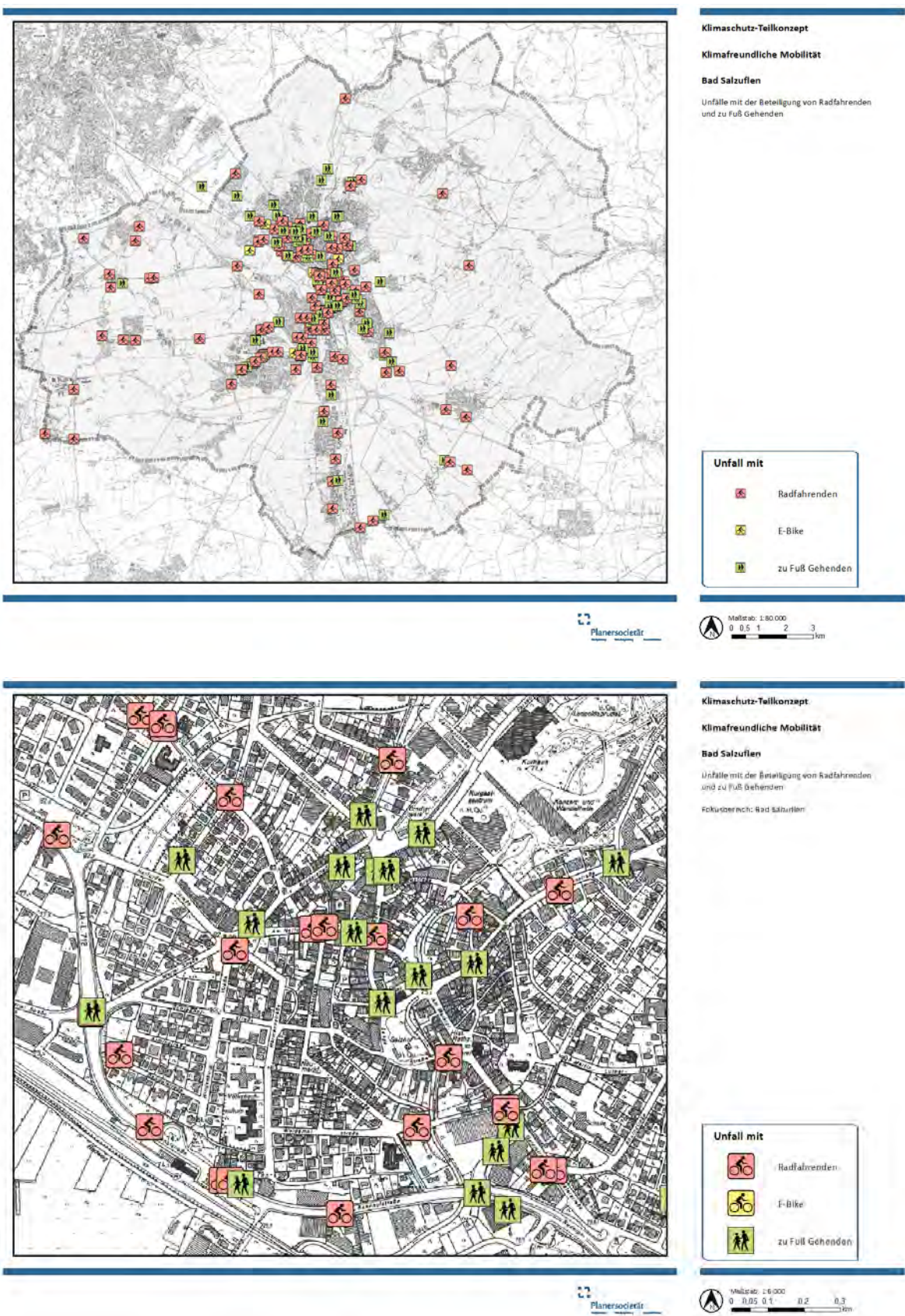
**Tab. 7: Auswahl unfallbelasteter Strecken in Bad Salzuflen 2013-2017**

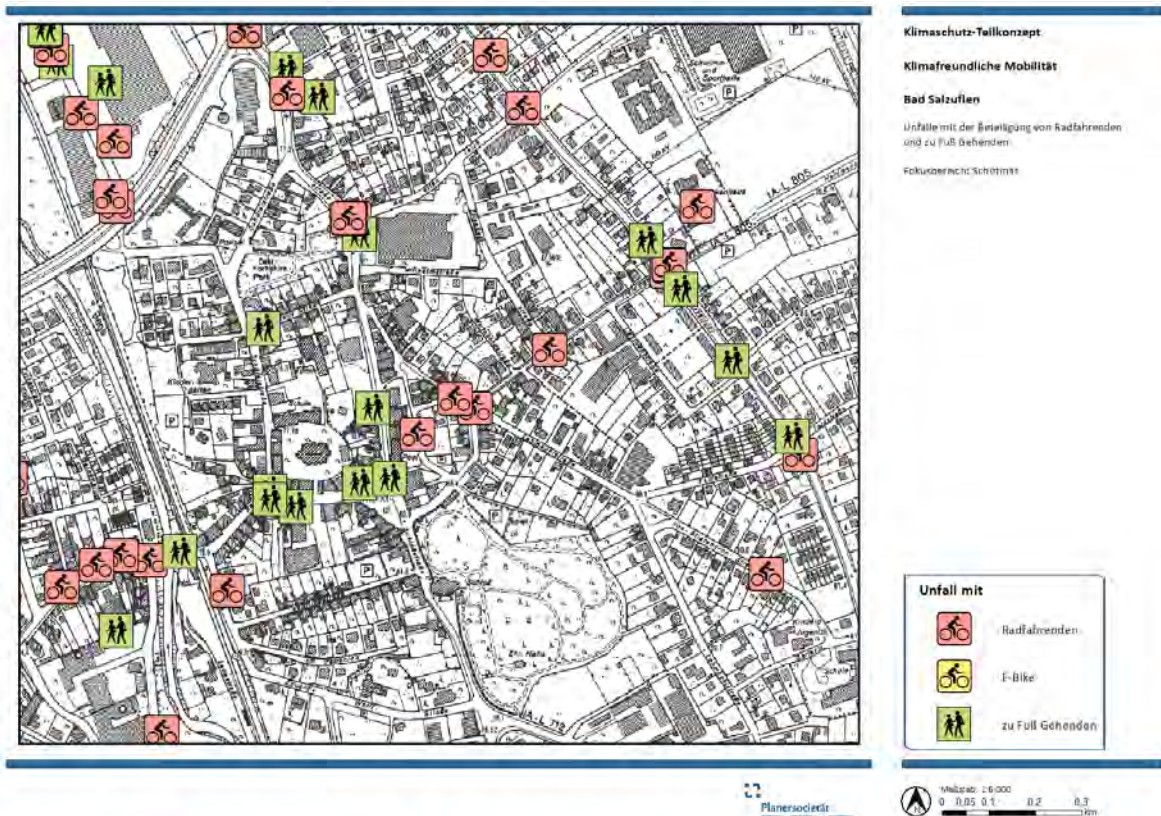
Straße	Unfälle / Unfälle mit PS	dabei Tote	dabei SV	dabei LV	Unfälle mit PS je Streckenkilometer
Am Zubringer	458/93	1	12	80	14
Bahnhofstraße	178/27	0	5	22	25
Bielefelder Straße	142/30	0	4	26	13
Hauptstraße	163/42	0	4	38	12
Hoffmannstraße	410/21	0	0	21	23
Lockhauser Straße	130/34	0	4	30	8
Oerlinghauser Straße	151/24	0	2	22	6
Ostwestfalenstraße	315/127	0	30	97	13

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Lippe

Abkürzungen: PS= Personenschaden; SV = Schwerverletzter; LV = Leichtverletzter

Abb. 37: Karten zur Verkehrssicherheit





Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Lippe

### 2.7.3 Entwicklung der Kinderunfälle

Zusätzlich zur Betrachtung der allgemeinen Unfallentwicklung wurden auch die Unfälle mit der Beteiligung von Kindern betrachtet. Betrachtet werden in der Statistik „Kinderunfälle“ die Altersgruppe der Personen unter 15 Jahren. Grundlage dafür ist der aktuelle Kinderunfallatlas aus dem Jahr 2012, der die Verkehrsunfälle des Zeitraumes 2006 bis 2010 betrachtet (vgl. Neumann-Opitz / Bartz / Leipzig (2012)), sowie der Kinderunfallatlas des Jahres 2008 mit dem Betrachtungszeitraum 2003 bis 2005.

In dem Unfallatlas werden die Ergebnisse nach Ranglisten sowie in Gemeindetabellen nach Städte- bzw. Gemeindegrößenklassen differenziert dargestellt. Die Werte für die Stadt Bad Salzuflen werden dabei zusammen mit 107 weiteren Städten mit Einwohnerzahlen von 50.000 bis 100.000 Einwohnern aufgeführt. Die Unfallsituation wird dargestellt durch die Zahl der Kinderunfälle, die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 der Altersgruppe und die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 der Altersgruppe differenziert nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung (zu Fuß, mit dem Rad, im Pkw).

Der Kinderunfallatlas weist für Bad Salzuflen in Bezug auf alle im Straßenverkehr verunglückten Kinder eine geringe Unfallbelastung von 2,02 verunglückten Kindern je 1.000 der Altersgruppe auf.

Differenziert nach der Art der Verkehrsbeteiligung wurde für die Stadt Bad Salzuflen ebenfalls jeweils eine geringe Unfallbelastung von Kindern sowohl im Fußverkehr mit 0,51 verunglückten Kindern je 1.000 der Altersgruppe, als auch als Radfahrende (0,83) und Mitfahrende im Pkw (0,69) festgestellt.

**Tab. 8: Auszug aus dem Kinderunfallatlas**

Stadt	VU 2003-2005	Verunglückte Kinder/1.000	Verunglückte Kinder als Fußg./1.000	Verunglückte Kinder als Radf./1.000	Verunglückte Kinder in Pkw/1.000
Bad Salzuflen	69	2,88	0,71	1,17	1,00
Detmold	119	3,18	0,99	1,31	0,88
Herford	130	4,07	1,03	2,06	0,97
<b>Mittelwert</b>		<b>3,54</b>	<b>1,01</b>	<b>1,53</b>	<b>1,00</b>
<b>Summe VU 2003-2005</b>	<b>10.871</b>				

Stadt	VU 2006-2010	Verunglückte Kinder/1.000	Verunglückte Kinder als Fußg./1.000	Verunglückte Kinder als Radf./1.000	Verunglückte Kinder in Pkw/1.000
Bad Salzuflen	76	2,02	0,51	0,83	0,69
Detmold	174	2,95	0,76	1,43	0,76
Herford	175	3,46	0,73	1,66	1,07
<b>Mittelwert</b>		<b>3,13</b>	<b>0,86</b>	<b>1,38</b>	<b>0,89</b>
<b>Summe VU 2006-2010</b>	<b>15.476</b>				

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage Bundesanstalt für Straßenwesen

Positiv zu bewerten ist hierbei vor allem auch die positive Entwicklung im Vergleich zum Betrachtungszeitraum 2003-2005. So ist in allen Kategorien eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Dennoch besteht hier weiteres Verbesserungspotenzial, da sich die Stadt Bad Salzuflen insbesondere bei Verunglückten Kindern als Radfahrende und als Pkw-Mitfahrende an der Grenze zur geringen bis mittleren Unfallbelastung befinden.



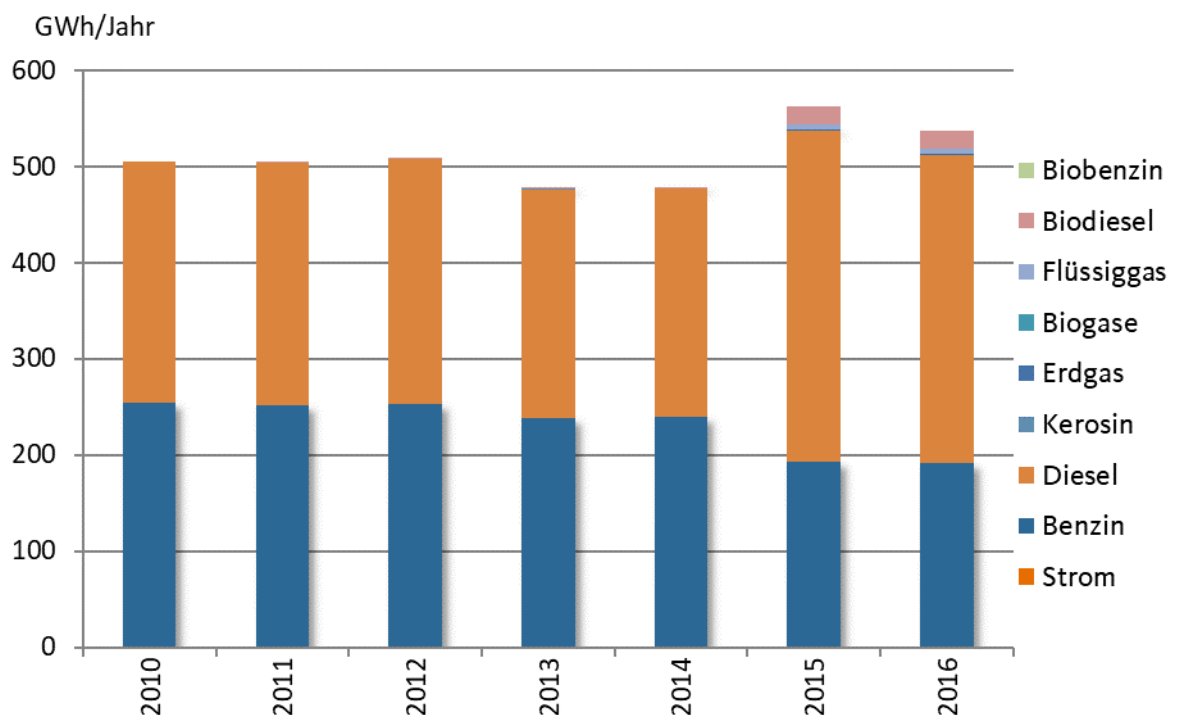
### 3 Bilanzierung und Minderungspotenziale

Die Energie- und Treibhausgas (THG)-Bilanz für die Stadt Bad Salzuflen wurde durch das Unternehmen „energielenker“ erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Bilanz werden für den Teilbereich Verkehr nachrichtlich übernommen und in einigen Bereichen durch eigene Ausgaben aus dem Tool ECORegion angereichert. Die Potenzialanalysen sowie Maßnahmenwirkungen basieren auf diesen Ergebnissen.

Grundsätzlich ist hierbei anzumerken, dass im Jahr 2017 eine Umstellung der Bilanzierungsmethodik vom Verursacherprinzip (Berücksichtigung fanden hierbei alle THG-Emissionen, die von Einwohnerinnen und Einwohnern oder in Bad Salzuflen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verursacht wurden) auf das Territorialprinzip (Berücksichtigung finden alle durch den Verkehr auf Stadtgebiet von Bad Salzuflen ausgestoßenen Treibhausgase) stattgefunden hat. Eine vergleichende Betrachtung der Entwicklung im Zeitverlauf der vergangenen Jahre bietet sich daher leider nur sehr bedingt an, obwohl die Energieverbräuche trotz unterschiedlicher Bilanzierung relativ ähnlich sind.

Die Betrachtung des gesamten Energieverbrauchs zeigt im abgebildeten Zeitverlauf deutliche Schwankungen. Dies gilt insbesondere für die Jahre 2015 und 2016. Hier kommt es vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 zu einem deutlichen Anstieg der Energieverbräuche. Begründet liegt dieser sprunghafte Anstieg im deutlichen Anstieg der Verbräuche von Diesel und Biodiesel. So steigt der Verbrauch von Diesel vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 von 237 auf 344 GWh. Dies entspricht einer Steigerung von 45%. Woraus genau dieser Anstieg resultiert kann allerdings nicht nachvollzogen werden.

**Abb. 38: Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/a) 2010 bis 2016 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern**



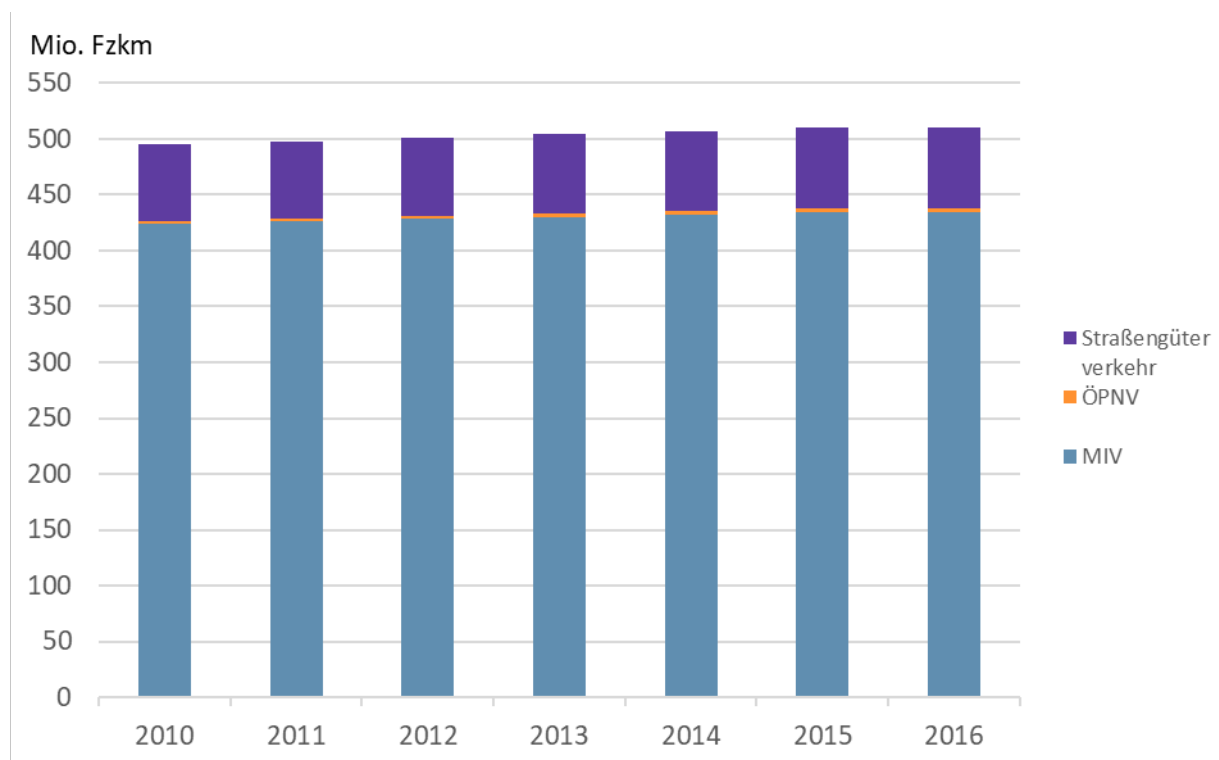
Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.02.2018)

So ist die Entwicklung der Fahrleistungen unauffällig. Weder im Personen- noch im Güterverkehr (Lkw oder LNF) treten Sprünge auf, die den Anstieg der Energieverbräuche erklären könnten. Die deutlichen Schwankungen vom Jahr 2014 auf das Jahr 2015 müssen also in den Berechnungen des Tools ECORegion begründet liegen.

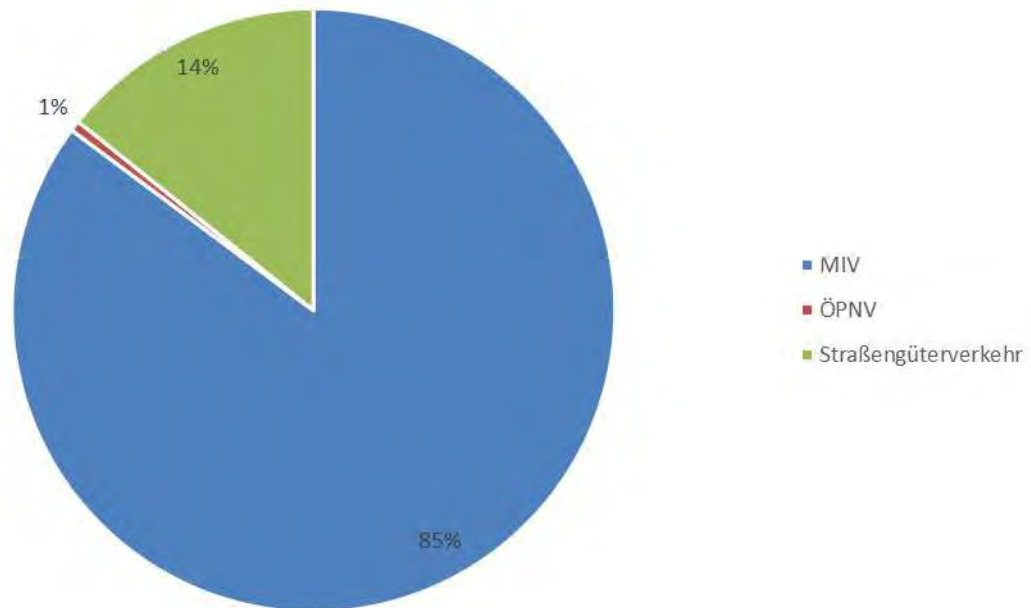
Betrachtet man nun die Fahrleistungen detailliert, so fällt vor allem auf, dass der MIV die mit Abstand höchsten Fahrleistungen aufweist. Die steigen von 2007 bis 2016 so leicht an, dass sie als relativ konstant beschrieben werden können.

Die Fahrleistungen des ÖPNV gehen seit dem Jahr 2009 weiter zurück, liegen aber insgesamt auf einem sehr niedrigen Niveau. So betragen diese im Jahr 2016 nur gut 0,6% der Gesamtfahrleistungen.

**Abb. 39: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Fzkm/a) 2010 bis 2016 im Verkehr**



Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.02.2018)

**Abb. 40: Fahrleistungen (in Mio. Fzkm/a) im Jahr 2016 im Verkehr**

Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.02.2018)

#### *CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien im Jahr 2016*

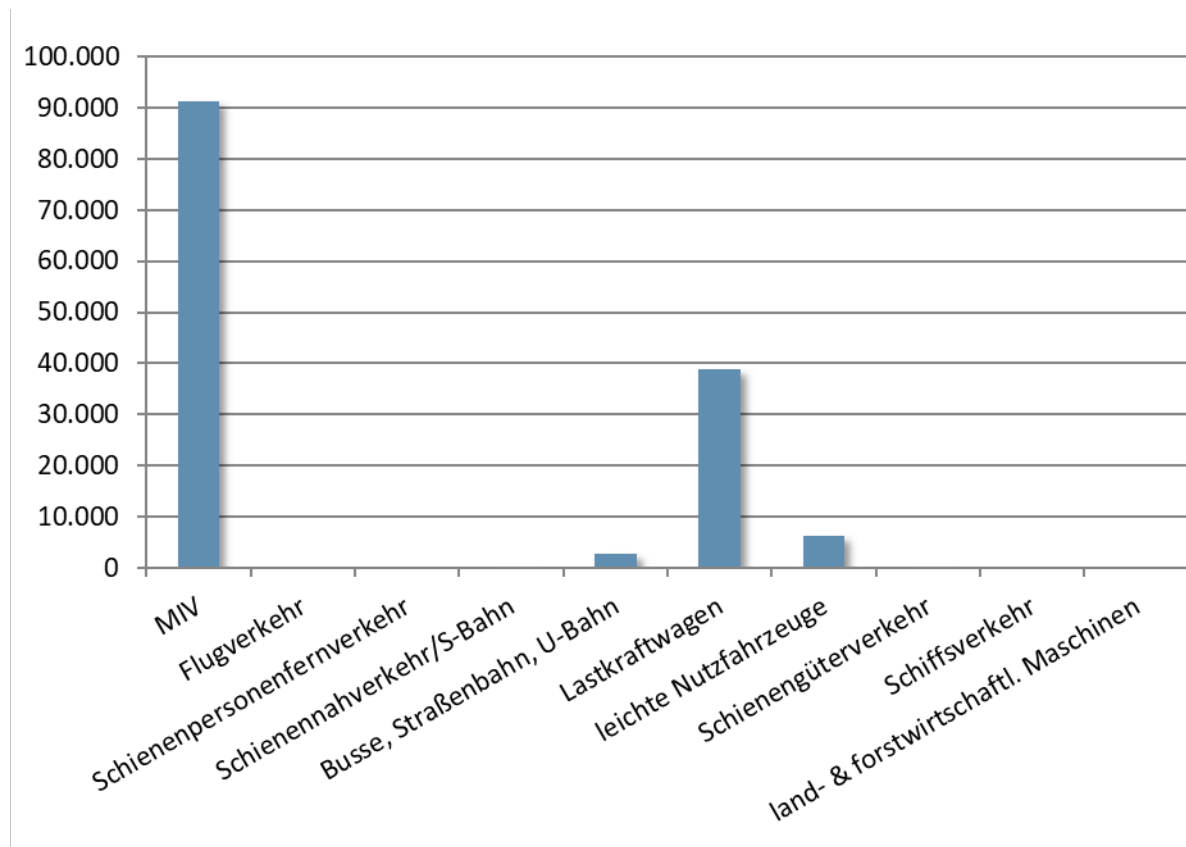
Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr pro Einwohner betrug im Jahr 2015 2,61 t. Das UBA weist in offiziellen Statistiken einen Pro-Kopf-Ausstoß von ca. 2 t CO<sub>2</sub>/a für Deutschland aus<sup>14</sup>. Der Pro-Kopf-Ausstoß in Bad Salzuflen liegt somit über dem Durchschnittswert für Deutschland.

Der Gesamtausstoß im Verkehr belief sich im Bilanzjahr 2016 auf rund 139.500 t, wovon 45.300 t (32%) auf den Güterverkehr und 94.200 t (68%) auf den Personenverkehr entfallen.

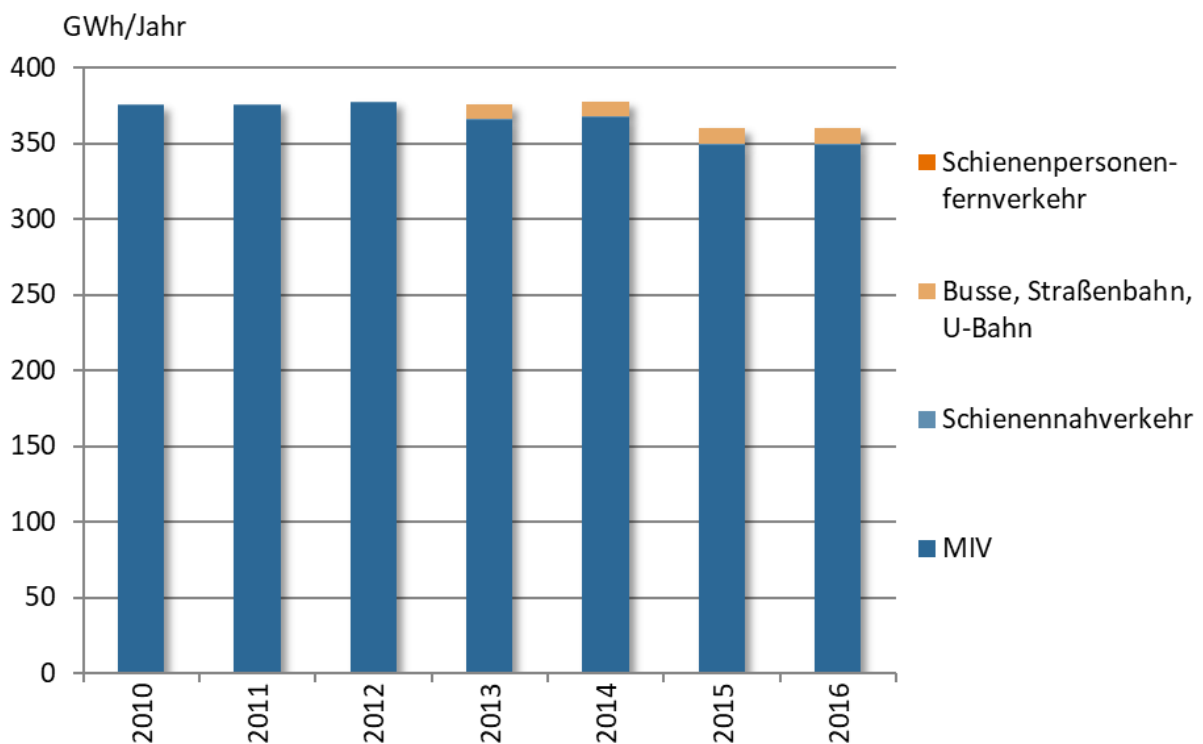
Die Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Ausstöße nach Fahrzeugkategorien zeigt, dass der MIV mit rund 91.000 t und die Lastkraftwagen mit 39.000 t die jeweils höchsten Anteile im Personen- bzw. Güterverkehr besitzen.

Ähnlich stellt es sich hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes dar. Hier stellen die Personenwagen mit 64% den höchsten Anteil, gefolgt vom Güterverkehr mit 33%. Den niedrigsten Anteil besitzen Busse mit nur 2%.

<sup>14</sup> Vgl. UBA 2007 als Download unter: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3327.pdf>

**Abb. 41: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in t) 2016 im Verkehrsbereich, differenziert nach Fahrzeugkategorien**

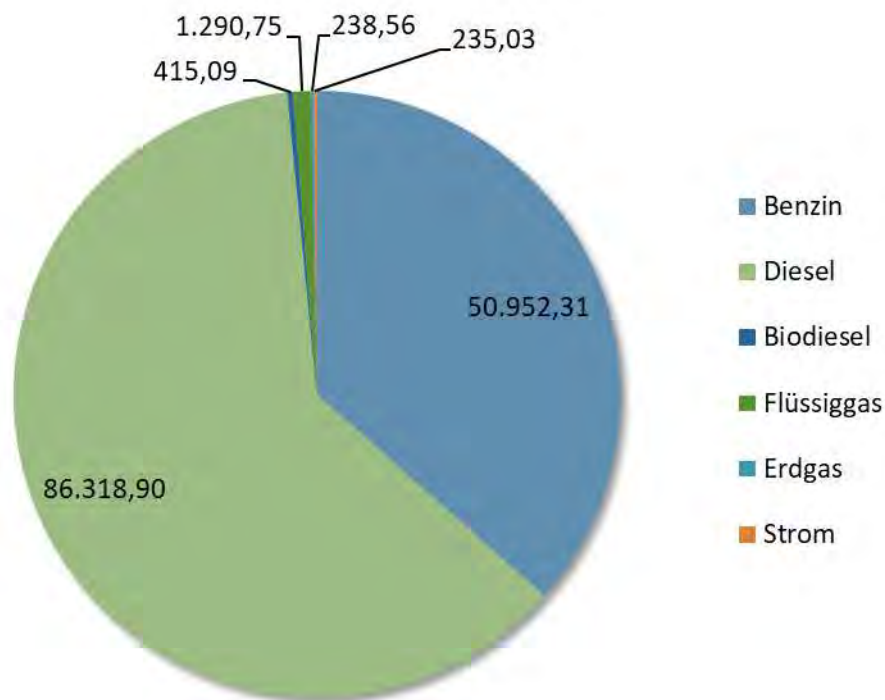
Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 12.12.2016)

**Abb. 42: Endenergieverbrauch in der Stadt Bad Salzuflen im Personenverkehr nach Fahrzeugkategorien**

Quelle: Stadt Bad Salzuflen 2018

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Güter- und Personenverkehr im Bilanzjahr 2016 verteilt sich wie folgt auf die Energieträger (vgl. Abb. 43): Die Anteile von Benzin und Diesel sind mit 37% bzw. 62% am höchsten, Flüssiggas hat einen Anteil von ca. 1%, Biodiesel von 0,3% und Erdgas sowie Strom von gerade einmal 0,17%.

**Abb. 43: CO<sub>2</sub>-Ausstoß (t/a) 2015 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern**

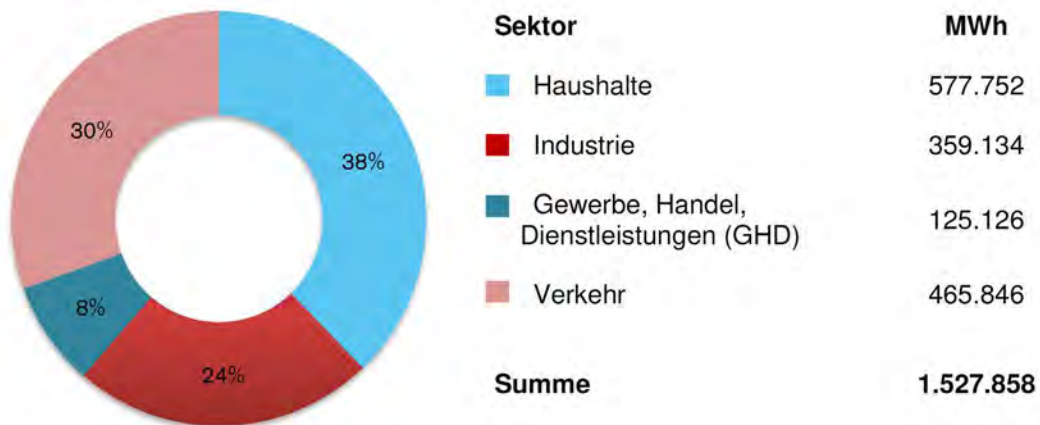


Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 12.12.2016)

Die Energie- und THG-Bilanz der „energielenker“ wurde für das Jahr 2015 erstellt. Hierbei werden die „Energieverbräuche auf Basis der Endenergie und die THG-Emissionen auf Basis der Primärenergie anhand von LCA-Faktoren beschrieben“<sup>15</sup>.

Der Sektor Verkehr bzw. die Mobilität hatten dabei im Jahr 2015 einen Anteil von 30% am Energieverbrauch der Stadt Bad Salzuflen (vgl. Abb. 44).

<sup>15</sup> Stadt Bad Salzuflen 2018

**Abb. 44: Endenergieverbrauch der Stadt Bad Salzuflen nach Sektoren**

Quelle: Stadt Bad Salzuflen 2018

## 4 Zielsetzung und Handlungsfelder

Als langfristiger Überbau des Klimaschutzteilkonzepts gilt das Zielkonzept, welches die inhaltliche Ausrichtung definiert. Der Übergang in ein neues Mobilitätszeitalter mit einer multimodalen und klimafreundlichen Mobilitätskultur ist unabdingbar. Die Mobilität wird sich stärker daran messen müssen, wie die Ressourcen „Energie, Raum und Zeit“ gesünder und effizienter genutzt werden können. Vor diesem Hintergrund sowie auf Grundlage der Analysen wurde ein Zielkonzept entwickelt und im Rahmen des projektbegleitenden Arbeitskreises abgestimmt. Das Zielkonzept teilt sich unter dem zentralen Leitmotto „Mobilität stärken | Verkehr optimieren“ in drei Ebenen auf:

- Zur Erreichung dieses Leitmottos wurden sechs Zielfelder, davon drei Zielfelder als Querschnittsthemen, entwickelt.
- Die sechs Zielfelder sind differenziert in jeweils ein Oberziel sowie mehrere Unterziele.

### Mobilität stärken | Verkehr optimieren

#### 1 Starke Nahmobilität

Die Nahmobilität soll in Bad Salzuflen zukünftig eine elementare Rolle spielen. Sukzessive soll eine Verkehrsinfrastruktur hergestellt werden, die allein aufgrund ihrer einladenden Gestaltung wie ihrer Dimensionierung „bewegungsaktivierend“ und damit Ausdruck des Selbstverständnisses und Gesundheitsbewusstseins der Kurstadt Bad Salzuflen ist.

- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll erhöht werden.
- Die Verkehrsinfrastruktur soll so gestaltet werden, dass sie körperliche Aktivität, also Zufußgehen, Radfahren, Bewegung, Spiel und Sport selbstverständlich macht.
- Die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs soll steigen – auch bei der Verknüpfung mit den benachbarten Kommunen.
- Das Radverkehrsnetz soll attraktive Routen für verschiedene Nutzungsformen (Tourismus / Freizeit, Alltag, schnellen Radverkehr) bieten.
- Die Belange neuerer Formen des Radverkehrs, wie E-Bikes / Pedelecs oder Lastenräder, sollen in der Planung hinreichend berücksichtigt werden.
- Hindernisse und Hemmnisse zur Nutzung der Nahmobilität sollen auf allen Ebenen abgebaut werden.

- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum soll sichergestellt werden.

## **2 Zukunftsgerechter und multimodaler ÖPNV**

Der öffentliche Personennahverkehr soll das Rückgrat der Mobilität darstellen und ermöglicht damit allen Bevölkerungsgruppen die soziale und mobile Teilhabe.

- Ein attraktiver und barrierefreier ÖPNV soll eine echte Alternative zum eigenen Pkw darstellen.
- Der ÖPNV sollte optimal mit anderen Verkehrsmitteln - insbesondere dem Fahrrad - verknüpft werden.
- Der ÖPNV soll – auch für Wege zwischen den angrenzenden Kreisen - einfach zugänglich werden.
- Der ÖPNV soll bedarfsgerecht und ressourcenschonend fahren, alternative Antriebe sollen etabliert werden.

## **3 Verträglicher und optimierter MIV**

Der mobile Individualverkehr soll klima- und umweltverträglich abgewickelt werden.

- Der Kfz-Verkehr soll bei Umgestaltungsmaßnahmen und Sanierungen in der Straßenraumaufteilung nicht länger bevorzugt werden.
- Vorhandene Verkehrssysteme sollen in ihrer Effizienz gesteigert werden.
- Die Qualität der bestehenden Infrastrukturen soll erhalten und gesichert werden.
- Alternative Antriebe sollen gefördert werden.
- Der Pkw-Besetzungsgrad soll steigen.
- Der Kfz-Verkehr soll gut mit allen anderen Verkehrsmitteln, insbesondere aber dem öffentlichen Verkehr verknüpft werden.
- Der Kfz-Verkehr soll stadtverträglich, klima- und umweltschonend abgewickelt werden.



#### 4 Starker Kurstandort, starke Wirtschaft

Der Kurstandort Bad Salzuflen soll durch eine zunehmend umweltverträgliche Mobilität weiter gestärkt werden.

- Der Erhalt des Privilegs Bäderstatus soll Ziel sein und oberste Priorität genießen.
- Mobilitätsmanagement soll in Betrieben und Kommunen fest verankert und vernetzt werden.
- Lieferverkehre sollen effizienter gestaltet werden.
- Der Wirtschaftsverkehr soll funktionsgerecht und stadtverträglich abgewickelt werden.
- Die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungs-, sowie Technologie- und Wissensstandorten soll sichergestellt und weiterentwickelt werden.
- Innovative Logistiksysteme für einen bi- und trimodalen Wirtschaftsverkehr sollen gefördert werden.

#### 5 Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer

Eine gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit für eine individuelle Mobilität soll sichergestellt und weiterentwickelt werden.

- Der Zugang zu individueller Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellt werden.
- Die gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden soll gewährleistet werden.
- Die Unfallbelastung in Bad Salzuflen soll insgesamt reduziert werden, insbesondere aber die Zahl der verunglückten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen für sich und untereinander gut nutzbar und verständlich verknüpft werden.
- Mobilität soll bezahlbar sein.
- Eine leicht verständliche Orientierung als Zugang zu den einzelnen Verkehrssystemen soll gewährleistet werden.
- Alle Bevölkerungsgruppen sollen über ihre Mobilitätsmöglichkeiten und die damit verbundenen Kosten informiert werden (Mobilitäts- und Umweltbewusstsein).

- Innovative Mobilitätskonzepte und neue -dienstleistungen werden gefördert.

## **6 Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität**

Negative Folgen und Belastungen, die durch den Verkehr auf Siedlung, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, sollen minimiert werden.

- Eine Mobilitätskultur des Umweltverbundes soll gestärkt werden.
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Klima und Umwelt soll minimiert werden.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung soll aufeinander abgestimmt werden.
- Zusätzlicher Flächenverbrauch zu Verkehrszwecken soll minimiert werden.
- Die effizientesten und umweltverträglichsten Verkehrsmittel sollen genutzt werden.
- Der Ausstoß von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen soll entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele reduziert werden.
- Auch für gering verdichtete Teilräume sollen alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden.
- Die Stadt- und Lebensqualität soll weiter erhöht werden.

## 5 Maßnahmen und Handlungskonzept

Das Klimaschutzteilkonzept klimafreundliche Mobilität Bad Salzuflen soll die Verkehrsentwicklung der Stadt für die nächsten Jahre gestalten und die Voraussetzungen für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sichern und verbessern. Diese soll mit Hinblick auf Titel und Förderung des Konzeptes klima- und umweltverträglicher ablaufen als dies derzeit der Fall ist. Daher muss trotz fortschreitender Elektrifizierung der Pkw (aber auch der Lkw und Nutzfahrzeugflotte) auch eine neue Mobilitätskultur in der Stadt Bad Salzuflen initiiert werden. Diese neue Mobilitätskultur sollte auf dem Umweltverbund, also dem ÖPNV, dem Rad- und dem Fußverkehr, basieren. Viele Wege, auch in Bad Salzuflen, lassen sich so bewältigen. Aber auch der Pkw wird immer eine Alternative bleiben.

Die Grundlage für das Klimaschutzteilkonzept klimafreundliche Mobilität und seine Maßnahmen bilden die bisherigen Planungen seitens der Stadt Bad Salzuflen sowie die im Prozess mit den Akteuren und Gutachtern entwickelten Vorschläge. Dazu wurden vier Handlungsfelder identifiziert, denen die einzelnen Maßnahmen entsprechend zugeordnet werden:

- Übergeordnete Maßnahmen
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Motorisierter Verkehr

Das Handlungsfeld der übergeordneten Maßnahmen umfasst dabei vor allem Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement und zur Kommunikation sowie weitere Maßnahmen, die auf verschiedenen Ebenen in die Handlungsfelder hineinreichen oder diese verknüpfen. Die entwickelten Maßnahmen oder Projekte aus den einzelnen Handlungsfeldern sind immer als Teile einer umfassenden Gesamtstrategie zu verstehen, deren Ziel es ist, mittel- und langfristig die Mobilität im gesamten Stadtgebiet auf ein klima- und umweltverträgliches sowie soweit möglich gesundheitsförderndes Niveau zu bringen und dort zu halten. Das Handlungskonzept stellt die Maßnahmen jeweils in entsprechenden Maßnahmensteckbriefen übersichtlich dar. Darin findet sich eine Beschreibung der Maßnahme, eine Auflistung der nötigen Umsetzungsschritte, eine Einschätzung zur Höhe der potenziellen Einsparungen an Treibhausgasen, eine erste Kostenschätzung sowie eine Einschätzung, wie hoch der Personalaufwand zur Umsetzung der Maßnahme für die Stadt Bad Salzuflen ausfallen könnte. Darüber hinaus wird dargestellt, welche Akteure zur Umsetzung der Maßnahme kooperieren müssen und welchen weiteren Nutzen, wie beispielsweise die Steigerung der Verkehrssicherheit oder der Lebens- und Aufenthaltsqualität, sie erbringen können. In enger Abstimmung mit der Stadt wurde außerdem ein Umsetzungshorizont bestimmt und eine Priorisierung (u. a. anhand eines Kosten-Nutzen-Abgleichs) vorgenommen, die entsprechend in jeder Maßnahme dargestellt wird.

Maßnahmen, die potenziell eine besondere Strahlkraft entwickeln und auch regional Aufmerksamkeit erwecken könnten, werden dabei besonders gekennzeichnet. Diese sogenannten Leuchtturmprojekte haben nicht unbedingt auch eine hohe Priorität. Sie sind allerdings vor dem Hintergrund der Außendarstellung, der Wahrnehmbarkeit und zur Verdeutlichung der Anstrengungen der Stadt Bad Salzuflen ihre Klimaschutzziele zu verfolgen wichtig.

**Abb. 45: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe im Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität**

Ü1 Park statt Parken	
Umsetzungshorizont	
Priorisierung	
Zielsetzung	
Beschreibung	
Umsetzungsschritte	
...	
THG Einsparpotenzial	Kostenabschätzung
Personalaufwand	
<i>Federführung/Initiator und weitere Akteure</i>	
Weiterer Nutzen	
Fördermöglichkeiten	

Quelle: Planersocietät

Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen kann gegebenenfalls einen erhöhten Personalbedarf bedingen, weshalb der Personalaufwand explizit abgeschätzt wird. Die Umsetzung eines umfassenden Verkehrskonzeptes kann oftmals nicht ausschließlich über die bestehenden Ressourcen abgedeckt bzw. ermöglicht werden.

### ***THG Einsparpotenzial***

Die Energie- und darauf aufbauend die THG-Minderungspotenziale werden auf Basis der vorgeschlagenen Maßnahme und als CO<sub>2eq</sub> inklusive der Vorkette angegeben. Diese Berechnungsart hat sich in den vergangenen Jahren durchgesetzt, da sie eine ganzheitlichere Betrachtung ebenso gewährleistet wie eine bessere Vergleichbarkeit. Sie bedeutet, dass nicht allein das CO<sub>2</sub> als bedeutendstes Treibhausgas, sondern auch die weiteren Treibhausgase wie Lachgas und Methan Berücksichtigung finden. Dabei werden nicht allein die direkten Emissionen, sondern auch die indirekten, also solche, die beispielsweise bei der Herstellung von Kraftstoffen anfallen, betrachtet.

Viele der Maßnahmen bieten dabei einzeln kein eigenes großes Wirkungspotenzial, jedoch können sie den Ausgangspunkt für entsprechend wirkungsvollere Folgemaßnahmen und -investitionen darstellen. Von einer Quantifizierung dieser indirekten Wirkung bzw. eines angenommenen Wirkungspotenzials der Maßnahme wird abgesehen. Zudem ist es möglich, dass vor allem das Kriterium THG-Reduktion nicht umfassend quantifiziert werden kann. So ist es beispielsweise nicht möglich, die Einzelwirkung von Kampagnen abzubilden.

Die Bewertung des THG-Minderungspotenzials einer Maßnahme erfolgt nach Kenntnisstand der Gutachter sowie bestehenden Rahmenfaktoren. Unter dieser Annahme erzielt die entsprechende Maßnahme im Jahr 2018 durchgeführt genau denselben Effekt als würde sie erst im Jahr 2022 realisiert, auch wenn im Zeitverlauf bis 2025 u.a. ein weiterer Ausbau der erneuerbaren Energien (und somit Verschiebungen im bundesdeutschen Energie-Mix) erfolgt, der die CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingesparter Energie verändert.

Aufgrund der politischen Zielsetzungen sowie der zentralen Ausrichtung auf den Klimaschutzeffekt werden Maßnahmen mit hoher Einsparwirkung entsprechend hoch bewertet. Die Einteilung in die Abstufungen der Bewertungskriterien erfolgt in Relation zur Wirkung aller restlichen Maßnahmen.

### ***Kostenaufwand***

Unter diesem Kriterium werden die Sachkosten der Maßnahme (ohne Personalkosten) in € abgeschätzt. Die Kostenangaben beziehen sich dabei auf die von der umsetzenden Kommune aufzubringenden Investitionen und nicht auf die Kosten etwaiger weiterer Akteure<sup>16</sup>, sofern deren Mitarbeit Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme ist.

### ***Personalaufwand***

Mit dem Kriterium des Personalaufwandes wird der Zeitaufwand einer Maßnahme in Personentagen abgebildet. Analog zum Kostenkriterium beziehen sich hierbei die Zeitangaben auf die von der umsetzenden Kommune aufzubringende Arbeitszeit von Verwaltungsmitarbeitern und nicht auf die Gesamtarbeitszeit etwaiger weiterer Akteure, sofern deren Mitarbeit Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme ist.

Aufgezeigt wird der Personalaufwand bei externer Vergabe und bei eigener Bearbeitung. Der Bewertung der Personalkosten wurde bei den Konzepten der Personalaufwand der externen Vergabe zzgl. 30 % für den Begleitaufwand durch die Stadt Bad Salzuflen zugrunde gelegt.

### ***Federführung/Initiator und weitere Akteure***

Dieses qualitative Kriterium betrachtet, mit wie vielen bzw. welchen Akteuren die Stadt voraussichtlich im Rahmen einer Maßnahme in Kontakt treten bzw. eine Kooperation eingehen muss/sollte, wie hoch sich also der Kooperationsaufwand darstellt. Für die mittelfristige Perspektive der Maßnahme sowie ggf. die Aufteilung von Verantwortung für einzelne Bereiche ist die Akteursbeteiligung jenseits der kommunalen Verwaltung von zentraler Bedeutung.

Für die Maßnahmen ist es entscheidend, dass alle entsprechend relevanten Akteure beachtet und ggf. eingebunden werden, auch wenn dies zunächst einen Mehraufwand bedeutet. Ein hoher Kooperationsaufwand ist daher nicht per se negativ, da bei einer größeren Zahl von beteiligten Akteuren die Maßnahme auch eine breitere Basis und mehr Multiplikatoren erhält.

---

<sup>16</sup> Ausnahme hierbei sind die Stadtwerke Bad Salzuflen. Es wurden zum Teil Annahmen getroffen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Stadtwerke mindestens einen Teil der Kosten übernehmen.

### **Weiterer Nutzen**

Neben den „klassischen“ Bewertungskriterien der Wirkung hinsichtlich des Klimaschutzes bzw. der Verringerung der THG-Emissionen, des Kostenaufwandes sowie des Personal- und Kooperationsaufwandes wurde darüber hinaus der weitere Nutzen abgeschätzt. Das Kriterium des Weiteren Nutzens als qualitatives Kriterium wurde eingeführt, um auch den Nutzen von Maßnahmen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung darstellen zu können. Dies ist nicht unerheblich, da das Klimaschutzteilkonzept klimafreundliche Mobilität eine Grundlage für die Verkehrsplanung der Stadt Bad Salzuflen für die nächsten Jahre darstellt und hierbei, neben der klimafreundlichen Mobilität auch weitere Kriterien Berücksichtigung finden, die durch die Zielsetzungen und Handlungsfelder (vgl. Kap. 4) definiert sind. Dazu gehören unter anderem der Nutzen hinsichtlich:

- Verkehrssicherheit,
- Demografischem Wandel,
- Mobilitätserziehung,
- Verbesserung der inneren und/oder äußeren Erreichbarkeit,
- Familienfreundlichkeit,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität oder auch die Belebung der Innenstadt.

### **Fördermöglichkeiten**

Es wird dargestellt, über welche Förderprogramme, vornehmlich des Bundes oder des Landes, eine Förderung angestrebt werden könnte. Die genauen Fördervoraussetzungen können jedoch nicht abschließend geprüft werden. Diese Prüfung muss durch die Stadt Bad Salzuflen im Einzelfall erfolgen.

## **5.1 Übergeordnete Maßnahmen**

Die übergeordneten Maßnahmen sind gleichzeitig Grundlage und Rahmen für die Bemühungen der Stadt Bad Salzuflen ihren Verkehr klimafreundlicher abzuwickeln bzw. ihre Mobilität klimafreundlich auszurichten. Denn neben dem Klimaschutz sollten auch weitere Zukunftsthemen wie Digitalisierung oder Gesundheitsförderung Eingang in die künftige Ausrichtung der Mobilität und damit die Verkehrsplanung der Stadt Bad Salzuflen finden.

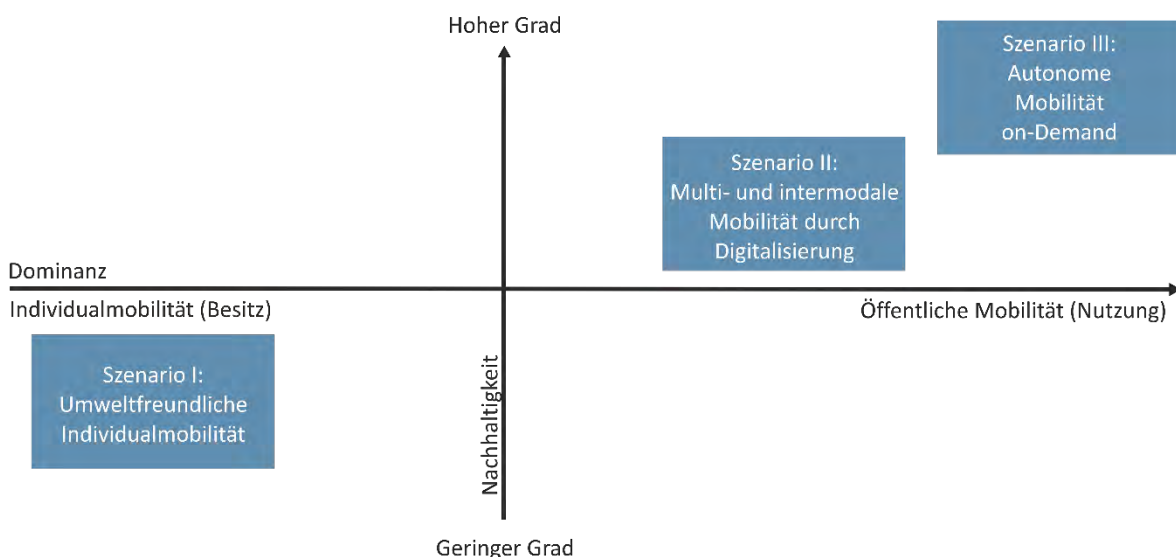
### 5.1.1 EXKURS – Digitalisierung

Die rasant voranschreitende Digitalisierung ist ein starker Motor des Umbruchs in unserem Verkehrsverhalten. Zahlreiche Trends, Themen und Technologien wirken auf die Mobilität der Zukunft ein. Die Geschwindigkeit, mit der Städte zu nachhaltigen, digitalen „Smart Cities“ transformiert werden, wird regional und je nach Stadttyp unterschiedlich sein. Eindeutig ist, dass diese Transformation stattfinden wird. In der digitalen Stadt der Zukunft wird alles vernetzt sein. In Echtzeit können nicht nur die Auslastung der Parkplätze, sondern auch der Füllstand sämtlicher öffentlicher Abfallimer der Stadt angezeigt werden. Die digitale Stadt wird deutlich effizienter sein und gleichzeitig immens viele Daten generieren, die allesamt verarbeitet und genutzt werden wollen.

Die Stadt Bad Salzuflen hat mit der Einrichtung des Arbeitskreises Digitalisierung bereits einen ersten Schritt unternommen, die Digitalisierung in der Stadt zu verankern. Eine rechtzeitige Auseinandersetzung mit dem Thema in Politik und Verwaltung und eine konsequente Implementierung in die Strukturen der Stadt ist eminent. Denn die Bewohner stellen immer höhere Ansprüche an die Lebensqualität und fordern ökologische und auf Nachhaltigkeit ausgelegte Handlungsweisen der Städte zunehmend und verstärkt ein.

Dabei ist weitgehend ungewiss, wie genau sich die Mobilität durch die Digitalisierung verändern wird. Wie wird sich z.B. die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge auswirken? Denkbar sind verschiedene Szenarien, die jedoch nicht für alle Raum- und Stadttypen gelten bzw. auch in verschiedenen Zeithorizonten eintreten können.

**Abb. 46: Szenarien zur Mobilität der Zukunft**



Quelle: Planersocietät

Möglich wäre, dass sich die Mobilität lediglich umweltfreundlicher aufstellt und der Verbrennungsmotor durch emissionsärmere Technologien ersetzt wird (Szenario I). Durch einen reinen Ersatz könnten zusätzliche Problemstellungen, wie die Verkehrsbelastung oder der hohe Flächenverbrauch des Kfz-Verkehrs, nicht gelöst werden.

Integrierte Lösungen ergeben sich durch ein hohes Maß an Multi- und Intermodalität, die wiederum maßgeblich durch ein hohes Maß an Digitalisierung gefördert wird (Szenario II). Durch weniger Individualverkehr mit privaten Pkw können Stauereignisse vermindert werden. Als Synergieeffekt stehen den Städten durch die Verringerung des fahrenden wie ruhenden Verkehrs mehr Flächen zur Verfügung, die hinsichtlich einer höheren Aufenthaltsqualität gestaltet werden können.

Perspektivisch, unter der Voraussetzung einer völligen Durchdringung des Marktes mit autonomen Fahrzeugen, könnte die Grenze zwischen individueller und öffentlicher Mobilität zunehmend verschwimmen (Szenario III). Autonome Taxis werden zur passenden Zeit bestellt und können entweder alleine oder in Fahrgemeinschaft genutzt werden. Gerade im ländlichen Raum und bei einer zunehmend alternden Gesellschaft, wie in Bad Salzuflen der Fall, bieten sich den Menschen somit mehr Möglichkeiten und eine höhere Mobilität im Alter. Mindestens in Großstädten ist zudem davon auszugehen, dass Algorithmen zukünftig auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittene Mobilitätslösungen vorschlagen werden, die abhängig von Parametern wie Zeit, Komfort, Preis oder Verfügbarkeit sind.

Die digitale Stadt ist nicht allein ein Thema der Zukunft. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt stehen eine Vielzahl von Daten zur Verfügung, die Stadt- und Verkehrsplanung erleichtern. Sie ermöglichen eine Planung, die noch stärker auf die Bedürfnisse der Menschen in der Stadt ausgerichtet ist. Softwareentwickler und Telekommunikationsunternehmen verfolgen, bewusst oder unbewusst, die Schritte und Wege der meisten Personen in Bad Salzuflen. Mit steigender Tendenz spezialisieren sich Unternehmen darauf, diese Daten auszuwerten und den Städten zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind der Rohstoff der Zukunft. Die Städte sind daher angehalten, selbst Daten zu erheben und zu digitalisieren. Daraus gewinnen sie eine weitgehende Unabhängigkeit von Unternehmen und erarbeiten sich wirtschaftliche Vorteile. Die rechtzeitige Investition in die Digitalisierung der Stadt ist damit sinnvoll wie notwendig.



## 5.1.2 Maßnahmenkatalog

Ü1 Park statt Parken	
<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Ab 2019</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering Mittel <b>Hoch</b>
<b>Zielsetzung</b>	
Mit dem Projekt Park statt Parken sollen bestehende Vorstellungen des öffentlichen Raums und dessen Verteilung hinterfragt und Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt die Möglichkeit erhalten, temporär ihre Bedürfnisse und Ideen direkt im öffentlichen Raum umzusetzen.	
<b>Beschreibung</b>	
Für einen bestimmten Zeitraum (einen Tag, eine Woche, einen Monat) werden Stellplätze des ruhenden Verkehrs im öffentliche Raum zu einem öffentlich zugänglichen Ort umgestaltet. Im Rahmen einer Wochenend-/Tagesaktion sollen Parkplätze – z.B. in der Begastraße, auf dem Kirchplatz Schötmar oder in Knetterheide – in kleine Parks umgestaltet werden. Kindergärten, Einzelhändler, Gastronomen oder andere interessierte Gruppen können sich für diesen Tag einen Parkplatz „mieten“, um diesen nach ihren Vorstellungen zu gestalten und für die Menschen nutzbar zu machen. Vorstellbar ist es, dass die Flächen zu einer kleinen Außengastronomie, zu Spielbereichen, zu Parks oder anderen nutzbaren Flächen umgestaltet werden. Insgesamt soll aufgezeigt werden, welcher Vorteil entsteht, wenn insbesondere in zentralen Lagen Stellplätze für den Autoverkehr zurückgenommen und den Menschen zurückgegeben werden. Kombiniert werden kann diese Aktion beispielsweise auch mit einem verkaufsoffenen Sonntag, dem Stadtfest oder dem Weltkindertag. Einmal im Jahr ist am dritten Freitag des September internationaler PARK(ing)DAY. An diesem Tag findet die beschriebene Aktion in vielen Städten auf der ganzen Welt statt. Die Stadt Bad Salzuflen kann sich an diesem Tag beteiligen und gemeinsam die eigene Stadt etwas grüner und lebenswerter machen. Dabei sind auch Synergieeffekte mit weiteren Konzepten wie dem Stadtentwicklungskonzept Schötmar zu nutzen.	
<b>Umsetzungsschritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchführung eines Pilotprojektes am Kirchplatz Schötmar</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit zum Akquirieren von „Mietern“</li> <li>▪ Maßnahmenumsetzung</li> <li>▪ Reflexion und ggf. Wiederholung</li> </ul>	
<b>Einsparpotenzial bei THG: n. q.</b>	<b>Kostenabschätzung:</b> je nach Gestaltung (Gartenausgestaltung ca. 100€/m <sup>2</sup> ), ggf. Förderung über Sponsoren
<b>Personalaufwand: ca. 1 Woche zur Abstimmung pro Jahr</b>	
<b>Federführung/Initiator und weitere Akteure</b>	
Stadt Bad Salzuflen	
<b>Weiterer Nutzen</b>	
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	
<b>Fördermöglichkeiten</b>	
-	

## Ü2 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW



**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Die Stadt Bad Salzuflen bekommt Unterstützung bei der Verkehrswende. Darüber hinaus profitiert sie durch Best-Practice-Beispiele, interdisziplinären Austausch, Wissenstransfer sowie Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

### Beschreibung

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat es sich zum Ziel gemacht, die kommunalen Gebietskörperschaften des Landes bei ihren Bemühungen zur Erreichung der Verkehrswende zu unterstützen. „Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern“<sup>17</sup>. Die Verkehrswende bedeutet einen Gewinn an Lebensqualität und ist damit auch ein Standortvorteil im Wettbewerb mit anderen Städten. Vor allem aber sichert und stärkt die Verkehrswende eigenständige Mobilität für Kinder wie für ältere Menschen und stärkt damit auch die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner. Im Zukunftsnetz Mobilität NRW haben sich bereits 145 Städte, Gemeinden und Kreise (davon 28 aus OWL) vernetzt. Die Stadt Bad Salzuflen kann dies auch nutzen und aktiv und öffentlichkeitswirksam ihre Bemühungen zur Veränderung der Mobilität zeigen und sichtbar machen. Um Mitglied werden zu können, muss die Stadt Bad Salzuflen vor allem die folgenden Punkte erfüllen:

- Benennung eines oder einer Verantwortlichen als Ansprechpartner
- Beteiligung am Erfahrungs- und Informationsaustausch
- Durchführung eines verwaltungsinternen Workshops zum Thema „Nachhaltige Mobilitätsentwicklung“
- Einrichtung eines verwaltungsinternen fachbereichsübergreifenden Arbeitskreises „Nachhaltige Mobilitätsentwicklung“
- Umsetzung von zielgruppen- und standortspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen und Maßnahmen der Verkehrssicherheit

In einem nächsten Schritt kann dann, nach Umsetzung der Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr, geprüft werden, inwieweit ein Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise möglich ist. Die AGFS hat sich zum Ziel gesetzt, belebte und wohnliche Städte zu gestalten, in denen die Menschen gerne leben und wo vor allem die individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht. Die Mitgliedsstädte zeichnen sich durch ein hohes Maß an Lebens- und Bewegungsqualität aus, vor allem durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sowie durch optimale Bedingungen für die Nahmobilität.

### Umsetzungsschritte

- Schaffung der Voraussetzungen zur Mitgliedschaft
- Benennung einer verantwortlichen Ansprechperson
- Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung
- Ermittlung von Grundlagen für die Mitgliedschaft in der AGFS

**Einsparpotenzial bei THG: n. q.**

**Kostenabschätzung:** Mitgliedsbeiträge werden nicht erhoben

**Personalaufwand:** Im Rahmen einer Neuschaffung der Personalstelle Mobilitätsmanager. Im derzeitigen Tagesgeschäft der Stadtverwaltung kaum handelbar.

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**  
**Stadt Bad Salzuflen**

### Weiterer Nutzen

Vernetzung mit Kommunen

### Fördermöglichkeiten

-

<sup>17</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW 2018

## Ü3 Optimierung des Pflege- und Instandhaltungsprogramms für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Ab 2019</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering Mittel Hoch
<b>Zielsetzung</b>	
Die Fuß- und Radwege sollen das ganze Jahr über nutzbar und in einem guten Zustand sein. Somit kann der Rad- und Fußverkehrsanteil insbesondere im Herbst und Winter gesteigert werden.	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Die Stadt Bad Salzuflen soll den Bestand an Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur erfassen und digitalisieren. Basierend hierauf sollte ein Plan erstellt werden, welcher regelmäßige Maßnahmen zur Instandhaltung der definierten Netze enthält und formuliert. Im Kreis Lippe, also für die Kreisstraßen, sowie bei den Landesstraßen und dem Träger Straßen.NRW sind solche Programme bereits Standard. Auch wenn natürlich bereits der Verkehrssicherungspflicht nachgekommen wird, sollte hiermit die Erreichung von definierten Komfortstandards angestrebt werden. Dabei sind alle verantwortlichen Bau- und Instandhaltungsträger zu integrieren, sodass auch die Fuß- und Radwege entlang klassifizierter Straßen dem Pflege- und Instandhaltungsstandard entsprechen.</p> <p>Als zentrale Serviceleistung soll das Alltagsnetz regelmäßig von Laub und anderen störenden Dingen (z.B. Splitt nach dem Winter) gereinigt und die Begrünung zurückgeschnitten werden. Das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr sowie zentrale Fußwegeachsen sollten in das Netz für die prioritäre Räumung aufgenommen werden.</p> <p>Pro Einwohner sollten im Jahr etwa 2,00 € für die Instandhaltung allein der Fuß- und Radwege eingeplant werden<sup>18</sup>.</p>	
<b>Umsetzungsschritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technische und digitale Erfassung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur</li> <li>▪ Entwicklung eines Pflege- und Instandhaltungsplans</li> <li>▪ Aufstellung einer Finanzierungsvereinbarung</li> <li>▪ Umsetzung</li> <li>▪ Ggf. Anpassung</li> </ul>	
<b>Einsparpotenzial bei THG: n. q.</b>	<b>Kostenabschätzung: ca. 100.000 Euro pro Jahr</b>
<b>Personalaufwand: ca. 20 Stunden pro Jahr (zur Planaufstellung); ca. 160 Std. pro Jahr (Umsetzung)</b>	
<b>Federführung/Initiator und weitere Akteure</b>	
Stadt Bad Salzuflen, ggf. Straßen.NRW, Kreis Lippe	
<b>Weiterer Nutzen</b>	
Erhöhung der Verkehrssicherheit	
<b>Fördermöglichkeiten</b>	
-	

<sup>18</sup> Laut BMVBS 2012, S. 63 sollte für die Instandhaltung von Radwegen ein jährlicher Betrag von rund 1,70 € pro Einwohner angesetzt werden. Für Fußwege wurde ein weiterer Aufschlag angenommen.

## Ü4 Verkehrserziehung fortsetzen

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Die bestehenden Verkehrsregeln sollen vermittelt werden. Zudem soll für ein friedvolles Miteinander geworben werden.

### Beschreibung

Das Thema Verkehrssicherheit ist ein zentraler Aspekt der Radverkehrsplanung. Neben der Realisierung von geforderten Breiten und hinsichtlich ihrer Nutzung eindeutiger Radwegeinfrastruktur kann die Verkehrssicherheit auch durch nicht investive Maßnahmen gefördert werden.

Da als Perspektive verstärkt das Radfahren auf der Fahrbahn ermöglicht werden sollte, wird es umso bedeutender sein, den Radfahrenden die entsprechenden Regeln näher zu bringen. In einer darauf ausgerichteten Berichterstattung in der Presse oder auch mit Flyern sollten Konfliktpotenziale wie das Fahren auf dem Gehweg und vor allem das sogenannte Geisterradeln (Radfahren in falscher Richtung auf Radinfrastruktur) adressiert werden.

In Bad Salzuflen sollte ein Flyer mit den grundsätzlichen Regelungen (auch an Kreisverkehren und Fußgängerüberwegen) und spezifischen Beispielen im Stadtgebiet entwickelt werden. Neben Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sollte der Flyer insbesondere auch an Autofahrer adressiert werden, da diese zukünftig vermehrt mit Radfahrenden auf der Fahrbahn zu rechnen haben. Auch das neue Element des Schutzstreifens und ggf. der Fahrradstraße sollte beschrieben und erläutert werden.

Inhalte des Flyers könnten sein:

- Einleitung und Einführung in das Klimaschutzteilkonzept klimafreundliche Mobilität
- Regelkonformes und konfliktreduziertes Verhalten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer
- Erläuterung spezifischer Situationen in Bad Salzuflen (z. B. Fahren auf der falschen Fahrbahnseite mit dem Fahrrad)

Aber die weitere Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrserziehung wie zum Verhalten in verkehrsberuhigten Bereichen sollte kontinuierlich fortgesetzt werden.

### Umsetzungsschritte

- Entwicklung von Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrserziehung
- Durchführung (wie z. B. von Verkehrssicherheitstagen)

**Einsparpotenzial bei THG: n. q.**

**Kostenabschätzung: 5.000€**

**Personalaufwand: vornehmlich bei anderen Akteuren**

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

**Stadt Bad Salzuflen, Polizei**

**Weiterer Nutzen**

Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Fördermöglichkeiten**

FÖRI-Nah

## Ü5 Mobilitätsmanagement

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Etablierung eines strukturierten und kontinuierlichen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesses, der die planungs- und umsetzungsrelevanten Institutionen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung enger zusammenbringt.

### Beschreibung

Mobilitätsmanagement greift den ganzheitlichen Ansatz auf, attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und -alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Im Kern wird dabei das Ziel verfolgt, Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-) Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Nutzungsmöglichkeit selbst, findet im Rahmen des Mobilitätsmanagements zusammen mit unterschiedlichen Akteuren eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt.

Die begleitende Kommunikationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer. Dabei werden folgende Betrachtungsmaßstäbe verfolgt:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist somit ein Instrumentarium, mit dem vor allem Kommunen und Betriebe den Verkehr ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie Beschäftigten optimieren und vom Pkw auf andere Verkehrsträger verlagern können. Es hat eine Vielzahl möglicher Maßnahmen zum Inhalt, welche auf die spezifischen Bedingungen eines Standortes sowie die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Zielgruppen abgestimmt sind. Im Gegensatz zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens bietet eine Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für die Thematik ein noch größeres, wenn auch teilweise weniger kurzfristiges Potenzial, da sich so ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten entwickeln kann. Aus diesem Grund ist das Mobilitätsmanagement an Schulen ebenfalls ein wichtiger Bestandteil vor dem Hintergrund des Ziels der innerstädtischen Schadstoffreduktion. Hier spielt neben den Verhaltensänderungen auch das Thema Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung mit hinein und kann ein indirekter Anknüpfungspunkt sein.

Für eine solche Tätigkeit bedarf es neben einem monetären Budget vor allem auch ausreichender zeitlicher Ressourcen. Soll das Thema Mobilitätsmanagement in Bad Salzuflen künftig nach vorne gebracht und auch im Rahmen einer Mitgliedschaft bspw. im Zukunftsnetz angegangen werden, kann dies nicht während des ohnehin bestehenden Tagesgeschäfts geleistet werden.

Zur dauerhaften Implementierung des Mobilitätsmanagements wird daher die Schaffung einer entsprechenden Stelle als Mobilitätsmanager\*in in der Verwaltung empfohlen. Eine weitere Aufgabe könnte die federführende Begleitung der Maßnahmenumsetzung dieses Konzepts und ihrer Koordination sowie der Kompetenzabgabe an die Fachämter sein. Zudem wäre die Person Ansprechpartner\*in innerhalb der Verwaltung und auch für Fragen aus der Bürgerschaft in allen Belangen zum Thema Mobilität. Gleichzeitig sorgt sie dafür, dass die unterschiedlichen Anforderungen der Mobilitätsarten bei allen Planungen mitgedacht werden. Für die fachlich-inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung von Klimaschutz(teil)konzepten besteht die Möglichkeit, eine „Förderung zur Schaffung einer Stelle für Klimaschutzmanagement“ zu beantragen.

Darüber hinaus sollte ein regelmäßiger Austausch in einer Arbeitsgruppe Mobilität stattfinden. Mögliche Mitglieder könnten sein: Verwaltung (Tiefbau, Umwelt, Stadtplanung, Ordnungsamt, ggf. Öffentlichkeitsarbeit), ADFC, VCD, Polizei, Stadtwerke, Behindertenbeirat).

### Umsetzungsschritte

- Benennung von Zuständigkeiten für Mobilitätsmanagement
- Aufgabengebiet und Handlungsmöglichkeiten der neuen Position des Mobilitätsbeauftragten festlegen und entsprechende Stelle besetzen
- Informationsangebote entwickeln und umsetzen (z. B. Flyer, Werbekampagnen, Veranstaltungen)

- Kommunale Beratungsangebote zum Mobilitätsmanagement erarbeiten und durchführen
- Mobilitätsportal zur Information über optimale Verkehrsmittelwahl erarbeiten und pflegen
- Benennung der Mitglieder einer Arbeitsgruppe Mobilität und implementierung von regelmäßigen Sitzungsterminen

**Einsparpotenzial bei THG: mind. 35 t/Jahr**

**Kostenabschätzung:** siehe enthaltene Einzelmaßnahmen

**Personalaufwand:** Zum Aufbau des MM sowie zur Steuerung dieser und weiterer Maßnahmen im Themenfeld Mobilität/Verkehr wird die Einrichtung einer neuen Stelle Mobilitätsmanagement angeregt.

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

**Stadt Bad Salzuflen**, Stadtwerke, ansässige Betriebe, Schulen, Kindergärten, IHK, HWK

**Weiterer Nutzen**

-

**Fördermöglichkeiten**

Kommunalrichtlinie

## Ü5 I Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Die Stadt soll im Mobilitätsmanagement eine federführende Rolle einnehmen. So kann sie als gutes Vorbild dienen, indem sie selbst ein entsprechendes Mobilitätsmanagement aufstellt und über entsprechende Möglichkeiten informiert.

### Beschreibung

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet die Basis für die Aktivitäten in diesem Bereich. Grundlage sollte eine gemeinsam entwickelte Strategie der Verwaltung, der Bürgerinnen und Bürger sowie der Unternehmen und öffentlicher Einrichtungen sein. Sinnvoll ist auch die Abstimmung und Koordination von Kampagnen unter dem Dach des Mobilitätsmanagements. Information und Beratung von Schulen und Betrieben sowie der eigenen Beschäftigten der Verwaltung sind Aufgabe des kommunalen Mobilitätsmanagements. Darüber hinaus sind zum Beispiel im Rahmen von Neubürgerpaketen auch Informationen an die Bürgerinnen und Bürger zu vermitteln. Schulen und Betriebe sind entweder eigenständig oder durch entsprechende fachliche Unterstützung zu beraten. Mobilitätsmanagement ist als Daueraufgabe anzusehen. Zur Betreuung des Mobilitätsmanagements sind personelle Ressourcen erforderlich. Die Maßnahme des städtischen Mobilitätsmanagements ist zum einen zur Mobilitätsverlagerung und besseren Ausnutzung der Kapazitäten im kommunalen Bereich bedeutend, zum anderen aber auch um den Vorbildcharakter der Stadt Bad Salzuflen im Bereich innovativer Mobilitätslösungen zu stärken und somit privaten Arbeitgebern als Good-Practice Beispiel zu dienen. Entsprechende Beratungsangebote seitens der Stadt können eine positive Wirkung bei privaten Unternehmen erzielen und so zum Multiplikator werden.

Um selbst eine Umsetzung des Mobilitätsmanagements durchzuführen, sollte die Stadt Bad Salzuflen multimodale Angebote bereitstellen. So stärken Job-Tickets die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs als Verkehrsmittel, eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen trägt zu einer vermehrten und komfortableren Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel bei. Es gibt jedoch auch zahlreiche Maßnahmen die übergreifend eine Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bewirken. Weitere Maßnahmen sind Carpooling oder auch eine kommunale Fahrzeugflotte, die an den Wochenenden und nach Dienstschluss der Allgemeinheit als Carsharingfahrzeuge zur Verfügung stehen. Sowohl hierfür als auch für ein Jobrad-Angebot sind rechtliche Fragestellungen hinsichtlich geldwertem Vorteil zu klären. Allerdings gibt es einige Kommunen, die trotz dieser Bedenken Jobradangebote für die Beschäftigten bieten.

Über das Zukunftsnetz NRW besteht die Möglichkeit, eine Fortbildung „Kommunales Mobilitätsmanagement“ zu belegen. In drei Modulen wird ein praxisnaher Fahrplan zur Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements in der Kommunalverwaltung erarbeitet.

### Umsetzungsschritte

- Benennung von Zuständigkeiten
- Entwicklung des kommunalen Mobilitätsmanagements „Stadt als Vorbild“
- Gutachterliche Überprüfung des Fuhrparks (Auslastung, Fahrleistungen, Nutzungsdauern, Kosten, Alternativen, Fortführung und Weiterentwicklung bestehender Dienstwagenregelungen)
- Prüfung der Einführung bzw. Integration von Carsharing/ Carpooling in der Stadtverwaltung
- Jobticket-Angebote und Jobradangebote
- Anschaffung von Elektrofahrzeugen (Pkw, Pedelecs, Kehrmaschinen, Balkenmäher etc.)

**Einsparpotenzial bei THG:** ca. 0,19 t CO<sub>2</sub> pro Jahr pro erreichten Beschäftigten

**Kostenabschätzung:** Informationsveranstaltungen ca. 10.000€, Informationsmaterialien ca. 5.000€ pro Jahr  
Fortbildung „Kommunales Mobilitätsmanagement“ 2.350 € (für Mitarbeiter\*innen von Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW)

**Personalaufwand:** in Ü5 enthalten

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**  
**Stadt Bad Salzuflen**

**Weiterer Nutzen**  
Signalwirkung

**Fördermöglichkeiten**  
-



## Ü5 II Mobilitätsmanagement in Betrieben

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Betriebe sollen dazu ermutigt werden die Mobilität ihrer Beschäftigten aktiv zu fördern und entsprechende Angebote zu schaffen. Dabei sollen vor allem Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes im Fokus stehen.

### Beschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement hat vor allem zum Ziel, eine effiziente Mobilität während der Arbeit, aber auch für Pendelwege zu fördern. Mit dem Hintergrund der zu hohen Stickoxidbelastungen in Städten ergibt sich außerdem das Ziel einer schadstoffreduzierenden Mobilität. Somit soll vor allem eine Stärkung des Umweltverbundes, aber auch alternativer Antriebsformen im Fokus stehen.

Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber zu rücken, was in Form von Informationsveranstaltungen der Industrie- und Handelskammer stattfinden soll. Dabei ist es besonders wichtig, die Unternehmensleitung zu erreichen, da deren Hebelwirkung zu einer zügigen Maßnahmenumsetzung führt. Zu betonen sind somit auch die unternehmerischen Vorteile wie eine Attraktivitätssteigerung für Arbeitnehmer, die sich aus einem betrieblichen Mobilitätsmanagement ergeben kann.

Um ein breites Arbeitnehmerspektrum anzusprechen, sind multimodale Angebote zu schaffen. Eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kann durch ein flexibles Angebot von Job-Tickets erreicht werden, wobei hier ein intensiver Dialog mit den Verkehrsverbänden und weiteren Mobilitätsanbietern des öffentlichen Personennahverkehrs notwendig ist, um bei steigender Nachfrage auch ein entsprechendes Angebot bereitstellen zu können. Als wesentliches Element des Mobilitätsmanagements im Bereich der Radverkehrsförderung wurde neben Infrastrukturverbesserungen, wie ausreichend geeigneter Abstellmöglichkeiten, das Job-Rad identifiziert. Hier ist in erster Linie eine Informationskampagne notwendig, um die entsprechenden Umsetzungsmöglichkeiten anzusprechen. Neben den Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes kann auch im Bereich der PKW-Nutzung eine Optimierung stattfinden. Gerade für jüngere Arbeitnehmer kann ein betrieblicher Carpool unter Umständen das eigene Fahrzeug ersetzen. Dieser kann in vielen Fällen mit Elektroautos ausgestattet sein, da für eine Vielzahl von Wegstrecken das Reichweitenproblem unerheblich ist. Für kleinere Betriebe bietet sich auch ein betriebsübergreifendes Carpool-System an, da so die Kapazitäten besser ausgenutzt und die Fixkosten gesenkt werden können.

Auch verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen können einen Beitrag zur Schadstoffreduktion liefern. So erleichtert eine Mobilitätskarte, die sämtliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auch Carsharing-Dienste einbezieht, die flexible Kombination von Verkehrsmitteln je nach Bedarf. Ein Mobilitätsportal (siehe *Exkurs Digitalisierung*) kann durch eine ebenfalls flexible Navigation multimodale Mobilität fördern. Die IHK-Lippe zu Detmold bietet bereits entsprechende Informationsangebote an. So fand am 05. September 2018 bereits eine Veranstaltung unter dem Titel „Betriebliches Mobilitätsmanagement – Ein Thema für Lippe?“ statt. Die Stadt Bad Salzuflen sollte auch zukünftig entsprechende Veranstaltungen bewerben und wenn möglich als Multiplikator dienen.

### Umsetzungsschritte

- Informationsveranstaltungen der IHK (Umsetzung, finanzielle Aspekte)
- Gezielte Ansprache der Unternehmen (bestenfalls der Unternehmensleitung)
- Ggf. Förderprogramm für externe Beratungen
- Job-Rad oder Job-Ticket Angebote

**Einsparpotenzial bei THG: 35 t/Jahr**

**Kostenabschätzung: -**

**Personalaufwand: vornehmlich bei anderen Akteuren**

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**IHK Lippe zu Detmold, Kreis Lippe, ansässige Betriebe, Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe**

**Weiterer Nutzen**

-

**Fördermöglichkeiten**

-

## Ü5 III Schulisches Mobilitätsmanagement

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Kinder sind in allen Belangen unsere Zukunft, das gilt auch bei der Mobilität. Ziel ist es daher Kinder und Jugendliche wieder vermehrt eine sichere selbstständige Mobilität zu ermöglichen.

### Beschreibung

Schulen sind Verkehrserzeuger, an denen die Etablierung eines Mobilitätsmanagements sinnvoll ist. Dabei ist die selbstständige Mobilität ein wichtiger Faktor ihrer Entwicklung sowie der Entfaltung ihrer Fertigkeiten und Kompetenzen.

Viele Kinder und Jugendliche nutzen allerdings auch das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Sie haben daher eine eigene Perspektive auf die Verkehrsverhältnisse der Stadt und welche Probleme sich diesbezüglich ergeben. In einem ersten Schritt sollten daher Problemfelder und konkrete Gefahrenstellen im Rahmen eines Workshops identifiziert werden. Langfristig kann hieraus ein schulisches Mobilitätsmanagement erwachsen.

Hierbei kann neben der umweltfreundlicheren Abwicklung des Verkehrs, insbesondere der Bring- und Hoffahrten („Elterntaxi“) ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bereits in früher Kindheit geprägt werden, indem dieses neben der „typischen“ Verkehrserziehung in den Unterricht mit einfließt und so neben sicherheitsrelevanten und gesundheitsfördernden Aspekten auch der Umweltaspekt angesprochen wird. Im Schulischen Mobilitätsmanagement (SMM) sollte neben dem Verkehrsverhalten der Kinder vor allem auch das derer Eltern, der Lehrer-/innen sowie sonstiger Angestellter betrachtet werden. Konkretes Beispiel hierfür ist der sogenannte Walking Bus. Dieser könnte vor allem im Bereich Knetterheide eingesetzt werden. Ansätze hierzu finden sich bereits an den Grundschulen in Lockhausen und der Wasserfuhr sowie durch eine Elternhaltestelle in Knetterheide. Hier sollte jedoch eine Verstetigung bzw. Ausweitung stattfinden.

### Umsetzungsschritte

- Beauftragten für schulisches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung benennen
- Durchführung eines Workshops „Mobilität in Bad Salzuflen“ mit Kindern und Jugendlichen
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe der relevanten Akteure (Schulamt, Schüler-/Elternvertretungen, Polizei)
- Fortbildungen für Lehrkräfte
- Informationsveranstaltungen für Eltern
- Erstellung von Radschulwegeplänen
- Initiierung von ersten Pilotprojekten mit dem Charakter der Übertragbarkeit
- Evaluation und Übertragung auf andere Schulen und Bildungseinrichtungen

**Einsparpotenzial bei THG: n. q.**

**Kostenabschätzung: ca. 5.000€ pro Jahr**

**Personalaufwand: vornehmlich bei anderen Akteuren**

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

**Schulen, Polizei, Eltern, Stadt Bad Salzuflen**

**Weiterer Nutzen**

Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Fördermöglichkeiten**

-

## Ü6 Bad Salzuflen-Card

<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Seit 2018</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering <b>Mittel</b> Hoch
<b>Zielsetzung</b>	
Ausweitung der bereits im Gesundheits- und Tourismuskonzept enthaltenen Bad Salzuflen-Karte und Ergänzung um weitere Funktionen, die sowohl für Einwohner als auch für Gäste eine Vereinfachung und ein Mehrwertsystem darstellen.	
<b>Beschreibung</b>	
Die Bad Salzuflen-Karte wurde im Jahr 2018 eingeführt und soll zukünftig bis zu 70 Freizeitaktivitäten sowie verschiedene Funktionen in sich vereinen. Diese sollen weiter ausgeweitet werden und verschiedene Möglichkeiten und Angebote anbieten bzw. nutzbar machen. Günstiger einkaufen bei einem der Partner, vergünstigte bzw. kostenlose Nutzung des ÖPNV, Nutzung des Carsharingsystems und vieles mehr. Die Idee dabei ist die Zugangshürden zu klimafreundlicher Mobilität für Bewohner wie Besucher zu senken. So ist keine einzelne Anmeldung bei den verschiedenen teilnehmenden Systemen mehr notwendig, sondern diese werden bei Bedarf einfach in die Karte integriert.	
<b>Umsetzungsschritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung der technischen Machbarkeit einer Ausweitung der Card</li> <li>▪ Erarbeitung eines Konzepts zur Erweiterung der Funktionalität</li> <li>▪ Schaffung der technischen Voraussetzungen</li> <li>▪ Schrittweise Umsetzung und Einführung der erweiterten Funktionen</li> </ul>	
<b>Einsparpotenzial bei THG: n. q.</b>	<b>Kostenabschätzung: -</b>
<b>Personalaufwand: -</b>	
<b>Federführung/Initiator und weitere Akteure</b> <i>Staatsbad Salzuflen GmbH</i>	
<b>Weiterer Nutzen</b> Herstellung der Zukunftsfähigkeit der Kommune	
<b>Fördermöglichkeiten</b> -	

## 5.2 Fußverkehr (und Barrierefreiheit)

Das Zu-Fuß-Gehen nimmt vor dem Hintergrund einer Nahmobilitätsförderung und einer alternden Bevölkerung eine wichtige Rolle ein. Alle Wegeketten – auch die Fahrt mit dem Auto oder dem Bus – beginnen und enden zu Fuß. Heute werden in Bad Salzuflen 15 % aller Wege der Bevölkerung zu Fuß zurückgelegt und dies vor allem durch die besonders schutzbedürftigen Gruppen der Kinder und Jugendlichen sowie durch Senioren. Dieser Fußverkehrsanteil liegt über dem Kreisdurchschnitt (vgl. Kap. 2.3), aber unter dem bundesweiten Durchschnitt (22 %). Vor diesem Hintergrund ist das Ziel, den Fußverkehr in seiner aktuellen Position zu stärken sowie auf zukünftige Herausforderungen vorzubereiten (demografischer Wandel). Hierzu gehören insbesondere die Attraktivität der Wege, die Verkehrssicherheit sowie die Barrierefreiheit.

Zu Fuß gehen ist kostenlos, produziert weder Schadstoffe noch Lärm und Fußgänger benötigen von allen Verkehrsmitteln den wenigsten spezifischen Flächenbedarf. Zudem sichert das Zu-Fuß-Gehen die selbstständige Mobilität v.a. für bestimmte Gruppen, wie z.B. Kinder, Senioren oder Mobilitätsbeeinträchtigte. Letztendlich fördert die Bewegung auch die Gesundheit und das Wohlbefinden. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Voraussetzungen hierfür sind kurze, ausreichend breite, sichere und möglichst barrierefreie Wege sowie geringe Restriktionen bei Fahrbahnquerungen.

### 5.2.1 Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen

Zu Fuß bewegt man sich gerne durch Räume, die einen Erholungs- und Freizeitwert haben oder eine besondere städtebauliche Qualität aufweisen. Hierzu gehört auch die Berücksichtigung des entsprechenden Platzbedarfs von zu Fuß Gehenden, Familien mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkten Personen, die durch Gehhilfen höhere Anforderungen an den Straßenraum stellen. Letzteres ist in der Stadt Bad Salzuflen sowohl aufgrund des Kurstandortes als auch hinsichtlich der demografischen Zusammensetzung und -entwicklung der Wohnbevölkerung besonders wichtig. Am Schliepsteiner Tor und im Bereich der Fußgängerzone (Lange Straße) ist durch den Umbau bereits ein guter Standard erreicht. Derzeitige Umbauarbeiten in der Osterstraße und Am Markt knüpfen daran an.

Eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Stadt- und Straßenräume ist möglichst einheitlich zu entwickeln bzw. zu überarbeiten. Dabei sollte auch Rücksicht auf die unterschiedlichen Aufgaben und Anforderungen an die Straßen, Wege und Gassen genommen werden. Verstärkt sollten die angestrebten Straßenraumproportionen der RAS 06 von 30%:40%:30% (Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum) verfolgt werden. Zu beachten ist, dass für die Realisierung des erforderlichen Flächengewinns ein Umdenken in der Parkraumpolitik unabdingbar ist. Viele Bedingungen, die nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von Gehbehinderten (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass

sich die Gruppe der Gehbehinderten selbst aus Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln zusammensetzt (z.B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.; vgl. HSVV 2006: 23/24).

**Abb. 47: Umgestaltung des Straßenraums (hier in der Tübinger Straße, Stuttgart)**



Quelle: urb-i.com

Bei Verkehrsräumen für zu Fuß Gehende sollten folgende Oberflächeneigenschaften gegeben sein: fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig (FGSV 2011: 30). Dies ermöglicht die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Menschen. Neben der Oberflächenbeschaffenheit spielt für sehbehinderte Personen die visuelle Kontrastbildung eine entscheidende Rolle (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm; vgl. FGSV 2011: 31).

Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegbegrenzung, z.B. ein Gebäude oder eine Mauer (vgl. FGSV 2011: 27/28, HSVV 2006: 27/28). Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z.B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion; vgl. FGSV 2011: 32ff.).

### **EXKURS - Fußgängerleitsystem**

Neben der Barrierefreiheit sind auch Orientierungshilfen ein wichtiger Bestandteil der Fußverkehrsförderung. Zu Fuß gehende sind besonders umwegeempfindlich und nutzen nach Möglichkeit direkte Wegeverbindungen. Mit Unterstützung eines Fußgängerleitsystems können nicht ortskundige Besucher alle wichtigen Ziele auf direkten, umwegfreien und sicheren Wegen erreichen. Gleichzeitig dient ein solches System als Kommunikationsmedium zur Darstellung der Stadt und ihrer Spezifika. Die Wegweisung ersetzt idealerweise eine aufwändige Informationsbeschaffung, wenn die Schilder leicht verständlich, begreifbar und gut erkennbar bzw. lesbar sind. Die gewählten Routen sollten nach Möglichkeit barrierefrei sein oder auf entsprechende Alternativen verweisen. Alle Ziele sollten durch kurze und / oder bequeme Wege auf den dominierenden Fußwegeverbindungen verbunden werden.

Im Vorgriff auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts hat die Stadt Bad Salzuflen bereits das bestehende Wegweisungssystem in der Innenstadt durch ein neues, zielorientiertes System ersetzt. Bei zielorientierten Wegweisungen werden die schnellsten Routen zu einzelnen Zielen ausgewiesen. Im Gegensatz dazu werden bei der routenorientierten Wegweisung die Ziele entlang einer (themenbezogenen) Route zusammengestellt. Für das überarbeitete System wurde die Liste der wichtigen Ziele aktualisiert (z.B. geänderte Parkhausnamen) und vereinheitlicht. Infrastrukturelle Ziele (Parkhäuser, Bahnhof und ZOB) und die Tourist-Information werden mit einem Piktogramm verdeutlicht. Weitere wichtige Ziele für Besucher der Stadt, wie die Kuranlagen und das historische Rathaus, sind ebenfalls in das System integriert.

**Abb. 48: Piktogramme als Wiedererkennungsmerkmal**



Quelle: Stadt Bad Salzuflen, 2018

Die Konzipierung der neuen Wegführung erfolgt mit Hilfe von sogenannten Zielspinnen. Diese beginnen jeweils bei verschiedenen Quellen des Fußverkehrs (z.B. Haltestellen, Parkhäuser) und stellen den Wegeverlauf von dort bis zum ausgewiesenen Ziel dar. Damit zeigen sie den Einzugsbereich und gewährleisten eine kontinuierliche Wegweisung bis zum Erreichen des Ziels. Um die Wahrnehmbarkeit zu erhöhen, sind die neuen Schilder in weiß mit schwarzer Schrift gestaltet.

Der starke Kontrast erleichtert die Lesbarkeit insbesondere für Menschen mit Sehbehinderung. Zudem gliedert sich die schlichte Gestaltung in das Stadtbild ein.

**Abb. 49: Gestaltungsbeispiele Fußgängerleitsystem Bad Salzuflen**



Quelle: Stadt Bad Salzuflen, 2018

Mit der neuen Wegweisung hat die Stadt Bad Salzuflen nach dem Umbau und barrierefreien Ausbau der Innenstadt einen weiteren Baustein zur Fußverkehrsförderung geleistet. Im Rahmen des Masterplans Schötmar und seiner Umsetzung kann eine Ausweitung des Fußgängerleitsystems bzw. eine Nutzung des Systems auch für das Zentrum in Schötmar diskutiert werden.

### ***Fußverkehr an Knoten und Querungssituationen***

Lichtsignalanlagen (LSA) stellen eine relativ sichere Form der Querung von Fahrbahnen dar, weil der motorisierte Verkehr (verlässlich) gestoppt wird. Allen Menschen, die nicht in der Lage sind den fließenden Verkehr einzuschätzen und Lücken auszunutzen, wird mit LSA eine sichere und akzeptierte Möglichkeit der Fahrbahnquerung gegeben. Dies gilt insbesondere für Kinder auf Schulwegen und für ältere oder bewegungseingeschränkte Menschen. Nachteilig für zu Fuß Gehende sind grundsätzlich die vergleichsweise langen Wartezeiten an LSA im Vergleich zu Fußgängerüberwegen (FGÜ). Es ist mit zusätzlichen Zeitverlusten zu rechnen, wenn die Grünanforderung für den aktuellen Umlauf zu spät kommt und auf den nächsten gewartet werden muss. Diese Zeitverluste stellen eine Einschränkung des Fußverkehrs dar. Sinnvoll erscheint eine Überprüfung der betreffenden LSA und die Einbeziehung der Fußverkehrssignalisierung in die regulären Umläufe. Da viele betreffende LSA in der Baulastträgerschaft des Landes liegen, ist eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb erforderlich auch angesichts der nicht unerheblichen Kosten für die Neuprogrammierung der Umläufe. Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sollten folgenden Aspekte besonders beachtet werden:

- Möglichst umgehende Schaltung (nach 7 Sek.) der Freigabezeit für zu Fuß Gehende bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-LSA; bei „Grüner Welle“ für den Kfz-Verkehr längstens 30 Sekunden.
- Vermeidung längerer Wartezeiten, da zu Fuß Gehende nach ca. 30 Sekunden die Sperrzeit häufiger missachten.
- Auch bei Straßen mit „Grüner Welle“ können nicht ausgelastete Fahrzeugphasen für zu Fuß Gehende durch einen Phasenabbruch nach RiLSA genutzt werden.
- Sind Mittelinseln vorhanden, ist aus Sicherheitsgründen dafür zu sorgen, dass zu Fuß Gehende möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel die Straße queren können (in diesem Zuge sind die besonderen Bedürfnisse älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten)<sup>19</sup>.

Fußgängerüberwege (FGÜ) bieten die Möglichkeit die Bedingungen für zu Fuß Gehende kostengünstig und kurzfristig zu verbessern. FGÜ werden durch § 26 StVO sowie die zugehörige VwV-StVO geregelt. Die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) sowie auch die Entwurfsregelwerke der FGSV (EFA und RAST) enthalten darüber hinaus detaillierte Angaben zur Anlage von Fußgängerüberwegen.

Fußgängerüberwege sollten dann eingerichtet werden, wenn dies aufgrund erschwerter Querungsbedingungen erforderlich ist bzw. wenn zu Fuß Gehende ansonsten nicht sicher über die Straße gelangen. Der Einsatz von FGÜ kommt insbesondere für folgende Situationen in Frage:

- Für Querungsbereiche wichtiger Wegebeziehungen des Fußverkehrs, sofern der Fußverkehr hinreichend gebündelt werden kann
- Für Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen, wenn einem starken Fußgängerstrom auch gegenüber den einbiegenden Fahrzeugen Vorrang eingeräumt werden soll
- An Kreisverkehrsplätzen in Innerortslagen (in Kamen die Regel)

Der Einsatz von Querungshilfen ist insbesondere in den Nahversorgungszentren bzw. den Ortsteilzentren zu prüfen. Hier kommt es vermehrt zu Querungsbedarf, der jedoch nicht immer ausreichend sicher befriedigt werden kann.

---

19 In Bezug darauf hat die Stadt Singapur das Projekt „Green Man +“ gestartet, bei dem Menschen über 60 Jahre sowie körperlich behinderte Menschen eine spezielle Karte bekommen. Mit dieser kann an LSA die Grünphase für Fußgänger um bis zu 13 Sekunden verlängert werden. Weitere Informationen unter: [http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on\\_the\\_road/traffic\\_management/green\\_man\\_plus.MainPar.64124.collapsePar.25666.File.tmp/Green\\_Man\\_Plus.pdf](http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on_the_road/traffic_management/green_man_plus.MainPar.64124.collapsePar.25666.File.tmp/Green_Man_Plus.pdf)



## 5.2.2 Maßnahmenkatalog

### F1 Fußverkehrsförderung durch freie Wege und attraktive Straßenräume

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering Mittel Hoch

**Zielsetzung**

Zur Schaffung von lebenswerten öffentlichen Räumen und zur Steigerung der Attraktivität für das zu Fuß gehen sollte die Aufenthaltsqualität konsequent weiterentwickelt und verbessert werden. Dazu gehört auch, dass Barrieren entfernt oder versetzt werden, so dass der Raum für alle nutzbar wird.

**Beschreibung**

Die Straßenzüge in Bad Salzuflen sind, mit Ausnahme der Innenstadt, meist stark durch den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr geprägt. Daraus resultieren unübersichtlich gestaltete und wenig attraktive öffentliche (Straßen-)Räume (z.B. in den Straßen Brüderstraße, Schloßstraße).

Empfohlen wird eine möglichst einheitlich gestaltete fußgängerfreundliche Anpassung der Stadt- und Straßenräume (vgl. Kap. 5.2.1). Dabei sollte auch Rücksicht auf die unterschiedlichen Aufgaben und Anforderungen an Straßen genommen werden. Wünschenswert ist ein systematischer Ansatz in der Straßenraumaufteilung, der am Rand des Straßenraums beginnt und zuerst die Flächenansprüche für den Fuß- und Radverkehr bedient.

Die vorhandenen Bereiche für den Fußverkehr werden zudem vielerorts (z.B. Begastraße, Krumme Weide, Osterstraße) durch Hindernissen wie Pfosten, Schilderpfosten, Haltestellenschilder, Werbetafeln, Fahrradabstellanlagen, Außengastronomie und Geschäftsauslagen in ihrer Attraktivität und Begehbarkeit eingeschränkt. Hier sollte eine Prüfung der Straßenzüge hinsichtlich der Notwendigkeit dieser Elemente erfolgen. Folgende Anforderungen an die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit sollten dabei berücksichtigt werden: Welche Nutzungen sind vorgesehen? Welche Nutzungen sind unerwünscht? Welche Elemente schränken die Barrierefreiheit und sichere Begehbarkeit der Fußverkehrsbereiche ein? Welche Gestaltungselemente sind erforderlich? Wie können diese Elemente raumsparend gestaltet und platziert werden?

Ergänzend ist dem Fußverkehr kurzfristig mehr nutzbarer Raum zu schaffen durch eine verstärkte Überwachung und Ahndung von Fehlnutzungen (Falschparken und nicht genehmigte Sondernutzungen).

**Umsetzungsschritte**

- Überprüfung der Straßenzüge
- Priorisierung nach Dringlichkeit
- Umsetzung der Maßnahmen

**THG Einsparpotenzial:** 4,8 t/Jahr

**Kostenabschätzung:** nicht quantifizierbar

**Personalaufwand**

ca. 450 Stunden / Jahr

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

**Stadt Bad Salzuflen** (Mobilitätsmanager), Behindertenbeauftragter, Gastronomie, Ladenbesitzer, Staatsbad

**Weiterer Nutzen**

Demografischer Wandel, Verkehrssicherheit, Verbesserung Erreichbarkeit, Belebung der Innenstadt

**Fördermöglichkeiten**

FÖRi-Nah

## F2 Barrieren überwinden – Querungen schaffen

### Umsetzungshorizont

Ab 2019

### Priorisierung

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Fußläufige Erreichbarkeiten ohne große Umwege und das sichere und zügige Vorankommen ohne große Wartezeiten sind ein wichtiger Bestandteil der Nahmobilitätsförderung. Insbesondere Querungen und Kreuzungsbereiche sollen in Bad Salzuflen aufgewertet und an die Bedürfnisse des Fußverkehrs angepasst werden.

### Beschreibung

Um eine zielgerichtete Fußverkehrs- / Nahmobilitätsförderung zu ermöglichen, sollten Standards für die Gestaltung für den barrierearmen Ausbau von Querungen und Knoten festgelegt werden.

Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- An Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ist das Prinzip der Doppelquerung zu empfehlen (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer und ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde).
- Als weitere Querungssicherung bieten Fußgängerüberwege die Möglichkeit, die Bedingungen für Fußgänger kostengünstig und kurzfristig zu verbessern.

Die Prüfung der Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) bzw. der Einsatz von Querungsanlagen in Abhängigkeit vom Fußverkehrsaufkommen und Querungsbedarf wird für die Nahversorgungs- bzw. Ortsteilzentren und im Bereich von Quell- und Zielpunkten für den Fußverkehr vorgeschlagen. In Frage kommen hierfür vor allem der Untersuchungsbereich sowie die zentralen Ortsteilquerungen von Wüsten, Holzhausen, Werl-Aspe und Knetterheide. Zudem sollte die barrierefreie und sichere Erschließung von Bahnhöfen, Seniorenheimen, Ärztehäusern, Kurbereichen, Krankenhäusern, ggf. auch Schulzentren betrachtet werden. Hier ist eine Abfrage des Bedarfs durch die Bürgerschaft sinnvoll.

Die Stadt Bad Salzuflen sollte eine Rangfolge der umzugestaltenden Kreuzungsbereiche und Querungen erarbeiten. Dabei sind insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Einstufung der Dringlichkeit gemäß der Fußverkehrsachsen (Untersuchungsbereich)
- Einstufung der Dringlichkeit gemäß der Radverkehrsachsen / des Radverkehrsnetzes
- Einstufung der Dringlichkeit gemäß der Schulwegepläne (vgl. Maßnahme F4)
- Je höher der Kinder- und Seniorenanteil in einem Straßenabschnitt, desto höher ist die Dringlichkeit.
- Je zentraler ein Straßenabschnitt in dem Ortsteil liegt, desto höher ist die Dringlichkeit.

Weitere Kriterien zur Bestimmung der Dringlichkeit, wie bspw. anstehende Baumaßnahmen oder Straßenschäden, sollten verwaltungsintern abgestimmt werden.

### Umsetzungsschritte

- Aufnahme von Bereichen mit besonderer Querungsnotwendigkeit (Nahversorgungsbereiche etc.).
- Prüfung der Möglichkeit zur gefahrlosen Überquerung auch in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten.
- Umsetzung der Querungsanlagen

**THG Einsparpotenzial:** 2 t/Jahr

**Kostenabschätzung:** Gering für Prüfung, je nach Anzahl der einzurichtenden Querungen in der Umsetzung hoch; als ständige Aufgabe im Budget

### Personalaufwand

ca. 200 Stunden / Jahr

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

Stadt Bad Salzuflen (Mobilitätsmanager), Behindertenbeauftragter, Straßenverkehrsbehörde, Baulastträger, Polizei)

### Weiterer Nutzen

Demografischer Wandel, Verkehrssicherheit, Verbesserung Erreichbarkeit

### Fördermöglichkeiten

FöRi-Nah

## F3 Wege für den Fußverkehr – Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

**Gering Mittel Hoch**

### Zielsetzung

Der generelle Trend der Alterung der Gesellschaft macht sich in Bad Salzuflen überdurchschnittlich bemerkbar. Hinzu kommt in Bad Salzuflen eine hohe Zahl an Kurgästen, welche ebenfalls zum Teil besondere Mobilitätsbedürfnisse mitbringen. Zur Förderung der Nahmobilität und damit der Lebensqualität in den zentralen Bereichen der Stadt und ihrer Ortsteile sollten die Straßenräume barrierefrei und sicher begehbar werden.

### Beschreibung

Der Stand der Barrierefreiheit ist oder wird in naher Zukunft in der Innenstadt durch die Umbaumaßnahmen weitgehend befriedigend. Ein entsprechender Standard soll mit dem Ziel einer ganzheitlichen Erhöhung der Qualität des Wegenetzes definiert und weiter ausgebaut werden. Dazu gehören sowohl die punktuelle Verbesserung der Oberflächengestaltung (fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig, erschütterungsarm) als auch die weitere Einrichtung eines Leitsystems für blinde bzw. sehbehinderte Menschen (vgl. Kap. 5.4). Dabei ist vor allem zu beachten, dass die Maßnahme nur dann erfolgreich und zweckdienlich ist, wenn ein zusammenhängendes Netz aufgebaut wird. Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind.

Empfohlen wird die Entwicklung und Umsetzung des weiteren Ausbau von Strecken und Knoten im Sinne der Barrierefreiheit. Darin sollten die konzeptionellen Ansätze zur Herstellung eines attraktiven Wegenetzes für die Gesamtstadt weiterentwickelt werden. Zu betrachten sind hierbei insbesondere neben der Innenstadt und dem Zentrum von Schötmar weitere wichtige Achsen, Quellen und Ziele des (mobilitätseingeschränkten) Fußverkehrs (Erschließung von Bahnhöfen, Seniorenheimen, Ärzthäusern, Kurbereichen, Krankenhäusern, ggf. auch Schulzentren).

Für den Bereich der Innenstadt bis ins Zentrum von Schötmar wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein prioritäres Untersuchungsgebiet festgelegt. Für diesen Bereich erfolgte eine Erhebung der Defizite mittels einer Bestandsanalyse auf den Verbindungsachsen. Darauf aufbauend wurden erste Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Sicherheit konkretisiert (vgl. Maßnahme F1) deren Umsetzung als erster Schritt empfohlen wird.

### Umsetzungsschritte

#### Maßnahmen / Untersuchungsbereich

- Überprüfung und gegebenenfalls Änderung der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Detailplanungen zu den unterschiedlichen Maßnahmen je nach Priorisierung
- Umsetzung der unterschiedlichen Maßnahmen

#### Handlungskonzept Barrierefreiheit

- Stetige Umsetzung der Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen im öffentlichen (Straßen-) Raum (in Zusammenarbeit mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen und ggf. mit dem Seniorenbeirat (s. Maßnahme R2 I))
- Ggf. Schwerpunktsetzung und Priorisierung nach wichtigen Achsen bzw. Quellen und Zielen

**THG Einsparpotenzial:** 7 t/Jahr

**Kostenabschätzung:** ca. 5.000 – 20.000 € je nach Aufwand der Maßnahme

### Personalaufwand

650 Stunden / Jahr

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**Stadt Bad Salzuflen** (Mobilitätsmanager), Behindertenbeauftragter, Straßenverkehrsbehörde, Baulastträger, Polizei, Staatsbad

### Weiterer Nutzen

Demografischer Wandel, Familienfreundlichkeit, Belebung der Innenstadt

### Fördermöglichkeiten

FöRi-Nah

## F4 Schulwegepläne für den Fuß- und Radverkehr



### Beschreibung

Für Bad Salzflufen wird die Erstellung von Schulwegepläne empfohlen. Diese können – gerade im Zusammenhang mit der Etablierung eines Mobilitätsmanagements - in Zusammenarbeit mit Schülern der jeweiligen Schulen aktualisiert werden. Die Schulwegepläne enthalten sichere Routen für Rad- und Fußverkehr sowie Hinweise auf Querungsstellen und mögliche Gefahrenpunkte. Zur Erarbeitung sollten mit den Schülern Ortsbegehungen durchgeführt werden. Schulwegpläne helfen den Kindern und Eltern sichere und komfortable Wege zur Schule aufzuzeigen.

### Umsetzungsschritte

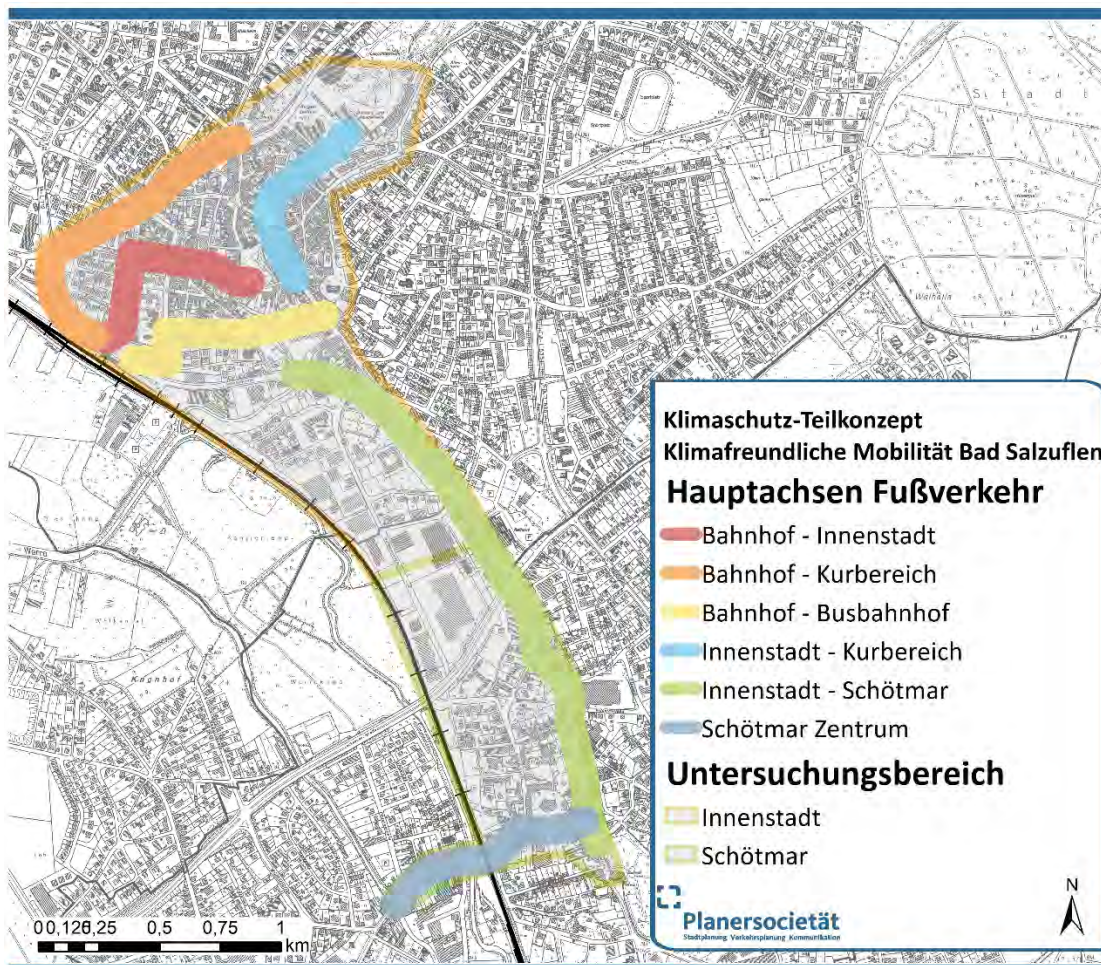
- Kontakte mit den Schulen herstellen und Verantwortliche benennen. Fachleute kontaktieren, die bei den Plänen beraten können (Netzwerk verkehrssicheres NRW, ADFC, Verkehrswacht etc.).
- Mit Schülern zusammen (möglichst Schüler verschiedener Altersgruppen) Pläne überprüfen und aktualisieren.
- Qualität des Plans laufend sichern (regelmäßig evaluieren), Plan über Homepage und Verteilung in der Schule bekannt machen.

Die Maßnahme kann in schulisches Mobilitätsmanagement integriert werden. Sie ist aber auch als Einzelmaßnahme wirksam

**Kriterienbewertung: über Gesamtmaßnahme bewertet**

## Hauptachsen im Fußverkehr - Steckbriefe

Abb. 50: Untersuchungsbereich Fußverkehr - Hauptachsen



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzflufen

## Achse 1 Bahnhof – Innenstadt

Abschnitt: Hindenburgstraße, Hermannstraße, Arminstraße, Neumarkt, Grabenstraße, Judengang

### Analyse / Beschreibung

- + Die Breite der Gehwege in der Hindenburgstraße ist größtenteils ausreichend und entspricht weitestgehend den Vorgaben der EFA (ca. 2,30m).
  - + Die Straßenzüge sind weitestgehend gerade und sind daher gut einsehbar.
  - + Die Verkehrsbelastung in den Straßen ist gering einzuschätzen, da es sich um ein Wohngebiet handelt.
  - + Der Straßenraum in der Hindenburgstraße wirkt durch die vorhandene Straßenraum- und Fassadengestaltung ansprechend.
  - + Der auf dieser Achse genutzte Abschnitt der Hermannstraße und der Judengang sind für den Kfz-Verkehr gesperrt.
- Die Treppenanlage am Bahnhof stellt den Zugang für Besucher zur Innenstadt dar und ist damit die Empfangs- und Eingangssituation der Stadt.
- Zur sicheren Querung der Bahnhofstraße steht dem Fußverkehr eine FG-LSA zur Verfügung. Je nach Betätigungszeitpunkt entstehen hier lange Wartezeiten bis zur Grünphase.
  - Die Treppen- und Rampenanlage gegenüber des Bahnhofs ist nicht barrierefrei. Die Rampe ist sehr steil und nicht beleuchtet. Die Zufahrt von oben wird durch eine Umlaufsperrung erschwert. Zudem wird die Anlage im Winter weder geräumt noch gestreut.
  - Oberhalb der Treppenanlage steht man unmittelbar im Wendekreis der Sackgasse, der Übergang ist hier nicht barrierefrei und die Gestaltung nicht ansprechend.
  - An den Grundstückszufahrten wechselt der Belag und das Gehwegniveau ist abgesenkt. Die Gehwegplatten sind stellenweise unbefestigt und werden zur Stolperfalle bzw. zum Hindernis für Rollstühle.
  - Die Baumreihe / Hecke in der Hindenburgstraße sowie das Parken auf der Fahrbahn in beiden Straßen limitieren die Querungsmöglichkeiten und verhindern die Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußverkehr.
  - Die Straßenraumaufteilung in der Arminstraße und Grabenstraße bevorzugt den Kfz-Verkehr. Zudem gibt es durch Pfosten, parkende Pkw und Stromkästen zahlreiche Engstellen auf den Gehwegen.
  - Wegeverbindung nicht eindeutig bzw. ohne Beschilderung nicht erkennbar

### Maßnahmenbeschreibung

- Zur Verkürzung der Wartezeiten an der FG-LSA zur Querung der Bahnhofstraße wird empfohlen, den Signalisierungsablauf der LSA anzupassen, um die Wartezeit für den Fuß- und Radverkehr zu verkürzen. Zudem soll der Treppenaufgang, gemäß der Maßnahme aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Innenstadt, barrierefrei gestaltet werden.
- Für die Hindenburgstraße wird die Anlage von vorgezogenen Seitenräumen (z.B. Gehwegnasen) als sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit empfohlen, da die Bäume und Hecken bzw. parkenden Kfz die Sichtbeziehungen einschränken. Zudem wird eine Erneuerung der Gehwege inkl. Einbau eines erschütterungsarmen Pflasters empfohlen. Diese Maßnahme kann im Zuge der nächsten Straßenraumerneuerung (Fahrbahnerneuerung) bzw. Straßenbaumaßnahme erfolgen.
- In Anlehnung an die Maßnahme aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Innenstadt werden zur Aufwertung der Fußwegeverbindung auf dieser Achse folgende Maßnahmen empfohlen:
  - Grundsätzlich wird eine Neugestaltung der Arminstraße und Grabenstraße zugunsten eines barrierefreien Ausbaus sowie einer fußverkehrsfreundlichen Aufteilung (vgl. Kap. 2.6.1) empfohlen.
  - Entlang des Fußweges Hermannstraße ist ein regelmäßiger Grünschnitt durchzuführen, um den Weg in seiner gesamten Querschnittsbreite nutzbar zu machen und eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen.

## Achse 2 Bahnhof – Kurbereich / Gradierwerke

Abschnitt: Bahnhofstraße, Werler Straße, Brüderstraße (Am Schliepsteiner Tor)

### Analyse / Beschreibung

- + Am Knotenpunkt Herforder Tor wurden bereits Fahrbahnabsenkungen und kontrastreiche Platten im Bereich der FG-LSA verbaut.
- In dem Abschnitt liegen Einzelhandelsgeschäfte sowie ein Kino.
- Die südliche Seite ist von Einzelhandelsnutzung geprägt, die nördliche Seite von Leerstand
- Entlang der gesamten Achse ragt Grünbewuchs in den Gehwegbereich und verringert die Fläche für den Fuß- und Radverkehr.
- Am Knoten Werler Straße / Bahnhofstraße gibt es im Bereich des freilaufenden Rechtsabbiegers keine Querungssicherung für den Fußverkehr.
- In den folgenden Abschnitten gibt es keine gesicherten Querungsmöglichkeiten trotz beidseitiger gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung und hoher Verkehrsbelastung (8399 Kfz/Tag).
  - Werler Straße (Bahnhofstraße – Am Herforder Tor)
  - Brüderstraße (Herforder Tor – Schliepsteiner Tor)
- Wechselndes Gehwegniveau, unterschiedlicher Belag
- Zahlreiche Engstellen durch: Pfosten, Parkscheinautomaten, Grünbewuchs, ruhender Verkehr (Autos stehen teilweise auf dem Gehweg)
- Knoten Werler Straße / Schießhofstraße: unübersichtliche Verkehrssituation und keine (sichere) Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr
- Querung Schliepsteiner Tor: Aufstellbereich zu klein

### Maßnahmenbeschreibung

- Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist insbesondere an der Brüderstraße zu prüfen. Hier herrscht, aufgrund des Geschäftsbesatzes, ein erhöhter Querungsbedarf. Dieser kann vor dem Hintergrund einer relativ hohen Verkehrsstärke jedoch nur unzureichend wahrgenommen werden. Um dieser aktuellen Situation Rechnung zu tragen sollte geprüft werden, ob und an welcher Stelle ein FGÜ oder eine alternative Querungsanlage eingesetzt und angelegt werden kann.
- Als kurzfristige Maßnahme wird auf der gesamten Achse ein Grünschnitt empfohlen, welcher regelmäßig wiederholt werden sollte. Damit können die Flächen für den Fußverkehr zeitnah vergrößert werden.
- Straßenraumumgestaltung zugunsten eines barrierefreien Ausbaus (vgl. Kap. 5.2.1) der Straßenzüge Werler Straße und Brüderstraße. Dabei wird eine neue Aufteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs empfohlen (vgl. Kap. 2.6.1). Die Maßnahme kann im Zuge der nächsten Straßenraumerneuerung (Fahrbahnerneuerung) bzw. Straßenbaumaßnahme erfolgen.
  - Im Zuge des Ausbaus sollten neue Querungsmöglichkeiten geschaffen werden (vgl. Maßnahme F2). Die bisher durch Leerstand geprägte nördliche Straßenseite kann durch häufigere Querungsmöglichkeiten besser an die Innenstadt angebunden werden. Gleichzeitig kann die fußläufige Anbindung der nördlich angrenzenden Wohngebiete an die Innenstadt optimiert werden.
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h

### Achse 3 Bahnhof – Busbahnhof

Abschnitt: Bahnhofstraße, Hermannstraße, Woldemarstraße, Grabenstraße (Bestand) / Verlauf entlang der Salze (kein Bestand)

#### Analyse / Beschreibung

- + Gehwegbreiten in vielen Bereichen ausreichend
- + Die Innenstadt ist von hier aus fußläufig erreichbar
- + Das Gebiet ist als T-30-Zone ausgewiesen
- In dem Bereich liegen ein Kindergarten, die VHS und eine Kirche / Kirchengemeinde
- Das Gebiet wird von Einfamilienhäusern geprägt
- Engstellen durch Pfosten
- Wechselndes Gehwegniveau, unterschiedlicher und unebener Belag
- Keine barrierefreien Querungsmöglichkeiten
- Platz an der Liebfrauenkirche: Unübersichtliche Verkehrssituation, teilweise schlecht einsehbar, breite Verkehrsflächen müssen überwunden werden

#### Maßnahmenbeschreibung

- Straßenraumumgestaltung zugunsten eines barrierefreien Ausbaus sowie einer fußverkehrsfreundlicheren Aufteilung (vgl. Kap. 5.2.1) der Straßenzüge , Hermannstraße, Woldemarstraße und Grabenstraße (insbesondere im Bereich der VHS, des KiGa und der Liebfrauenkirche).
  - Im Zuge des Ausbaus sollten zudem die Lichtmasten und VZ-Pfosten neu positioniert werden (z.B. an den Rand des Straßenraumes oder in ausreichendem Abstand zu den angrenzenden Häuserfassaden).
  - Anpassung der Querungssituation im Bereich der Liebfrauenkirche: Sichere und sichtbare Querungsmöglichkeiten schaffen.
- **Alternative:** Prüfung der Umsetzungsmöglichkeit einer Fuß- und Radwegeverbindung (Neubau) entlang der Salze:
  - Neubau eines Fuß- und Radweges zwischen Bahnhof und Otto-Künne-Promenade. Damit wird eine direkte Verbindung geschaffen, die einen weitestgehend kreuzungsfreien Anschluss zwischen Innenstadt und Bahnhof ermöglicht.
  - Neben dem Neubau des Weges ist der Bau einer Brücke über die Salze erforderlich.
  - Eine ausreichende Einsehbarkeit und Beleuchtung des Weges soll gewährleistet werden.
  - Im Bereich Ostertor ist eine Teilung von Fuß- und Radverkehr sinnvoll. Hier wird der Fußverkehr durch die vorhandene Unterführung unter der Bahnhofstraße auf die Otto-Künne-Promenade geführt. (Führung Radverkehr s. Maßnahme für Verbindungsweg an der Salze.)

### Achse 4 Innenstadt – Kurbereich

Abschnitt: Am Markt, Steege, Millau-Promenade, Fußweg an der Salze (bis Parkstraße)

#### Analyse / Beschreibung

- + Fußgängerbereich
- + Spielbereich für Kinder an der Salze
- + Sitzmöglichkeiten entlang der Salze (neu gestalteter Bereich)
- + Weitläufig angelegter Gehbereich, keine Engstellen
- Steigung im Bereich Millau-Promenade / Dammstraße
- Teilweise nicht erschütterungsarmer Belag
- Belagwechsel im Bereich Parkstraße / Fußweg an der Salze

## Achse 4    Innenstadt – Kurbereich

Abschnitt: Am Markt, Steege, Millau-Promenade, Fußweg an der Salze (bis Parkstraße)

### Maßnahmenbeschreibung

- Für den Fußgängerbereich entlang der Salze wird eine Umgestaltung gemäß dem Masterplan für die Innenstadt empfohlen. Darin sind eine ansprechende Gestaltung der Uferbereiche und ausreichend Sitzgelegenheiten vorgesehen.
- Bei einer umfassenden Neugestaltung wird zudem empfohlen, den Bereich im Abschnitt Dammstraße bis Bleichstraße mit einem erschütterungsarmen Pflaster auszustatten.

## Achse 5    Innenstadt – Schötmar

Abschnitt: Rudolph-Brandes-Allee (ab Ostertor), Schlossstraße, Schloss (Musikschule)

### Analyse / Beschreibung

- + Im Bereich der Schlossstraße ist für den Kfz-Verkehr eine Geschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen.
- Rudolph-Brandes-Allee:
  - Sehr hohe Verkehrsbelastung: 20.807 Kfz/Tag bzw. 478 Kfz SV/Tag
  - Die Gehwege sind zu schmal und nicht barrierefrei (Wurzelwerk, Kanten). Zudem darf der Gehweg trotz des geringen Querschnitts durch den Radverkehr genutzt werden.
  - Die FG-LSA werden nur auf Anforderung grün, keine automatische Freigabe.
  - Der Anteil des Gehwegbereichs am Gesamtquerschnitt (3,0m von ca. 20 m) ist sehr gering.
- Schlossstraße:
  - Die Verkehrsführung im Bereich Marktplatz ist auf Grund fehlender Markierung und zahlreicher Abbiege- und Einbiegeaktionen unübersichtlich und erschwert eine sichere Querung für den Fußverkehr
  - Starker Durchgangsverkehr trotz geringem Querschnitt
  - Gehwege und Querungsmöglichkeiten nur eingeschränkt barrierefrei.
  - Keine Querungshilfen oder Hinweise auf querenden Fußverkehr an den Einmündungen der angrenzenden Nebenstraßen (Heldmannstraße, Steinstraße, Aechternstraße, Neue Straße).
  - Keine gesicherte Querung der Schlossstraße zwischen Begastraße und Am Alten Teich.
- Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung, des breiten Querschnitts (abschnittsweise ca. 20m) und der geringen Anzahl an Querungsmöglichkeiten stellt die gesamte Achse eine Barriere für den Fußverkehr dar.

### Maßnahmenbeschreibung

- Neuaufteilung und barrierefreier Ausbau der Straßenzüge Schlossstraße und Rudolph-Brandes-Allee. Dabei wird eine Aufteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs empfohlen. Die Räume für den Fuß- und Radverkehr und damit deren Anteil am Gesamtquerschnitt sollten vergrößert werden.
  - Die Sicherheit des Fußverkehrs an den Einmündungen sollte verbessert werden: Querungshilfen, Aufpflasterungen, Hinweisschilder, Markierungen
- Sichere und attraktive Querungsmöglichkeiten auf der gesamten Achse schaffen. Hier ist zu prüfen, welche Querungshilfe für die Gegebenheiten angemessen ist (FGÜ, FG-LSA, Mittelinsel etc.).
- Für die Schlossstraße im Bereich des Marktplatzes wird die Einrichtung einer shared space-Fläche empfohlen. Mit dieser Maßnahme kann die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nachweislich reduziert und damit die Sicherheit für den Fußverkehr erhöht werden.



## Achse 6 Schötmar Zentrum

Abschnitt: Begastraße, Krumme Weide, Am Kirchplatz, Marktplatz

### Analyse / Beschreibung

- + Der Straßenraum ist fast auf der gesamten Achse bereits niveaugleich ausgebaut (Ausnahme: Die Regenabflussrinne).
- + Im Bereich der Begastraße ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h festgelegt, in der Krummen Weide auf 30 km/h.
- Der Bereich rund um den Marktplatz und die Begastraße ist ein von zu Fuß Gehenden stark frequentierter Bereich. Neben dem Wochenmarkt sind hier Geschäfte des Einzelhandels, Gastronomie, die Musikschule, Filialen der Volksbank und Sparkasse, eine Kirche und Bushaltestellen in der näheren Umgebung zu finden. Zudem befinden sich in der weitläufigeren Umgebung ein Kindergarten, eine Grundschule und der Bahnhof Schötmar.
- Im Bereich der Krummen Weide setzen sich Einzelhandel und Gastronomie fort. Zudem befinden sich in der Gegend die Stadtwerke (Servicestelle), die Zentralmoschee von Bad Salzuflen, die katholische Kirche (inkl. Friedhof) sowie die Tafel und der Sitz des Vereins Arbeit Wohnen Bildung (awb).
- Die Verkehrssituation am Marktplatz / Begastraße ist gewollt unübersichtlich gestaltet, ist damit für den Fußverkehr jedoch schwer einzuordnen.
- Hohe Verkehrsbelastung / starker Durchgangsverkehr auf der Schlossstraße, zudem werden trotz Kreuzungssituation und geringem Querschnitt weiterhin hohe Geschwindigkeiten gefahren.
- Überprägung des öffentlichen Raums durch Einbauten und weitere Nutzungen z.B. durch Pfosten, Lichtmasten, Kundenstopper, Aufsteller, unbefestigte Bänke, Fahrradabstellanlagen und Warenauslagen. Die nutzbaren Bereiche des Gehwegs werden sehr schmal und sind für Rollstühle und Kinderwagen kaum oder nicht mehr passierbar.
- In der Krummen Weide darf in den meisten Abschnitten beidseitig geparkt werden.
- Der Abzweig Begastraße / Ladestraße ist durch eine hohe Verkehrsbelastung geprägt, da neben dem Bahnhof auch eine Postfiliale und ein Parkplatz über den Abzweig zu erreichen sind.
- Im Bereich der Einmündung Ladestraße befindet sich eine nach oben gewölbte Natursteinaufpflasterung. Eine Querung mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen ist nur eingeschränkt möglich. Der abgesenkte Zugang zum Gehweg über die Brücke befindet sich ein Stück in der Einmündung, so dass eine Querung der Aufpflasterung notwendig wird. Gleiches gilt für den Zugang zur Post und zum Bahnhof.
- Es gibt keine gesicherte Querungsmöglichkeit an den Einmündungen der Ladestraße und Uferstraße. Wegen hoher Verkehrsbelastung und zahlreicher Abbiegevorgänge ist ein sicheres Queren für den Fußverkehr nur bedingt möglich.

### Maßnahmenbeschreibung

- Für die Neugestaltung des Marktplatzes und Bahnhofsumfelds ist die Ausschreibung eines Wettbewerbes geplant. Dabei sollte auf die Integration ausreichender Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr und eine barrierefreie Gestaltung der Bereiche geachtet werden.
  - Die überprägten Gehwegbereiche sollten aufgeräumt und die Zahl der Nutzungen reduziert werden. Z.B. durch Reduzierung der Pfostenanzahl, Warenauslage, Aufsteller etc. und feste Verortung der Bänke in nicht störende Bereiche.
- Barrierefreien Zugang des Bahnhofsbereichs sichern: Aufpflasterung durch erschütterungsarmen Belag ersetzen.
- Für die Begastraße wird empfohlen die Einrichtung einer Fußgängerzone zwischen der Schülerstraße und dem Zugang zum Kirchplatz in einem Modellversuch zu prüfen. Die Attraktivität für den Fußverkehr könnte mit dieser Maßnahme weiter gesteigert werden. Eine Freigabe für den Radverkehr ist in dem Fall sicherzustellen.

### 5.3 Radverkehr

Radverkehr als System zu planen, ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung (vgl. NRVP 2020: 12). Nur wenn alle erforderlichen Komponenten zusammengreifen, nutzen mehr und mehr Menschen das Fahrrad auf Wegen im Alltag und in der Freizeit. Zum System Radverkehr gehören Infrastruktur (Radwege etc.), Serviceangebote und Kommunikation rund ums Radfahren.

Ein ungefährender Mittelbedarf für die Radverkehrsförderung wurde in einem Kurzgutachten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 ermittelt. Dabei wurde festgestellt, „dass ein Hauptteil der Aufgaben der Radverkehrsförderung sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch in Bezug auf die so genannten weichen Maßnahmen auf Seiten der Kommunen liegen“<sup>20</sup>. Der Mittelbedarf, um je nach Ausgangssituation<sup>21</sup> und Zielperspektive insgesamt einen guten Standard zu erreichen, liegt bei 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.

**Tab. 9: Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche (in € pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr)<sup>22</sup>**

	Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Erhaltung)	Abstell- anlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.-a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahr- radverleihsys- tem, Fahrrad- station)	Gesamt- summe
Einsteiger	5-12	1,10	1,10- 2,50	0,50	0,50-2	8-18
Aufsteiger	8-12	1,70	1,20- 1,50	0,50	1-2	13-18
Vorreiter	12	3	0,10- 0,80	1	2	18-19

Quelle: Planersocietät auf Grundlage BMVBS 2012

#### **Standards der Infrastruktur – StVO und ERA**

Der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur liegen neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) vor allem die ERA der FGSV aus dem Jahr 2010 zu Grunde. In diesem Grundlagenwerk werden auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben. Die ERA sind nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen<sup>23</sup>. Die Festlegungen haben sich zu einem allgemein anerkannten Ausbaustandard entwickelt.

<sup>20</sup> BMVBS 2012, S. 63

<sup>21</sup> Kommunen, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger“), Kommunen, die in der Radverkehrsförderung fortgeschritten sind („Aufsteiger“) und Kommunen mit einem hohen Niveau der Radverkehrsförderung („Vorreiter“).

<sup>22</sup> Spannweiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven.

<sup>23</sup> vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5

Gerade vor dem Hintergrund der Vermehrung von Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsarten zu schaffen. Nach § 2 Abs. 1 StVO benutzen Radfahrende im Regelfall mit den anderen Fahrzeugen die Fahrbahn. Bei der Nutzung von Infrastrukturen auf der Fahrbahn, ist das Konfliktpotenzial reduziert und der Radverkehr wird beschleunigt. Für den Komfort und die Sicherheit der Radfahrenden ergeben sich so weitere Vorteile:

- Radfahrende fahren seltener in die falsche Fahrtrichtung.
- Radfahrende sind für den motorisierten Verkehr besser zu sehen, besonders an Kreuzungen und Zufahrten, wo es häufig zu Unfällen kommt.
- In Knotenpunkten können Radfahrende mit dem Kfz-Verkehr oder separat signalisiert werden.
- Bei Radfahrstreifen (teilweise auch bei Schutzstreifen) können Radfahrende in Knotenpunkten an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren und so den toten Winkel des motorisierten Verkehrs verlassen.

Gleichzeitig ist jedoch auch zu beachten, dass fast die Hälfte aller Radfahrenden sich im Straßenverkehr grundsätzlich (eher) unsicher fühlt<sup>24</sup>. Die am häufigsten genannten Gründe hierfür sind fehlende separate Radwege sowie zu viel Kfz-Verkehr<sup>25</sup>. Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen die Konzeption der Maßnahmen zu durchdenken und die Verhältnisse vor Ort zu berücksichtigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden sollte bei allen Radfahrenden hoch sein – einen Beitrag können hier auch kommunikative Maßnahmen zur Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme leisten.

### ***Radverkehr im Bereich von Knotenpunkten***

Radverkehrsführungen an Knotenpunkten sind wegen der erhöhten Unfallgefahr bei kreuzenden Verkehrsströmen eine erhöhte gestalterische Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Radwegeinfrastrukturen sollen intuitiv genutzt werden können. Hierfür ist es notwendig, dem Radverkehr auch in Knotenpunkten und Einmündungen die Führung zu verdeutlichen. Die Sicherheit des Radverkehrs wird durch das Verdeutlichen der Führung für andere Verkehrsteilnehmer erhöht – insbesondere dann, wenn die Furten des Radverkehrs zusätzlich farbig markiert werden. Darüber hinaus machen Markierungen den Radverkehr als ein wichtiges Verkehrsmittel im Straßenraum sichtbar.

Radfurten sind an Kreuzungen und Einmündungen bei baulich angelegten Radwegen sowie Radfahrstreifen zu markieren. Eine Radfurt besteht aus einem unterbrochenen Breitstrich. Zur Verdeutlichung des Radverkehrs sind an Kreuzungen und in Einmündungen zwei Piktogramme „Radfahrer“ (verzerrt, verkleinert) quer zur Fahrtrichtung des Radfahrenden zu applizieren.

---

24 Vgl. Fahrradmonitor 2017

25 Vgl. Fahrradmonitor 2017

### 5.3.1 Rechtliche Grundlagen zur Ausweisung von Radwegen (Radwegebenutzungspflicht)

Die Radwegebenutzungspflicht ist ein rechtlich normiertes Instrument den Radverkehr zur Benutzung eines beschilderten benutzungspflichtigen Radweges zu zwingen. Die Anordnung der Benutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörde unterliegt dabei strengen rechtlichen Schranken, deren Einhaltung für die Herstellung einer rechtssicheren Beschilderung dringend anzuraten ist.

#### **StVO-Novelle 2016**

Mit der Novellierung der StVO im Jahr 2016 dürfen benutzungspflichtige Radwege außerorts und benutzungspflichtige Radfahrstreifen innerorts angeordnet werden, wenn keine besondere Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO vorliegt. Begründet wird dies damit, dass aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (bis zu 100 km/h) außerhalb geschlossener Ortschaften eine generelle Gefahr vorliegt, die eine Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs nötig macht<sup>26</sup>. Innerorts ist das Anlegen von benutzungspflichtigen Radfahrstreifen generell und ohne konkrete Gefahrenlage zulässig<sup>27</sup>. Der Gesetzgeber geht hier davon aus, dass ein solcher Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m aufweist<sup>28</sup>. In den ERA wird als Regelmaß ein Wert von 1,85 m vorgegeben.

Sollen benutzungspflichtigen Infrastrukturelementen genutzt werden, sind die baulichen Voraussetzungen der Breite sowie die besondere Gefahrenlage zu erfüllen. Weder in der StVO noch in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sind Hinweise dazu zu finden, wie sich die besondere Gefahrenlage darstellt. Die FGSV gibt durch eine Einteilung in Belastungsbereiche erste Anhaltspunkte (vgl. *Belastungsbereiche*)<sup>29</sup>. Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen (vgl. *Unfallzahlen*). Die Gefahrenlage kann demnach nur auf Grundlage aktueller, ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden.

„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht [...] erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen“<sup>30</sup>.

**Zentrale bauliche Voraussetzungen** zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass...

- ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, wenn der Gehweg vom Rad- und Fußverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt wird.
- von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann.
- der Radweg eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand [Breite, Befestigung, frei von Hindernissen] aufweist.

26 vgl. § 45 Abs. 9 S. 3 und BGBl Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung 2016

27 vgl. ebd.

28 vgl. ebd.

29 vgl. FGSV/ERA (2010)

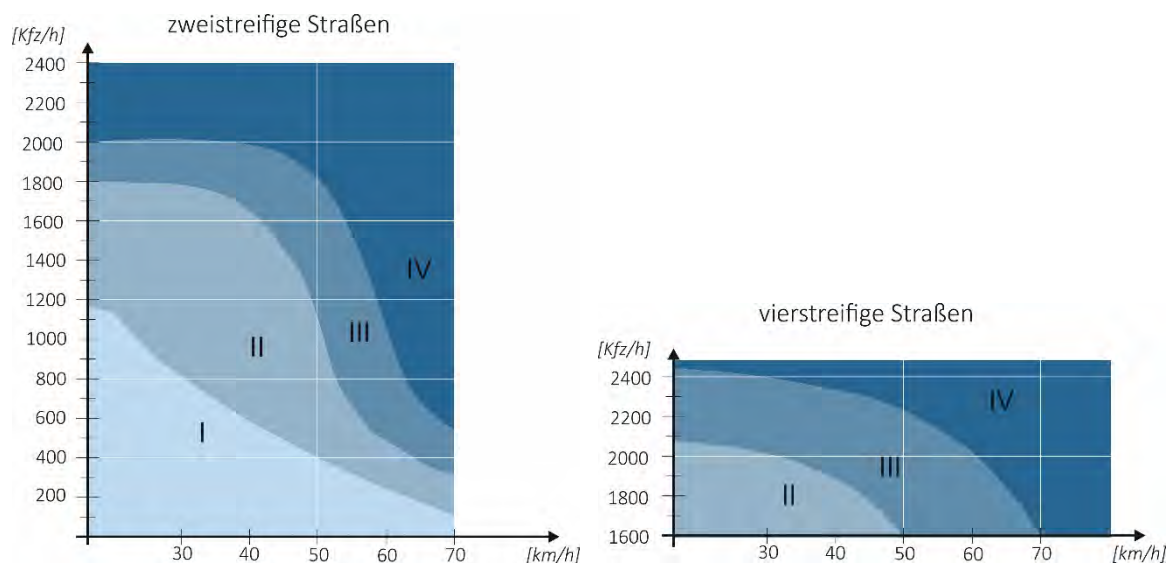
30 VwV StVO zu §2 Abs. 4, Satz 2

- eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt. Die Radwegführung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein. Der Radverkehr ist rechtzeitig vor dem Knoten auf die Fahrbahn zu führen.

### Kfz-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit | Belastungsbereiche

Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrende auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen<sup>31</sup>.

**Abb. 51: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010)**<sup>32</sup>



Quelle: Eigene Darstellung nach ERA (FGSV 2010)

<i>Belastungsbereich I</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.
<i>Belastungsbereich II</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.
<i>Belastungsbereich III</i>	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.
<i>Belastungsbereich IV</i>	Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

<sup>31</sup> vgl. FGSV (2010)

<sup>32</sup> Lesehilfe: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über 700 Kfz/ Stunde liegt. Von einem benutzungspflichtigen Radweg ist somit abzusehen.

### Unfallzahlen

Gab es fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr oder fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren bzw. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden auf demselben Streckenabschnitt, so ist die Gefahrenlage zu hoch, um die Fahrbahn freizugeben<sup>33</sup>. Hierbei handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, welche bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung speziell betrachtet werden.

### 5.3.2 Radverkehr in kommunalen Stellplatzsatzungen

In der Landesbauordnung 2018 hat der Landtag den 396 Städten und Gemeinden in NRW die Möglichkeit gegeben zu Stellplätzen für Kfz und Fahrräder eigene Regelungen zu gestalten. Machen diese davon Gebrauch, müssen sie in der Satzung Standort sowie Größe, Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze festlegen. Den Gemeinden wird gleichzeitig die Möglichkeit gegeben, die Herstellungspflicht bei Neubauten oder Mehrbedarf durch (Nutzungs-)Änderung, die Beschränkung, den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung, die Einschränkung oder Untersagung und die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen durch Satzung zu regeln. Mit Inkrafttreten der neuen BauO NRW kann sich die Ablösung auch auf die Herstellungspflicht von Fahrradabstellplätzen erstrecken. Legt die Gemeinde in einem Bebauungsplan oder mit Hilfe einer städtebaulichen Satzung eine Zahl der notwendigen Stellplätze fest, dann ist diese maßgeblich. Zudem kann eine Gemeinde die Zulässigkeit von Stellplätzen beschränken oder ausschließen. In dem Fall sind keine Stellplätze erforderlich, gleichzeitig ist keine Ablösung möglich. Bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge kann die Schaffung von Fahrradabstellplätzen ersetzt werden (1 Stellplatz = 4 Fahrradabstellplätze).

Die Kommunen können somit eine individuelle, an örtliche Begebenheiten anpassbare Ausgestaltung der Stellplatzsatzung vornehmen. Diese angepasste Stellplatzsatzung kann als ein wesentlicher Bestandteil der Instrumentenpalette der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements etabliert werden.

#### **§ 89 | Örtliche Bauvorschriften**

*„(1) Die Gemeinden können durch Satzung örtliche Bauvorschriften erlassen über*

*4. Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze sowie der Fahrradabstellplätze (§ 48 Absatz 3), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösebeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann“<sup>34</sup>*

<sup>33</sup> vgl. FGSV (2003)

<sup>34</sup> Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW) - Artikel 1 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018)

Mit der Aufstellung einer eigenen Stellplatzsatzung kommen auf Kommunen eine Reihe von Aufgaben und Fragestellungen zu, die sich zunächst auf den Aufstellungsbeschluss und anschließend auf die konkrete, eigene Regelungsgestaltung beziehen. An dieser Stelle hat die Landesbauordnung NRW Regelungsmöglichkeiten geschaffen, die es abzuwägen und an die Vor-Ort-Situationen anzupassen gilt.

### 5.3.3 Netz- und Maßnahmenentwicklung in diesem Konzept

In der Stadt Bad Salzuflen wurden bisher zwar Hauptrouten für den Radverkehr, jedoch keine ergänzenden Nebenrouten definiert (vgl. Kapitel 2.6.2). Ein gesamtstädtisches kategorisiertes Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr stellt aber ein wichtiges Element für eine strategische (Weiter-)Entwicklung der Radwegeinfrastruktur dar. Das Hauptroutennetz fungiert dabei als Verbindung für den zügigen Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen sowie zwischen den Ortsteilzentren und weiteren wichtigen Zielen. Das Nebenroutennetz dient der Feinerschließung, also der Anbindung von Wohngebieten an Zentren, weiteren wichtigen Zielen und auch der Anbindung an das Hauptroutennetz. Gleichzeitig bieten Nebenrouten oftmals Alternativen für langsamere oder sicherheitsbewusste Radfahrende im Nebenstraßennetz.

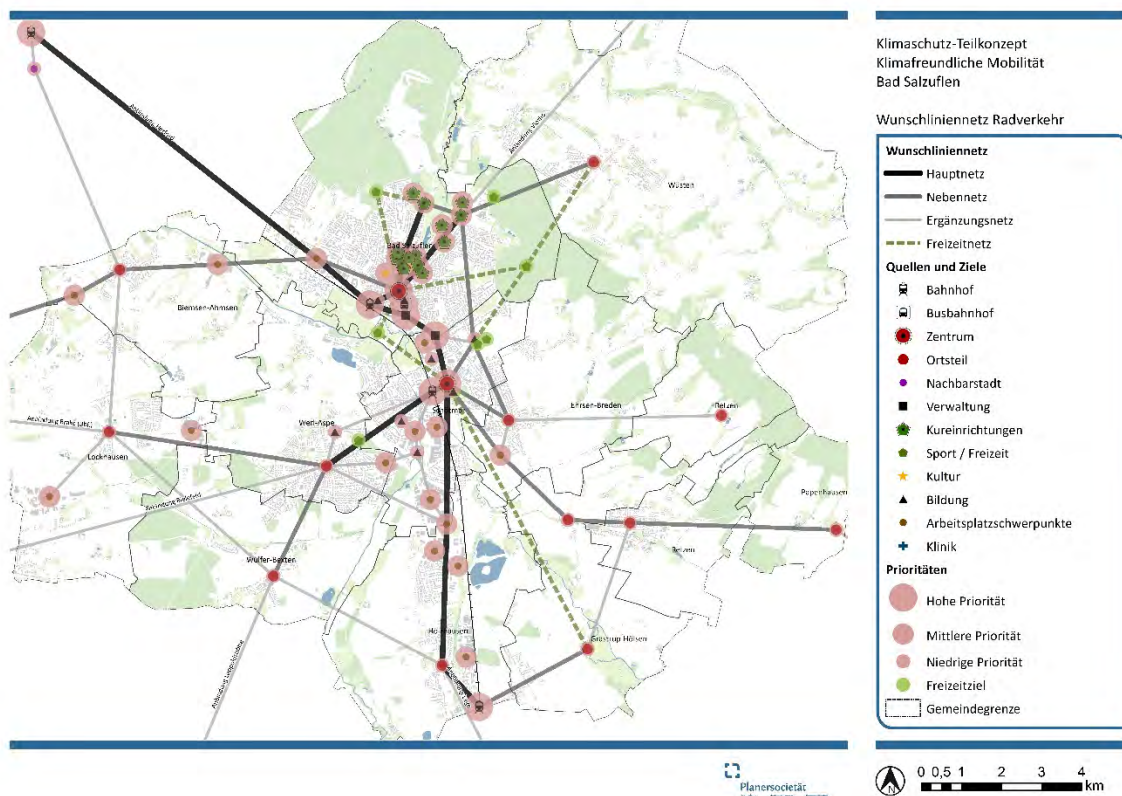
Aus diesem Grunde wurde im Rahmen des Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität für die Stadt Bad Salzuflen ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr mit Haupt- und Nebenrouten entwickelt. Grundlage war ein sogenanntes Wunschliniennetz, welches die wichtigsten Quellen und Ziele im Stadtgebiet sowie über das Stadtgebiet hinaus beinhaltet und über Luftlinien miteinander verbindet (vgl. Abb. 52). Folgende Quellen und Ziele des Radverkehrs sind Bestandteil des Netzes für Bad Salzuflen (vgl. Tab. 10):

**Tab. 10: Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Stadt Bad Salzuflen**

Kategorie	Quellen / Ziele	Priorität
<b>Bahnhof</b>	Bad Salzuflen, Schötmar, Sylbach, Herford	<b>1</b>
<b>Busbahnhof</b>	ZOB Innenstadt	<b>1</b>
<b>Verwaltung</b>	Sitz der Verwaltung (Rathaus), Agentur für Arbeit	<b>1</b>
<b>Zentrum</b>	Geschäftszentren Innenstadt & Schötmar	<b>1</b>
<b>Arbeitsplatzschwerpunkte</b>	Gewerbegebiete, Messezentrum	<b>2</b>
<b>Gesundheitszentren (Kliniken)</b>	Gesundheitszentrum Bad Salzuflen	<b>2</b>
<b>Kultur</b>	Konzerthalle, Kur- und Stadttheater, Filmbühne	<b>2</b>
<b>Kureinrichtungen</b>	Kur- und Reha-Kliniken, Vitalzentrum Staatsbad, Gradierwerke, Kurpark, VitaSol, Wandelhalle, Touristeninformation Staatsbad	<b>2</b>
<b>Bildung</b>	Schulzentren, Stadtbücherei, Volkshochschule, AWB e.V. (Arbeit-Wohnen-Bildung), ESTA Bildungswerk, Erich-Kästner-Schule, Musikschule,	<b>3</b>
<b>Ortsteil</b>	alle Ortsteile	<b>3</b>
<b>Sport/ Freizeit</b>	Frei- & Hallenbad, Sportzentren, Stadtwald	<b>3</b>

Quelle: Planersocietät (auf Grundlage der Daten, die von der Stadt Bad Salzuflen bereitgestellt wurden)

Abb. 52: Wunschliniennetz Bad Salzflun (vergrößerte Darstellung im Anhang)



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzflun

Die Wunschlinien wurden auf das bestehende Straßen- und Radwegenetz umgelegt. Als Grundlage wurden die bereits bestehenden und mit der HBR-Beschilderung versehenen Hauptrouten aufgegriffen. In Bereichen, in denen die Nutzung der heutigen Hauptrouten zu großen Umwegen führen oder auf Grund der Zuständigkeit die Handlungsmöglichkeiten begrenzt sind, wurden, je nach Gegebenheit, Alternativen gewählt.

Für das Hauptroutennetz wurde das Gefahrenpotenzial anhand der Kfz-Belastung<sup>35</sup>, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Unfallzahlen aus den vergangenen Jahren sowie der Übersichtlichkeit der Führung ermittelt. Aus den Daten werden die empfohlenen Führungsformen – und damit die Entscheidung für oder gegen die Aufhebung der Benutzungspflichten – für den Radverkehr abgeleitet. Im Folgenden werden die Maßnahmen, welche auf den Achsen der Hauptrouten empfohlen wurden, näher erläutert (s. Tab. 11).

35 Landesbetrieb Straßen.NRW (2015)



**Tab. 11: Beschreibung der Maßnahmenempfehlungen auf den Hauptachsen**

<b>Geschützter Radweg Außerorts</b>	<p>Von der Fahrbahn getrennter niveaugleicher Zweirichtungsradweg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausreichend breiter Straßenquerschnitt (z. B. mit seitlichen Mehrzweckstreifen)</li> <li>▪ Verschiebung des Straßenquerschnitts</li> <li>▪ Markierungen (Breitstrich) und Leitpfosten</li> <li>▪ Breiten entsprechen baulichem Radweg im Zweirichtungsverkehr (s.u.).</li> </ul>
<b>Baulicher Radweg im Ein- und Zweirichtungsverkehr Außer- &amp; Innerorts</b>	<p>Baulich abgesetzte Radwege (Sonderwege)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ außerorts und bei hohem Verkehrsaufkommen</li> <li>▪ Breite Einrichtungsradweg: mind. 2,00 m oder mehr.</li> <li>▪ Breite einseitiger Zweirichtungsradweg: mind. 3,00 m.</li> <li>▪ Markierung an allen Kreuzungen und in Einmündungen: Zwei Piktogramme „Radfahrer“, verzerrt, mit zwei Richtungspfeilen</li> <li>▪ Weitere Verdeutlichungen an Gefahrenstellen: Anhebung der Radverkehrsfurt oder Einfärbung der Furt.</li> <li>▪ Beschilderung: Zeichen 237 („Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“), Voraussetzungen gemäß Kap. 5.3.1</li> </ul>
<b>Radfahrstreifen Innerorts</b>	<p>Benutzungspflichtige Radwege, die auf der Fahrbahn mittels Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern nicht benutzt und vom Kfz-Verkehr nur zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überfahren werden.</li> <li>▪ Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos: 0,50 m bis 0,75 m</li> <li>▪ Markierung: Durchgezogener Breitstrich (0,25 m) (Im Bereich von Fahrstreifenverflechtungen wird er mit einem unterbrochenen Breitstrich markiert.)</li> </ul>
<b>Schutzstreifen</b>	<p>Nicht benutzungspflichtige markierte Bereiche für den Radverkehr als Teil der Fahrbahn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dürfen von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall befahren werden</li> <li>▪ Markierung durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen (1,0 m Länge / 1,0 m Lücke)</li> <li>▪ Bei verbleibender Fahrgasse &lt; 5,50 m entfällt die Leitlinie in der Fahrbahnmitte.</li> <li>▪ Zweckbestimmung durch die Fahrbahnmarkierung mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht.</li> <li>▪ Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos: 0,50 m bis 0,75 m</li> </ul>

<b>Fahrradstraße einrichten</b>	<p>Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anderer Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen</li> <li>▪ Nebeneinanderfahren für Radfahrende ist erlaubt</li> <li>▪ Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden</li> <li>▪ wenn nötig muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern</li> <li>▪ Beginn und Ende sind mit den Zeichen 244.1 und 244.2 zu beschildern</li> <li>▪ Gegenüber einmündenden Straßen kann Vorfahrt gewährt werden</li> <li>▪ eine Bevorrechtigung sollte zusätzlich auch durch eine bauliche Gestaltung verdeutlicht werden</li> </ul>
<b>Anpassungen gemäß ERA-Standard</b>	<p>Neben der Oberflächenbeschaffenheit ist die nutzbare Breite der Radwege ein Hauptmerkmal für gute Radverkehrsinfrastruktur. Anzustreben ist ein ERA-konformes Breitenangebot für alle Haupttrouten und alle anderen benutzungspflichtigen Radwege. Nur in begründeten Ausnahmefällen sollte das ERA-Regelmaß auf den genannten Wegen unterschritten werden. Wegen der erheblichen Eingriffe in den Straßenquerschnitt (Änderung Wasserführung, Fällen von Bäumen, Änderungen Leitungsinfrastruktur, Wegfall Parkplätze etc.) ist eine Verbreiterung baulicher Radwege fast ausschließlich bei einer Überarbeitung des gesamten Straßenquerschnitts möglich.</p>
<b>Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr</b>	<p>Kann der ERA-Standard auf Grund der Voraussetzungen vor Ort nicht eingehalten werden oder ist eine Umgestaltung des Querschnitts auf Grund der Kfz-Verkehrsmengen nicht möglich, ist die Einschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ein probates Mittel für die Erhöhung der Sicherheit nahmobiler Verkehrsteilnehmender.</p>
<b>Benutzungspflicht aufheben</b>	<p>Kontinuierliche Überprüfung aller Benutzungspflichten im Stadtgebiet und insbesondere auf den Haupttrouten. Dabei sind auch sich ändernde Rahmenbedingungen in der Rechtsprechung und Verkehrsentwicklung vor Ort zu berücksichtigen.</p>
<b>Freigabe der Fußgängerzone</b>	<p>Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr   Freigabezeiten anpassen:</p> <p>In Bad Salzuflen ist die Fußgängerzone schon zu bestimmten Zeiten für den Radverkehr freigegeben. Eine Öffnung der Einbahnstraße oder eine Ausweitung der Zeiten zur Anpassung an die Hauptpendlerzeiten ist zu prüfen. Wichtig ist eine umfassende Begleitung der Freigabe durch eine Kommunikationsstrategie und die konsequente Ahndung von Verstößen gegen das Gebot Schritt zu fahren durch die Polizei.</p>

**Fahrbahnbelag  
erneuern |  
Asphaltieren**

Radfahrende bevorzugen im Alltag ebene und griffige Oberflächen. Fugen, Unebenheiten und ein hoher Rollwiderstand sind dem Fahrkomfort, der Sicherheit und der Leichtigkeit der Bewegung abträglich. Nur sorgfältig verarbeitete Asphaltoberflächen entsprechen dauerhaft den gestellten Anforderungen des Radverkehrs. Darüber hinaus sind sie im Unterhalt anspruchsloser und dauerhaft günstiger als z. B. wassergebundene Oberflächen. Weitere Vorteile von Asphalt sind wegen der rutschfesten Oberfläche höhere mögliche Kurvengeschwindigkeiten, kürzere Bremswege und die grundsätzliche Möglichkeit des (maschinellen) Winterdienstes. Ein ganzjährig befahrener Radweg muss langfristig über eine feste Oberfläche verfügen, um auch im Winter nutzbar zu sein.

**Piktogrammsteine**

Insbesondere in der Innenstadt finden sich Bereiche, in denen das Ausweisen bzw. Markieren eines Radweges aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist. In diesen Bereichen besteht die Möglichkeit, den vorgesehenen Verkehrsbereich für Radfahrende durch andersfarbiges Pflaster zu markieren. Eine kostengünstigere Variante sind sogenannte Piktogrammsteine. Dabei werden einzelne Pflastersteine im vorhandenen Pflaster durch Pflastersteine mit integriertem Radverkehrspiktogramm ersetzt. Durch eine gezielte Verlegung dieser Steine kann dem Radverkehr eine Fahrtrichtung vorgegeben werden. Mögliche Einsatzbereiche sind Fußgängerzonen und Platzbereiche, die dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind.

**Abb. 53: Piktogrammstein**

Quelle: Planersocietät

### 5.3.4 Maßnahmenkatalog

<b>R1 Wege für den Radverkehr – Das Radverkehrsnetz entwickeln</b>	
<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>2019 - 2030</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering Mittel Hoch
<b>Zielsetzung</b>	
Ein sicheres und attraktives Wegenetz ist Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts klimafreundliche Mobilität für die Stadt Bad Salzuflen wurde ein Netz für den Radverkehr mit Haupt- und Nebenrouten entwickelt (vgl. Kap. 1.2). Ziel ist es, die Infrastruktur auf diesem Netz für (potenzielle) Radfahrende attraktiv zu gestalten und Netzlücken zu schließen.	
<b>Beschreibung</b>	
Oberste Priorität hat die Einrichtung und Ausgestaltung des Haupttroutennetzes. Daher wurde der derzeitige Standard auf den Abschnitten des künftigen Haupttroutennetzes in der Bestandsanalyse ermittelt. Darauf aufbauend wurden dann gewünschte zukünftige Führungsformen entwickelt bzw. formuliert. Eine Konkretisierung der Maßnahmen für die Hauptachsen erfolgt nachfolgend bzw. im Anhang (s. Tabellen zu den Maßnahmen auf den Hauptachsen im Radverkehr). Zur Umsetzung eines attraktiven Wegenetzes sollte das entwickelte Netz auf- und ausgebaut und die vorgeschlagenen Führungsformen hergestellt werden. Dazu gehören ggf. auch die Prüfung der Auflösung von Radwegebenutzungspflichten und weitere Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs. Diese ersten konzeptionellen Arbeiten sind über ein Radverkehrskonzept detailliert weiterzuentwickeln und anschließend umzusetzen. In einem solchen Konzept können Maßnahmen zum Ausbau und zur Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur konkretisiert und priorisiert werden.	
<b>Umsetzungsschritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung der vorgeschlagenen Führungsformen</li> <li>▪ Detailplanungen zu den unterschiedlichen Maßnahmen je nach kommunaler Priorisierung</li> <li>▪ Umsetzung der unterschiedlichen Maßnahmen</li> </ul>	
<b>THG Einsparpotenzial:</b> 100 t/Jahr	<b>Kostenabschätzung:</b> 3,3 Mio. € für die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen
<b>Personalaufwand:</b> ca. 650 Stunden / Jahr	
<b>Federführung/Initiator und weitere Akteure</b>	
Stadt Bad Salzuflen (Mobilitätsmanager), Baulastträger, ADFC	
<b>Weiterer Nutzen</b>	
Erhöhung des Radverkehrsanteils; Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern	
<b>Fördermöglichkeiten</b>	
FÖRi-Nah	

## R1 I Anpassen von Radinfrastrukturen an Strecken

### Zielsetzung

Die bestehenden Infrastrukturen (Führungen) entsprechen häufig nicht den Anforderungen der bestehenden Regelwerke (StVO und ERA 2010). Ziel ist es, die Infrastrukturen dahingehend zu entwickeln, dass diese für Radfahrende attraktiv sind. Für zu Fuß Gehende sollen keine Nachteile entstehen.

### Beschreibung

Zur Anpassung der bestehenden Radinfrastrukturen können unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden. Unter dieses Maßnahmenbündel fallen die unter Kapitel 5.3.3 aufgeführten Maßnahmen an Strecken.

Für die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes wurden explizit Maßnahmen entwickelt. Die beschriebenen Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.

### Umsetzungsschritte

- Detailplanungen zu den unterschiedlichen Maßnahmen je nach kommunaler Priorisierung
- Umsetzung der unterschiedlichen Maßnahmen

## R1 II Netzlücken schließen

### Zielsetzung

Damit ein durchgängig gut zu befahrenes Netz entstehen kann, müssen die bestehenden Lücken im Netz geschlossen werden.

### Beschreibung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme sowie der Beteiligungsverfahren konnten auf dem Stadtgebiet von Bad Salzuflen einige Lücken – also Abschnitte im Netz ohne Radinfrastruktur – im bestehenden Radwegenetz definiert werden. Dies betrifft sowohl Abschnitte im kommunalen als auch im übergeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Abschnitte sind näher zu planen (Ausführungsplanung). Bei umfassenderen Maßnahmen sind die Bürger zu beteiligen. Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.

### Umsetzungsschritte

- Detailplanungen zu den unterschiedlichen Maßnahmen je nach kommunaler Priorisierung
- Umsetzung der unterschiedlichen Maßnahmen

## R1 III Prüfung bestehender Benutzungspflichten

### Zielsetzung

Radfahrende sind Fahrverkehr und müssen gesetzlich gesehen erst einmal die Straße benutzen. In der Vergangenheit wurde der Radverkehr häufig auf benutzungspflichtigen Bordsteinradwegen – in Bad Salzuflen besonders häufig gemeinsam mit dem Fußverkehr – geführt. Radfahrende sollen zukünftig vermehrt die Fahrbahn nutzen, da dies auch insbesondere aus Sicherheitsaspekten zu empfehlen ist.

### Beschreibung

Die Prüfung von Benutzungspflichten soll zukünftig in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 2 Jahre) im Zuge der Verkehrsschauen (bestenfalls im Zuge einer Befahrung mit dem Fahrrad) durchgeführt werden.

Daraufhin sollten Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Ggf. müssen weitere Maßnahmen (wie z.B. die Reduktion der Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr) vorgenommen werden, um dem Radfahrenden eine attraktive Führung im Mischverkehr bieten zu können.

### Umsetzungsschritte

- Durchführung der Verkehrsschauen
- Entwicklung von Maßnahmen
- Umsetzung von Maßnahmen

## R2 Fortführung der Anpassung von Radinfrastrukturen an Knoten

### Umsetzungshorizont

Im Zuge entsprechender Streckenabschnitte oder bei Baumaßnahmen.

### Priorisierung

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Die Knotenpunkte in Bad Salzuflen sollen weiterhin fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher gestaltet werden. Auch die Sicherheit soll durch die Maßnahmen insgesamt erhöht werden.

### Beschreibung

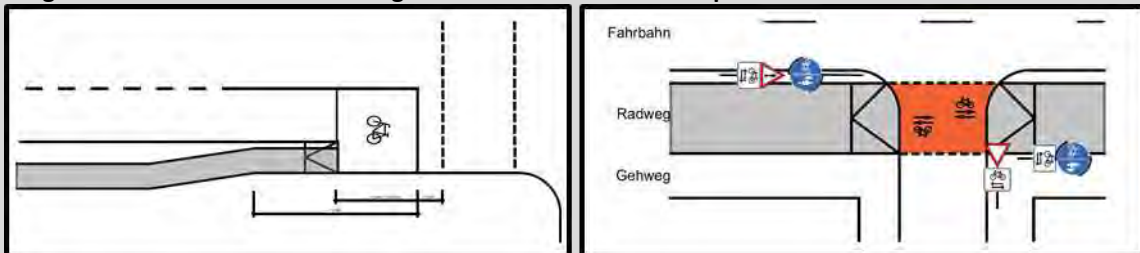
Knoten- und Schienenquerungspunkte stellen ein hohes Potenzial für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. In Bad Salzuflen wird der Radverkehr oftmals indirekt oder gemeinsam mit dem Fußverkehr über LSA an Kreuzungen geführt. Das Führen von Radfahrenden auf der Fahrbahn ist eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen. Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knoten und Schienenquerungspunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen. An vielen Knotenpunkten kann eine für den Radverkehr optimierte Gestaltung vorgenommen werden. Hierzu zählen unter anderem die Einrichtung von Aufstellflächen, eigene Abbiegestreifen bzw. aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrtschleusen. Darüber hinaus sind insbesondere Furtmarkierungen (rote Einfärbungen) aus Sicherheitsgründen an vielen Knotenpunkten zu prüfen bzw. anzulegen. Dabei sollten in der Stadt Bad Salzuflen vorrangig die Knotenpunkte des Hauptverkehrsnetzes (siehe auch R2 I) überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Zur Steigerung der Attraktivität sowie Verkehrssicherheit des Radverkehrs an Kreuzungs- und Schienenquerungsbereichen sind verschiedene Maßnahmen möglich. Diese sind entsprechend der örtlichen Gegebenheiten anzuwenden und anzupassen.

Potentielle Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur an Kreuzungsbereichen sind:

- Markieren von Aufstellflächen für den Radverkehr (siehe Abb. unten links)
- Markieren von Furten für den Radverkehr (siehe Abb. unten rechts)
- Aufstellen / Markieren von Hinweisen bzgl. des Radverkehrs
- Aufstellen von LSA für den Radverkehr
- Berücksichtigung des Radverkehrs und dessen Räumungsgeschwindigkeit in der Signalisierung
- Konsequente Einrichtung und Verfolgung von Halte- und Parkverboten in Kreuzungsbereichen

### Möglichkeiten der direkten Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten



Beispiel zur Führung des Radverkehrs an Knoten (Bad Salzuflen)



## R2 Fortführung der Anpassung von Radinfrastrukturen an Knoten

### Umsetzungsschritte

- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren (z.B. ADFC und VCD).
- Detailplanungen zu den unterschiedlichen Maßnahmen je nach kommunaler Priorisierung
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit

**THG Einsparpotenzial: ca. 36 t/Jahr**

**Kostenabschätzung:** 100.000 – 600.000 € pro Knoten (je nach Aufwand der Umgestaltung)

**Personalaufwand:** Ca. 390 Stunden / Jahr

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**Stadt Bad Salzuflen** (Mobilitätsmanager), Baulastträger, ADFC

### Weiterer Nutzen

Erhöhung des Radverkehrsanteils; Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern

### Fördermöglichkeiten

FöRI-Nah

## R2 I Überprüfung der Lichtsignalanlagen hinsichtlich der Empfehlungen für Fuß- und Radverkehrsanlagen

### Zielsetzung

Optimierung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen für den Fuß- und Radverkehr.

### Beschreibung

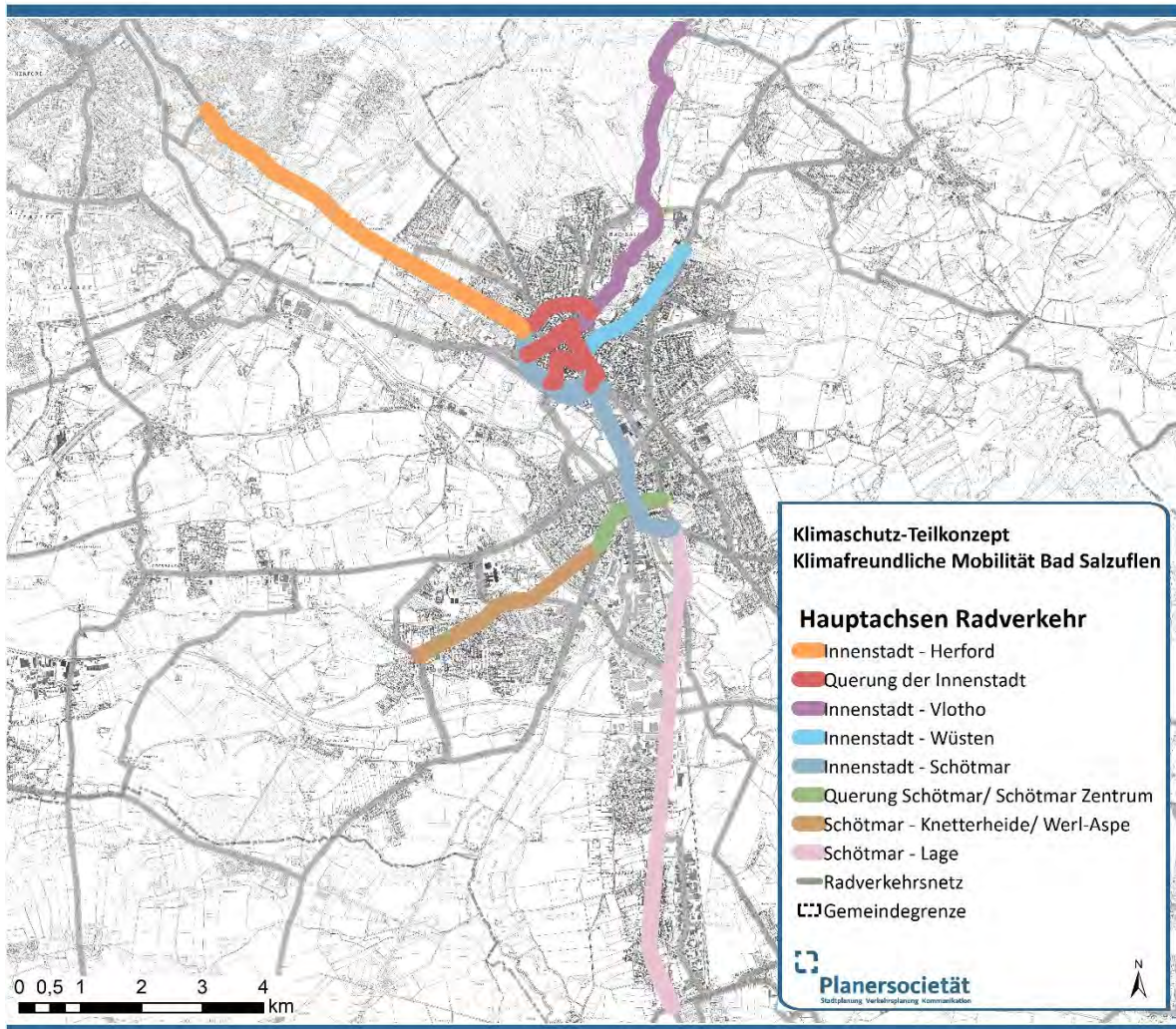
Innerhalb der Innenstadt und rund um den Kurpark sind, trotz der teilweise festgesetzten Geschwindigkeit auf 30 km/h bzw. verkehrsberuhigter Bereiche, einige Lichtsignalanlagen (LSA) vorhanden. An diesen und weiteren wichtigen Verbindungswegen des Fuß- und des Radverkehrs, wie z.B. zu den Schulzentren, sollte die Einhaltung der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sowie der ERA 2010 für den Radverkehr überprüft werden, da lange Wartezeiten zum einen zu Missachtungen der Rotzeiten führen können und zum anderen die Attraktivität der Fuß- und Radwege einschränken. Dabei sind jedoch nicht allein die Wartezeiten an den Kreuzungspunkten relevant, sondern auch die Grünzeiten. Diese sollten bei größeren Straßenbreiten vor allem den Bedürfnissen von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen im Fußverkehr angepasst werden. Dies ist insbesondere in der Nähe von Kliniken, Rehabilitations- und ähnlichen Einrichtungen der Fall. Beim Radverkehr sind sowohl wichtige Routen zu den Schulen als auch Hauptpendlerverbindungen aus den Ortsteilen und in der Innenstadt relevant.

### Umsetzungsschritte

- Definition von Problemstellen gemeinsam mit Schulen und dem Netzwerk für Menschen mit Behinderung und Senior/-innen.
- Überprüfung der Problemstellen und ggf. Maßnahmenentwicklung.
- Umsetzung und regelmäßige Kontrolle der Knotenpunkte

## Hauptachsen im Radverkehr – Steckbriefe

Abb. 54: Untersuchungsbereich - Hauptachsen im Radverkehrsnetz



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

### Achse 1 Innenstadt – Herford

Abschnitt: Herforder Straße von Bahnhofstraße bis Stadtgrenze

#### Führungsform

Innerorts: Keine Radverkehrsführung  
Außerorts: Mehrzweckstreifen

#### Geschwindigkeit Kfz

50 km/h

#### Analyse / Beschreibung

- + Die Achse hat heute schon eine hohe Relevanz bei Pendlern, auch für den Radverkehr.
- + Ca. 30 Minuten bzw. 6,6 km bis Herford Bahnhof, gute Erreichbarkeit des Herforder Bahnhofs (IC- & Regionalexpresszüge) und der Herforder Innenstadt
- + Weitestgehend ebenerdige Strecke, kaum Topographie (Anstieg 10-15m)
- Verbindung führt entlang der stark belasteten Hauptverkehrsverbindung Bad Salzuflen – Herford (10.503 Kfz/d).
- Die Ein- und Ausfahrten der Nahversorger, Tankstelle, Gewerbe etc. sind Konfliktpunkte für die Begegnung des Kfz- und Radverkehrs.
- Der Knoten Herforder Straße / Bahnhofstraße ist ein Gefahrenpunkt für den Radverkehr.



## Achse 1 Innenstadt – Herford

Abschnitt: Herforder Straße von Bahnhofstraße bis Stadtgrenze

### Maßnahmenvorschlag

- Innerorts: Radfahrstreifen
- Außerorts: Geschützter Radweg

## Achse 2 Querung der Innenstadt – Bahnhof bis Kurareal

(Werler Straße / Brüderstraße / Lange Straße / Hermannstraße / Salzhof / Am Markt-  
platz / Osterstraße)

<b>Führungsform</b>	Fußgängerzone Mischverkehr Eigenständiger Weg (VZ 240)
<b>Geschwindigkeit Kfz</b>	Fußgängerzone (Lange Straße) Tempo-30-Zone (Hermannstraße, Schießhofstraße, Osterstraße) Verkehrsberuhigter Bereich (Schießhofstraße (Hochstraße - Mauer- straße), Am Marktplatz, Salzhof) 50 km/h (Werler Straße, Brüderstraße)

### Analyse / Beschreibung

- + Viele verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 30-Zonen, in denen der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden kann.
- + Die Fußgängerzone (Lange Straße) ist nachts für den Radverkehr geöffnet (18.30 – 10.30 Uhr). Tagsüber ist sie derzeit eine Barriere für den Radverkehr.
- Die Bereiche Osterstraße und Am Marktplatz befinden sich während der Konzepterstellung im Umbau.
- Der Belag in der Hermannstraße weist an vielen Stellen Schlaglöcher im Asphalt auf.

### Maßnahmenvorschlag:

- Lange Straße (Fußgängerzone): Freigabezeiten anpassen (ggf. Freigabe für den Radverkehr)
- Werler Straße / Brüderstraße: Schutzstreifen (ggf. Geschwindigkeit reduzieren)
- Hermannstraße / Schießhofstraße: Fahrbahnbelag erneuern
- Osterstraße: Freigabe Radverkehr
- Ostertor: keine Maßnahme / Knoten anpassen
- Rat-Hasse-Promenade: Asphaltieren
- Steege: Freigabezeiten anpassen

## Achse 3 Innenstadt - Vlotho

(Parkstraße bis Loosestraße)

<b>Führungsform</b>	Parkstraße / Platz – Mischverkehr (teilweise Fußgängerzone) Eigenständiger Radweg
<b>Geschwindigkeit Kfz</b>	Parkstraße: Tempo-30-Zone
<b>Oberflächenbelag</b>	Wechselnder Belag (Asphalt und wassergebundene Decke)

### Analyse / Beschreibung

- + Der Radweg wird eigenständig geführt, daher gibt es nur wenige Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr.
- Die Achse ist Teil der Themenroute „Soleradweg“, die im weiteren Verlauf Richtung Vlotho und Bad Oeynhausen führt.

### Maßnahmenvorschlag:

- Schliepsteiner Tor (Platz an den Gradierwerken): Piktogrammsteine
- Loosepromenade / Soleweg, Steinbeck: Asphaltieren
- Parkstraße: Keine Maßnahme

## Achse 4 Innenstadt – Wüsten

(Wenkenstraße von Am Marktplatz – Vlothoer Straße)

**Führungsform** Mischverkehr / Fahrbahn

**Geschwindigkeit Kfz** Verkehrsberuhigter Bereich  
Tempo-30-Zone

### Analyse / Beschreibung

- + Die Wenkenstraße ist heute schon als Tempo-30-Zone ausgewiesen.
- + Im Bereich Augustastraße bis Am Markt reduziert versetztes Parken auf der Fahrbahn die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.
- Im Verkehrskonzept Innenstadt wird die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Wenkenstraße empfohlen.
- Die Wenkenstraße wird vom Stadtbusverkehr befahren (zwei Linien).

### Maßnahmenvorschlag:

- Fahrradstraße einrichten (unter der Voraussetzung, das M1 „Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt“ umgesetzt wird, sonst: Piktogrammreihe)

## Achse 5 Innenstadt - Schötmar

(Bahnhofstraße / Hoffmannstraße / bahnparalleler Weg / Eduard-Wolff-Straße)

**Führungsform** Bahnhofstraße / Rudolph-Brandes-Allee: keine Radverkehrsführung (Gehweg, Radfahrer frei)  
Hoffmannstraße: wechselnde Führungsform  
Eduard-Wolff-Straße: wechselnde Führungsform

**Geschwindigkeit Kfz** Bahnhofstraße / Rudolph-Brandes-Allee: 50 km/h  
Hoffmannstraße: 30 km/h  
Eduard-Wolff-Straße: 30 km/h

### Analyse / Beschreibung

- Die Achse ist eine wichtige Verbindung zwischen den beiden Geschäftszentren Bad Salzuflens.
- Entlang der Achse liegen viele Ziele (z.B. größere Nahversorger) für den Radverkehr.
- Der Zwei-Richtungs-Radweg entlang der Hoffmannstraße quert die Ein- und Ausfahrten der anliegenden Nahversorger. Die Hoffmannstraße gilt an dieser Stelle als Unfallhäufungsstelle für Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden (vgl. Kapitel 2.7.2)
- Der bahnparallele Weg ist sehr schmal (ca. 1,30-1,40 m) und in einigen Bereichen schlecht einsehbar. Hier gibt es Konfliktpunkt mit dem Fußverkehr. Zudem ist der Oberflächenbelag an vielen Stellen mangelhaft.

### Maßnahmenvorschlag:

- Bahnhofstraße / Rudolph-Brandes-Allee: Radfahrstreifen
- Hoffmannstraße: Schutzstreifen (Benutzungspflicht bei getrenntem Geh- und Radweg aufheben)
- **Alternative:** Neubau Fuß- und Radweg entlang der Salze zwischen Bahnhof und Ostertor (Anschluss an Achse 2) prüfen.

## Achse 6 Querung Schötmar / Schötmar Zentrum (Begastraße / Krumme Weide (bis Platanenstraße) / Oerlinghauser Straße)

### Führungsform

Gesamte Achse: Mischverkehr (Fahrbahn)

### Geschwindigkeit Kfz

Begastraße: 20 km/h

Krumme Weide / Oerlinghauser Straße: 30 km/h

### Analyse / Beschreibung

- + Am Bahnhofpunkt gibt es u.a. überdachte Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr sowie drei Fahrradboxen.
- + Im Bereich der Eisdielen an der Begastraße wurden zwei Pkw-Stellplätze zugunsten von Fahrradabstellanlagen umgenutzt. (Die Abstellanlagen entsprechen jedoch nicht den gewünschten Qualitätsstandards.)
- + Entlang der Achse liegen zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels und ein Bahnhofpunkt und damit wichtige Ziele des Radverkehrs. Sie gilt als Zentrum von Schötmar.
- Die Begastraße ist eine Einbahnstraße, die jedoch für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben ist.
- Der Knoten Krumme Weide / Bahnhofstraße ist sehr unübersichtlich und der Verkehrsfluss verläuft ungeordnet.

### Maßnahmenvorschlag:

- Begastraße: Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben
- Oerlinghauser Straße: Schutzstreifen

## Achse 7 Schötmar – Knetterheide / Werl-Aspe (Bielefelder Straße bis Stadtgrenze)

### Führungsform

Bielefelder Straße: gemeinsamer Geh- und Radweg, Mischverkehr

Kiliansweg: Mischverkehr

Verbindungsweg: Eigenständiger Weg

### Geschwindigkeit Kfz

Bielefelder Straße: 50 km/h

Kiliansweg: Tempo-30-Zone

### Analyse / Beschreibung

- + Die Verkehrsbelastung auf der Bielefelder Straße ist sehr gering (2403 Kfz/Tag)
- Der Verbindungsweg verläuft abseits und bietet wenig soziale Kontrolle

### Maßnahmenvorschlag:

- Kiliansweg: Fahrradstraße einrichten
- Bielefelder Straße: Benutzungspflicht aufheben

## Achse 8 Schötmar - Lage (Lagesche Straße bis Stadtgrenze)

### Führungsform

Hauptstraße außerorts: Eigenständiger Weg (VZ 240), Mischverkehr

Hauptstraße innerorts: Lagesche Straße: wechselnde Führungsform

### Geschwindigkeit Kfz

50 km/h

### Analyse / Beschreibung

- + Die Anbindung bis nach Holzhausen ist außerorts bereits als gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden.
- + Im zentrumsnahen Bereich der Lageschen Straße ist bereits ein ERA-konformer Schutzstreifen markiert.

### Maßnahmenvorschlag:

- Hauptstraße innerorts: Radfahrstreifen
- Hauptstraße außerorts: Teilweise Anpassung gemäß ERA-Standard.
- Lagesche Straße: Schutzstreifen

**Flankierende Maßnahmen****R3 Fahrradparken - Ausbau der Abstellanlagen****Umsetzungshorizont****Ab 2019****Priorisierung**

Gering Mittel Hoch

**Zielsetzung**

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität und Wahrnehmung des Radverkehrs als Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr ist eine qualitativ hochwertige Ausweitung des Angebots an Radabstellanlagen zielführend.

**Beschreibung**

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zur Radverkehrsförderung relevant. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird.

Im öffentlichen Raum bestehen Radabstellanlagen bisher vorrangig an Bahnhaltepunkten und im Bereich der Innenstadt. Diese weisen sehr unterschiedliche Qualitätsstandards auf, z.B. findet man in der Begastraße lediglich Vorderradhalter.

Gute Abstellanlagen erfüllen folgende Mindestanforderungen:

- Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer stehen (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz), ohne dabei beschädigt zu werden.
- Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren.
- Es muss die Möglichkeit bestehen den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradständer festzuschließen.
- Sie bieten auch hochwertigen Rädern einen diebstahlgeschützten Platz.
- Sie sind so konzipiert, dass auch Räder mit außergewöhnlichen Maßen oder spezielles Zubehör ohne Probleme untergebracht werden können (beispielsweise Lastenräder, Anhänger).

Darüber hinaus sollte, zumindest an wichtigen Zielorten, eine Überdachung der Abstellanlage erfolgen (s.u.). Auch die Einrichtung von Ladeinfrastruktur ist punktuell wünschenswert, um der steigenden Verbreitung von Pedelecs Rechnung tragen zu können. Als Erweiterung des Angebots können darüber hinaus Gepäcksafes installiert werden. Dies ist zum einen für Radtouristen hilfreich, kann darüber hinaus aber auch von Einkäufern, die mit dem Rad in die Stadt gekommen sind, genutzt werden. Die Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen ist sicherzustellen.

Überdachte Abstellanlagen werden an folgenden Punkten empfohlen:

Bahnhöfe, ZOB, Salzhof, Marktplatz Schötmar, Ortsteilzentren / Endhaltestellen der Stadtbusse

Zudem fehlen hochwertige Abstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone, im Verlauf der Begastraße, sowie an Schulen und öffentlichen Einrichtungen (insbesondere dem Rathaus).

**Umsetzungsschritte**

- Bestandsaufnahme und Bewertung der Radabstellanlagen.
- Identifizierung von Schwachstellen.
- Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen und weiteren Serviceeinrichtungen (z.B. Gepäcksafes).
- Unterhaltung der Radabstellanlagen

**THG Einsparpotenzial:** nicht quantifizierbar**Kostenabschätzung:** 25 000 – 50 000 € (abhängig von Anzahl und Ausstattung der Anlagen)**Personalaufwand:** Ca. 130 Stunden / Jahr**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

Stadt Bad Salzuflen (Mobilitätsmanager), Baulastträger, ADFC

**Weiterer Nutzen**

Erhöhung Radverkehrsanteil, Förderung der Multimodalität, Verbesserung der Erreichbarkeit

**Fördermöglichkeiten**

Kommunalrichtlinie, FöRi-Nah

## R4 StadtRad für alle – Ausweitung des E-Bike-Verleihs

### Umsetzungshorizont

Ab 2020

### Priorisierung

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Zur Ausweitung des Mobilitätsangebots in den dörflich geprägten Ortsteilen soll mit Hilfe eines E-Bike-Verleihs ein Angebot zur verbesserten Anbindung des ländlichen Raumes an die Innenstadt geschaffen werden.

### Beschreibung

Die topographischen Bedingungen erschweren bisher eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den Radverkehr. Die Ausweitung des E-Bike-Verleihs der Stadtwerke (vgl. Kapitel 2.5.3) soll hier eine kostengünstige Alternative zum MIV bilden und auch die Ortsteile aktiv an die Innenstadt anschließen. Derzeit ist ein Verleih lediglich für Kunden der Stadtwerke und nur über das Kundencenter möglich. Damit insbesondere auch die Ortsteile mobiler und flexibler angebunden werden, wird der Aufbau eines stadtweiten E-Bike-Verleihs empfohlen.

Vorgeschlagen wird die Boxen vorrangig in den Ortsteilen aufzustellen. Zudem sollte an einem zentralen Punkt in der Innenstadt eine Abstell-, Lade- und Rückgabemöglichkeit geschaffen werden. Die Boxen beinhalten jeweils ein Pedelec und die dazugehörige Ladeinfrastruktur. Der Verleih, ggf. eine Reservierung und die Entsperrung sollte mit der Stadtwerke-App verknüpft werden. Damit könnten zudem Vergünstigungen z.B. für Abonnenten, Schüler oder Stadtwerkekunden ermöglicht werden. Als Standorte bieten sich Bereiche entlang der Haupttrouten des Radverkehrsnetzes an. Für diese wird gilt in der Umsetzung eine hohe Priorität. Zudem wird hier das höchste Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs zum Radverkehr gesehen. Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV sind weitere Potenzialbereiche.

Empfohlene Standorte für die Boxen sind die Zentren der Ortsteile, die Mobilstation am Bahnhof Bad Salzuflen sowie der Bahnhof Schötmar.

Denkbar ist auch eine Umsetzung der Maßnahme als Modellprojekt. Dafür könnten die Boxen zunächst an ausgewählten Standorten für ein Jahr aufgestellt und getestet werden.<sup>36</sup>

### Umsetzungsschritte

- Bestandsaufnahme und Bewertung der potenziellen Standorte.
- Bezahlssystem in die App integrieren
- Aufbau der Boxen
- Unterhaltung der Boxen

**THG Einsparpotenzial: ca. 60 t/Jahr**

**Kostenabschätzung: 20.000 – 25.000 €**

**Personalaufwand: Ca. 130 Stunden / Jahr**

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

Stadtwerke Bad Salzuflen, Stadt Bad Salzuflen, ADFC

### Weiterer Nutzen

Erhöhung Radverkehrsanteil, Förderung der Multimodalität, Verbesserung der Erreichbarkeit

### Fördermöglichkeiten

FÖRI-Nah

<sup>36</sup> Weitere Informationen / Umsetzungsbeispiel: <https://www.dransfeld.de/news/1/353855/nachrichten/presse-info-des-landkreises-g%C3%B6ttingen-pedelec-verleihsystem-ab-sofort-wieder-nutzbar-angebot-in-dransfeld,-friedland-und-reiffenhausen.html>

## R5 Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Radverkehr

### Umsetzungshorizont

Ab 2019

### Priorisierung

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Das Image des Radverkehrs in Bad Salzuflen soll verbessert werden.

### Beschreibung

Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein fahrradfreundliches Klima in Bad Salzuflen zu etablieren und Verkehre vom MIV auf das Fahrrad zu verlagern. Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit- vor allem als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die das Fahrrad bisher wenig oder gar nicht im Alltagsverkehr nutzen. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen gezielt anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie Klimaschutzaspekte.

Die Kampagnen und Aktionen können sich z.B. speziell an Arbeitnehmer/-geber (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“), an Kinder/Jugendliche (z.B. „Kindermeilenkampagne“, „Mit dem Rad zur Schule“) oder an Kunden des Einzelhandels (z.B. „Einkaufen mit dem Rad“) richten. Mit dem Projekt STADTRADELN können alle Zielgruppen erreicht werden und es sollte daher fortgeführt werden. Auch Aktionen wie Radfahrer-Demonstrationen oder Fahrrad-Sternfahrten im Sinne einer Critical Mass können dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit verschaffen<sup>37</sup>.

Diese Aktivitäten im Radverkehrsbereich sollten für die kommenden Jahre generell fortgeführt und intensiviert sowie stärker beworben werden, um das Radfahrklima in der Stadt zu erhöhen und das Image des Radfahrens weiter zu verbessern. Jede Kampagne sollte durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Stadt) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsent gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren.

### Umsetzungsschritte

- Auswahl von Maßnahmen für die Stadt Bad Salzuflen
- Umsetzung
- Evaluierung und ggf. Wiederholung

**THG Einsparpotenzial:** nicht quantifizierbar

**Kostenabschätzung:** Jährliches Budget 5.000 €

**Personalaufwand:** Ca. 130 Stunden / Jahr

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

Stadt Bad Salzuflen, Stadtmarketing, Ortsgruppe ADFC

### Weiterer Nutzen

Gesundheitsförderung, Verkehrssicherheit

### Fördermöglichkeiten

FÖRi-Nah

37 Weitere Informationen: <https://criticalmass.in/>

## 5.4 Motorisierter Verkehr (MIV, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr)

Die in der Bestandsanalyse identifizierten und aufgezeigten Schwächen sollen im entwickelten Maßnahmenkatalog adressiert und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung dieser Mängel aufgezeigt werden. Dabei finden auch bereits in Planung befindliche Konzepte und Maßnahmen Berücksichtigung, die nicht unmittelbar von der Stadt Bad Salzuflen getragen werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs konnten hierbei zunächst keine Defizite oder Problemstellungen identifiziert werden, die unmittelbaren Handlungsbedarf hervorrufen. Vor allem die Parkhäuser sollten allerdings perspektivisch darauf vorbereitet und ausgelegt werden, dass Fahrzeuge autonom fahren oder mindestens die Parkvorgänge autonom ablaufen. Erste Testprogramme mit einer Laufzeit von 2 Jahren laufen bereits und sind daher um das Jahr 2020 abgeschlossen. Die Stadtwerke Bad Salzuflen als Betreiber der Parkhäuser sollte sich vor diesem Hintergrund mit der Thematik beschäftigen und frühzeitig Machbarkeiten prüfen bzw. technische wie bauliche Standards schaffen.

### *Temporäre und lokale Stauerscheinungen*

So ist beispielsweise zu erwarten, dass die derzeit auftretenden temporären Stauereignisse zumindest lokal reduziert werden. So wird die B239 in den nächsten Jahren ab der A2-Anschlussstelle Herford/Bad Salzuflen bis südlich der Stadt Lage umgeplant und ertüchtigt. Zwei der vier Abschnitte betreffen dabei auch das Stadtgebiet der Stadt Bad Salzuflen. Dabei handelt es sich um einen Neubau der B239 zwischen der Lockhauser Straße und der Ostwestfalenstraße, wo die Strecke zukünftig nach derzeitigem Planungsstand im Wechsel zwei Fahrspuren für eine Richtung anbieten soll („Querschnitt 2+1“), was einer mit der Ostwestfalenstraße vergleichbaren Situation entspräche. Der erste Abschnitt zwischen Anschlussstelle A2 und Lockhauser Straße befindet sich bereits in der Planfeststellung. Zentrale Umgestaltung wird hierbei der Knotenpunkt „Werler Krug“ erfahren. Hier wird an Stelle der derzeitigen Lichtsignalanlage zur Verflüssigung des Verkehrs und Vermeidung von Stauerscheinungen ein über der Bundesstraße angelegter Kreisverkehrsplatz für den Anschluss an das untergeordnete Netz sorgen.

**Abb. 55: Mögliche zukünftige Gestaltung des Knotenpunkts „Werler Krug“ der B239**

Quelle: Straßen.NRW

### ***Durchgangsverkehr in sensiblen Bereichen***

Der Verkehr der Stadt Bad Salzuflen soll sich möglichst im klassifizierten Straßennetz der Hauptverkehrsstraßen bewegen. Wohngebiete sollen dementsprechend nicht unter Durchgangsverkehren leiden. In der Bürgerbeteiligung zum Klimaschutzteilkonzept klimafreundliche Mobilität Bad Salzuflen wurde allerdings für das Quartier zwischen Gröchteweg, Brüderstraße/Bismarckstraße und Goethestraße angemerkt, hier würde entsprechender störender Durchgangsverkehr bestehen. Dies sollte mittels einer Verkehrserhebung verifiziert und quantifiziert werden, um auf Basis dessen geeignete Maßnahmen treffen zu können, um das entsprechende Quartier besser zu schützen.

Gleiches gilt auch für den Bereich der Innenstadt der Stadt Bad Salzuflen. Auch hier sollte Durchgangsverkehr vermieden werden, da dieser erheblichen Anteil an der unverträglichen Verkehrsbelastung im Stadtkern trägt.

### ***Unverträgliche Kfz-Belastung im Stadtkern***

Gewünscht ist eine Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität, die Entschärfung von Konfliktpunkten sowie eine Aufrechterhaltung der guten Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kraftfahrzeugverkehr. Besonders ist hier die funktionale und gestalterische Anbindung des Salzhofs an den Fußgängerbereich hervorzuheben.

Die derzeit vorhandenen Kurzzeitparkplätze vor der Post induzieren laut dem Verkehrskonzept Innenstadt spürbaren Verkehr, sowohl bei der Anfahrt als auch bei hier entstehenden Parksuchverkehren. Überdies ist davon auszugehen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Nutzer dieser Parkplätze diese tatsächlich nur zur kurzen Erledigung in der Poststelle nutzt. Aufgrund der kurzen Fußwegelängen innerhalb der Innenstadt ist dieser Aspekt für viele Nutzer jedoch zu vernachlässigen. Sowohl das Parkhaus Altstadt als auch das Parkhaus Zentrum sowie die Parkierungsanlage Mauerstraße liegen in einer Entfernung von rund 250 Metern vom zentralen Salzhof der Stadt. Diese Stel-



len zusammen rund 700 Parkplätze zur Verfügung. Beide Parkhäuser verfügen dabei auch über ausreichende Kapazitäten, um weiteren Bedarf abdecken zu können. Darüber hinaus ergaben die Analysen zum Verkehrskonzept Innenstadt, dass „Die Besucher der Innenstadt [...] vorrangig aus den umliegenden, fußläufig erreichbaren Wohngebieten [kommen]“<sup>38</sup>. Lediglich für Mobilitätseingeschränkte Personen könnten hier durch eine komplette Wegnahme der Kurzzeitstellplätze Nachteile entstehen.

Vorgeschlagen wird daher eine Sperrung der Osterstraße sowie der Straße Am Markt für den Kfz-Verkehr. Dies soll zunächst wie in Maßnahmensteckbrief M1 dargestellt in einem Verkehrsversuch erprobt und detailliert evaluiert werden. Die bereits entstehende Umgestaltung der Osterstraße/Am Markt zu einem Fußgängerboulevard würde damit weiter Rechnung getragen (wobei dieser für den Radverkehr sowie ggf. ÖPNV geöffnet bliebe) und die Straßenraum- und Aufenthaltsqualität auch im süd-östlichen Bereich der Innenstadt weiter erhöht werden. Dies stärkt den Einzelhandel, aber auch die ansässigen Gastronomiebetriebe.

**Abb. 56: Ausführungsplanung zur Umgestaltung Osterstraße / Am Markt**



Quelle: Stadt Bad Salzuflen

Darüber hinaus könnten Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Kfz-Verkehr noch besser vermieden werden.

Sollte anhand dieses Verkehrsversuchs allerdings festgestellt werden, dass eine komplette Sperrung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr hohe negative Auswirkungen hat, sollte die bereits im Innenstadtverkehrskonzept vorgeschlagene veränderte Erschließung der Innenstadt erfolgen. Präferiert wird dabei die im Innenstadtverkehrskonzept vorgeschlagene Variante D. Diese sieht die Einrichtung einer Wendemöglichkeit in der Langen Straße südlich des Salzhofs vor.

<sup>38</sup> Stadt Bad Salzuflen 2010, S. 7

Abb. 57: Veränderte Erschließung der Innenstadt Bad Salzuflen



Quelle: SHP Ingenieure 2010

Allerdings soll es sich bei den Kurzzeitstellplätzen an dieser Stelle, abweichend von Innenstadtverkehrskonzept, ausschließlich um Behindertenstellplätze handeln. Mit dieser Lösung würde nicht nur Durchgangsverkehr vermieden, sondern der Kfz-Verkehr wenigstens aus den derzeitigen zentralen Aufenthaltsbereichen herausgehalten werden. Die Nutzung der Wenkenstraße für den ÖPNV soll davon unberührt bleiben.

### **Verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs**

Wie in vielen anderen Städten auch gibt es in der Stadt Bad Salzuflen Schwierigkeiten den Lieferverkehr zu bündeln bzw. dafür zu sorgen, dass dieser in den dafür vorgesehenen Zeiten abgewickelt wird. Es kommt daher insbesondere in der Fußgängerzone der Innenstadt zu Konflikten mit dem

Fußverkehr und zu Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität durch stehende oder fahrende Fahrzeuge.

### **ÖPNV**

Der ÖPNV der Stadt Bad Salzuflen profitiert vor allem durch seine Anbindung an den Schienenverkehr sowie das seit vielen Jahren etablierte Stadtbussystem. Letzteres wird durch die Stadtwerke über Carsharing und den Verleih von E-Bikes erweitert. Allerdings gibt es hinsichtlich des ÖPNV auch Verbesserungspotenzial, was dann auch zu einem höheren Anteil des ÖV am Modal Split der Stadt Bad Salzuflen beitragen könnte. Wichtig ist dies auch vor dem Hintergrund der alternden Gesellschaft und dem damit verbundenen Erhalt der sozialen Teilhabe.

Handlungsbedarf besteht für die Stadt Bad Salzuflen vor allem in der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen (auch des ZOB), um den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen, Senioren oder Personen mit Kinderwagen zu erleichtern. Dies würde auch der Stellung Bad Salzuflens als Kur- und Rehabilitationsstandort Rechnung tragen.

Wichtige Elemente hierbei sind

- ein Hochbord, um den Ein- und Ausstieg zu erleichtern,
- taktile Leitstreifen, um die Orientierung für Blinde und Sehbehinderte zu verbessern sowie
- akustische Fahrgastinformationen für Fahrgäste mit Sehbehinderung.

Darüber hinaus sollte der Zugang zur Haltestelle barrierefrei gestaltet sein. Auch der Zutritt zu den Bussen sollte entsprechend barrierefrei erfolgen können, bspw. durch Niederflurbusse, so dass ein ebener und direkter Übergang vom Hochbord in den Bus erfolgen kann.

Zur Umsetzung der im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geforderten Barrierefreiheit ist eine Bestandsanalyse zur Erarbeitung eines Haltestellenkatasters erforderlich, in der die Haltestellen einzeln erfasst und hinsichtlich der Barrierefreiheit bewertet werden. Hierauf aufbauend sollten entsprechende Aus- und Umbaubebedarfe ermittelt werden. Es ist zu empfehlen, die Haltestellen entsprechend ihrer Bedeutung umzugestalten und hierzu in Prioritätsklassen einzustufen:

- **Hohe Priorität:** Haltestellen im Einzugsbereich von Seniorenheimen, Krankenhäusern, Kur- und Rehabilitationseinrichtungen oder von sonstigen Einrichtungen, die eine hohe Ein- und Ausstiegswahl von mobilitätseingeschränkten Personen zur Folge haben. Diese Haltestellen sollten kurz- bis mittelfristig barrierefrei gestaltet werden, bspw. in den nächsten 2-3 Jahren
- **Mittlere Priorität:** Haltestellen ohne hohe Ein-, Aus- oder Umsteigerzahlen. Diese Haltestellen sollten mittelfristig mit dem Zielhorizont spätestens 2022 umgestaltet werden. Haltestellen im Bereich von Straßenräumen, für die bis 2022 ohnehin Umbaumaßnahmen geplant sind.
- **Niedrige Priorität:** Alle weiteren Haltestellen. Zielhorizont für ihre Umgestaltung sollte das Jahr 2022 /25 sein. Begründete Ausnahmen- bzw. Einzelfälle (bspw. aufgrund schwerer technischer Umsetzbarkeit) sollten im Nahverkehrsplan dargelegt und ab 2022 bearbeitet werden.

Weiterhin sollen Haltestellen über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen, um die Orientierung und Informationsmöglichkeit für Fahrgäste zu optimieren:

- der Haltestellenname und ggfs. die Haltestellenposition (z.B. wenn eine Haltestelle über mehrere Haltepositionen an einer Kreuzung verfügt)
- Auflistung aller haltenden Linien mit Angabe des weiteren Linienverlaufs
- ein topographischer Stadtplan, der das komplette Bus- und Bahnangebot abbildet (Zug, Stadt- und Regionalbus)
- die Fahrpläne zu allen haltenden Linien
- Tarifinformationen

Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen sowie wesentliche Verknüpfungspunkte (z.B. ZOB und Bahnhof) sollten mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ausgestattet sein. Im Bereich des ZOB sind entsprechende Planungen bereits vorhanden und werden voraussichtlich im Frühjahr 2019 umgesetzt (vgl. Abb. 58). Digitale Anzeigen bieten den Vorteil, neben Angaben zu aktuellen Anfahrtszeiten Fahrgäste auch kurzfristig zu informieren (z.B. über alternative Fahrtmöglichkeiten, wenn ein Bus ausfällt).

**Abb. 58: Vergleichbares DFI aus Lippe**



Quelle: Stadt Bad Salzuflen

Hinsichtlich der rasanten Technisierung und Digitalisierung sollte sich die Stadt Bad Salzuflen bzw. die Stadtwerke Bad Salzuflen frühzeitig (neu-) aufstellen.

All dies kann dabei auch in einer Mobilstation verknüpft werden. Dabei kann der barrierefreie Ausbau des ZOB dazu genutzt werden, diesen zeitgemäß zu gestalten und auszustatten und die bereits vorhandene Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote optisch wie haptisch herauszubilden.

Darüber hinaus wollen sich die Stadtwerke hinsichtlich der Antriebstechnologien neu ausrichten. Wesentlich sind hierbei die Abwägungen Antriebsart und Emissionen (E-Bus, Hybridbus, Wasserstoffbus), mit Faktoren wie Effizienz und Wirtschaftlichkeit.

### *Bus mit Elektroantrieb*

Die Kosten bei der Anschaffung eines E-Busses liegen (derzeit) ca. 40% über den Kosten für konventionelle Dieselbusse. Allerdings sind für die Anschaffung gerade auch hohe Anreize in Form von Förderungen des Bundes gegeben. So besteht im Rahmen des Förderprogramms „erneuerbar mobil“ die Möglichkeit sich durch die „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ batterieelektrische Busse anzuschaffen. Die Fördersumme beträgt 80% der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten. Hinzu kommen die Kosten für die Errichtung von Ladestationen. Hier sollte für Schnellladeinfrastruktur mit Kosten von mindestens 150.000€ kalkuliert werden.

Daneben weisen E-Busse einen betrieblichen Vorteil auf. So sind die Wartungskosten bis zu 50% geringer als bei herkömmlichen Dieselfahrzeugen, die Kosten für den Antrieb können bis zu 40%<sup>39</sup> unter denen eines herkömmlichen Dieselbusses liegen. Allerdings liegen hier auch Nachteile vor. So können die Ladezeiten durch erhöhte Standzeiten im Umlauf einen Personal- und Fahrzeugmehrabbedarf verursachen. Darüber hinaus ist zur Wartung eine komplett neue Werkstattausrüstung nötig, die deutliche Investitionen nach sich zieht. Bei einem Mischbetrieb von E- und Dieselbussen wird außerdem eine Doppelvorhaltung von Wartungseinrichtung benötigt.

Hinsichtlich des Faktors Klimaschutz ist vor allem die Effizienz des Antriebs entscheidend. Dabei weist der Elektroantrieb die mit Abstand höchste Effizienz auf, die bei über 70% liegt.

Pro Kilometer stößt ein Elektrobuss dabei (nach derzeitigem Strommix) inklusive der Vorkette<sup>40</sup> ca. 0,86 kg CO<sub>2eq</sub> aus. Zum Vergleich: ein Dieselbus liegt bei ca. 0,98 kg CO<sub>2eq</sub>. Dieser Emissionsvorteil steigt weiter je höher der Anteil an erneuerbaren Energien am deutschen Strommix ist. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Stadtwerke Bad Salzuflen bereits jetzt zu 100% Ökostrom beziehen und daher in der Wirkungsabschätzung ein besserer Wert angenommen wird.

### *Bus mit Hybridantrieb*

Der reine Hybridantrieb gilt vor allem als Brückentechnologie und ist daher als zukünftige Antriebstechnologie abzulehnen. Zum jetzigen Stand der Technik stellen insbesondere Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) allerdings für Strecken mit größeren Entfernungen eine elektromobile Alternative zu rein batterieelektrischen Fahrzeugen dar, deren Reichweite möglicherweise nicht ausreicht. Dabei fahren die Busse über weite Strecken rein elektrisch, besitzen allerdings weiterhin einen Dieselmotor, der bei leeren Akkus als Generator die Antriebsenergie erzeugen kann.

---

<sup>39</sup> Kalkulatorisch wurde von Preisen zwischen 0,19 und 0,22 € pro kWh Strom ausgegangen sowie 0,97 € und 1,34 € pro Liter Diesel.

<sup>40</sup> Berücksichtigung findet hierbei nur die Vorkette bei der Herstellung des „Treibstoffes“. Nicht berücksichtigt werden konnte der CO<sub>2eq</sub>-Ausstoß bei der Herstellung von Fahrzeugkomponenten wie Batterien oder Brennstoffzellen.

### *Bus mit Brennstoffzellentechnologie*

Für die Brennstoffzellentechnologie spricht die Reichweite, was allerdings insbesondere im Regionalbusverkehr eine wesentliche Rolle spielt. Die hohen Anschaffungskosten für Brennstoffzellenbusse ab ca. 600.000€ stellen allerdings eine Hürde dar. Und auch im Unterhalt bzw. im laufenden Betrieb sind die Kosten derzeit höher als die eines Fahrzeuges mit herkömmlichem Dieselantrieb. Hinzu kommt die nötige Anschaffung von entsprechenden Tankstellen und auch die Wartungskosten für Fahrzeuge wie Infrastruktur werden als höher als beim Elektroantrieb gesehen.

### *Weitere Technologien (LPG, CNG)*

Die geringsten Aufpreise gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen sind für Busse mit Erdgasantrieb zu entrichten. Diese Technologie ist zudem seit längerer Zeit erfolgreich im Einsatz, wodurch markterprobte Bustypen mit Reichweiten von über 400 km existieren. Technologiebedingt verbleibt jedoch eine Emission von THG auf geringem Niveau. Für Erdgasbusse existiert derzeit keine spezielle Fahrzeugförderung. Und so wird diese Antriebsvariante wirtschaftlich gesehen nicht unbedingt interessant, liegen die Mehrkosten bei der Fahrzeugbeschaffung doch rund 25.000€ über der eines herkömmlichen Busses.

Mit Blick auf das Thema Klimaschutz sollte daher die Anschaffung von Bussen mit Elektroantrieb oder Brennstoffzelle angestrebt werden.

Ob und in welchem Umfang dies allerdings überhaupt wirtschaftlich wie technisch möglich ist, sollte eingehend geprüft werden. Die Stadtwerke Bad Salzuflen werden daher in den kommenden Jahren Testfahrten mit unterschiedlichen Antriebssystemen durchführen lassen, um so unter realen Vorortbedingungen testen zu können, welches die wirtschaftlich wie technisch beste umweltfreundliche Technologie für den Einsatz in der Stadt darstellt. Dabei soll schrittweise auf die Technologien Hybrid und Vollelektrisch umgestellt werden. Nach derzeitigem Planungsstand kann im Jahr 2022 eine vollständige Umstellung der Taktverkehre auf fünf E-Busse und einen Hybrid-Bus erfolgen.

Abb. 59: Maßnahmenübersicht im motorisierten Verkehr



Klimaschutz-Teilkonzept  
klimafreundliche Mobilität  
Bad Salzuflen

Maßnahmenübersicht  
motorisierter Verkehr

- 0 Umbau und Ertüchtigung der B239
- 1 Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt
- 2 Verträgliche Straßenraumgestaltung
- 3 Prüfauftrag - Zuweisung von Stellplätzen
- 4 Einrichten von Elternhaltestellen
- 5 Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks
- 9 Mobilstation 2 - Der neue ZOB
- 10 Der Kurstadt Bahnhof

Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage der Stadt Bad Salzuflen

## M1 Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt

**Umsetzungshorizont**

**2019**

**Priorisierung**

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Zur Stärkung des Kurstandortes und zur Verbesserung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualität der Innenstadt von Bad Salzuflen muss die Erschließung der Innenstadt neu gedacht werden. Derzeit stehen die Verkehrsbelastung des Stadtkerns mit ihren vielfältigen Nutzungen und insbesondere der erhöhten Schutzbedürftigkeit der historischen Altstadt sowie der Kurgäste in deutlichem Widerspruch zueinander. Durch einen Verkehrsversuch soll daher getestet werden, ob es möglich ist, den Kfz-Verkehr komplett aus dem Stadtkern herauszuhalten.

### Beschreibung

Die Verkehrsbelastung des Stadtkerns durch Zielverkehr, aber auch durch Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr ist erheblich. Hieraus entstehen entsprechende Beeinträchtigungen entlang von Osterstraße, Am Markt und Steege in Form von Lärm und Erschütterungen sowie einer erheblichen Beeinträchtigung der Straßenraum- und vor allem der Aufenthaltsqualität. Eine Umgestaltung zum Fußgängerboulevard als Tor zur Innenstadt, mit entsprechender Aufenthaltsqualität, von der auch der anliegende Einzelhandel und die Gastronomie profitieren würden, wird bereits durchgeführt.

Allerdings kann es auch zu negativen Effekten kommen, da insbesondere die Post nicht mehr direkt erreichbar ist. Während dies vor dem Hintergrund der geringen Entfernungen zu zentralen Anlagen des ruhenden Verkehrs (v. a. die Parkhäuser Zentrum und Altstadt) wenig problematisch erscheint, könnte dies für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu negativen Effekten führen. Ihnen bliebe allerdings in geringer räumlicher Entfernung die Parkanlage Mauerstraße.

Um positive und negative Effekte untersuchen zu können ohne hohe Investitionen zu tätigen, wird daher die Durchführung eines Verkehrsversuchs im Sinne des § 45 StVO vorgeschlagen. Der Beginn des Verkehrsversuchs sollte dabei, soweit möglich, in den Schulferien, einer verkehrsrärmeren Zeit, liegen. Hier ist mit einer höheren Akzeptanz zu rechnen. Die Dauer des Versuchs sollte mindestens 8-12 Wochen umfassen, um valide Aussagen zu den damit verbundenen Effekten treffen zu können. Dabei bedarf es eines hohen Maßes an Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und der Datenerfassung und Evaluation.

Geplant ist die Auferlegung eines Durchfahrverbots für Kfz ab dem Kreuzungspunkt Osterstraße/Ostertor ebenso wie Wenkenstraße/Obere Mühlenstraße. Ausgenommen hiervon ist lediglich der Lieferverkehr, bei entsprechender zeitlicher Begrenzung. Entsprechende Hinweistafeln müssten bereits auf der Bahnhofstraße sowie der Rudolf-Brandes-Allee installiert werden, um ein nicht zielgerichtetes Einfahren in die Straße Ostertor zu verhindern. Flankiert werden könnte der Verkehrsversuch von weiteren Maßnahmen zur temporären Steigerung der Aufenthaltsqualität, wie beispielsweise Maßnahmen wie „Park statt Parken“, dem Aufstellen von Spielgeräten oder der Freigabe zur Sondernutzung durch anliegende Gastronomiebetriebe und Restaurants.

Im Falle einer ständigen Umsetzung würde die Achse Osterstraße/Am Markt komplett neugestaltet und auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausgerichtet. Dabei würde allerdings auch beachtet, dass der Radverkehr und der ÖPNV sowie mindestens in definierten tageszeitlichen Zeiträumen auch der Lieferverkehr in Form von elektrischen Fahrzeugen oder Lastenrädern (vgl. Maßnahme R3) weiterhin zugelassen sind.

### Umsetzungsschritte

- Einrichten eines projektbegleitenden Arbeitskreises
- Erarbeitung eines konkreten Verkehrsversuchs oder Ausschreibung eines entsprechenden Projektes an ein externes Unternehmen
- Durchführung von Informationsveranstaltungen für das Taxigewerbe sowie den Einzelhandel und die Gastronomie im Stadtkern
- Öffentliche Kommunikation und Information (Presse, Internet, Social Media etc.)
- Durchführung des Verkehrsversuchs und begleitendes Monitoring
- Evaluation (z. B. Befragungen von Kunden und Gewerbetreibenden, Auswertung von Parkraumdaten etc.)

**Einsparpotenzial bei THG: bei Umsetzung ca. 20t/Jahr**

**Kostenabschätzung:** 5.000 € für Öffentlichkeitsarbeit und Beschilderung, bei städtischer Er-



## M1 Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt

und Bearbeitung. Bei Vergabe 30.000 € für Vorbereitung, Durchführung und Evaluation durch externen Gutachter.

### **Personalaufwand**

Bei eigener Bearbeitung ca. 80 Stunden für 1 Mitarbeiter für die Vorbereitung des Verkehrsversuchs, während des Versuchs ca. 4 Stunden pro Woche und zur Dokumentation und Evaluierung ca. 60 Stunden (plus Helfer für Befragungen etc.)

### **Federführung/Initiator und weitere Akteure**

**Stadt Bad Salzuflen**, Stadtwerke, angrenzender Einzelhandel, Gastronomie, Hotels/ Beherbergungsbetriebe

### **Weiterer Nutzen**

Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Stärkung des Kurstandortes

### **Fördermöglichkeiten**

-

## M2 Verträgliche Straßenraumgestaltung

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2019**

**Priorisierung**

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Herausarbeitung einer deutlichen Erkennbarkeit der Ortseingangssituation in den Ortsteilen sowie Gestaltung des Straßenquerschnitts entsprechend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

### Beschreibung

Das Straßenbild in der Stadt Bad Salzuflen ist in weiten Teilen Kfz-geprägt. Hier sollte zum einen eine neue Aufteilung des Straßenraums für mehr Gleichberechtigung im Straßenverkehr vorgenommen werden, bei der dem Fuß- und Radverkehr wieder mehr Raum gegeben wird (vgl. auch Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs; z. B. Schloßstraße).

Zum anderen führt punktuell die Stadtstruktur der Stadt Bad Salzuflen zu Ortseingangssituationen, an denen die Reduzierung der Geschwindigkeit eine entsprechende Verhaltensanpassung seitens des Kraftfahrzeugführers erfordern. Gleichzeitig sind diese Eingangsbereiche eine Visitenkarte der Stadt. Eine besondere Gestaltung der Ortseingänge macht Autofahrer auf das Siedlungsgebiet aufmerksam und kann zudem die Identität der Stadt stärker vermitteln. Folgende allgemeine Ziele sind mit einer besonderen Gestaltung der Ortseinfahrten verbunden:

- Anpassung der Geschwindigkeit: Der Wechsel von Straßen mit Tempo 70 (oder höher) zu angebauten Ortsstraßen mit Tempo 50 oder weniger ist auch durch entsprechende Gestaltung deutlich zu machen (z. B. Herforder Straße).
- Schaffung identitätsstiftender Eingangsbereiche: Einerseits wird der Autofahrer auf diese Weise für mehr Aufmerksamkeit für die zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüchen im Ortsbereich sensibilisiert, andererseits bieten die Ortseingänge die Möglichkeit identitätsstiftende Situationen mit lokalspezifischem Bezug zu schaffen (z. B. Extersche Straße).

Um dies zu erreichen, können verschiedene Elemente einzeln oder in Kombination eingesetzt werden. Dazu gehören gestalterische Elemente (z. B. Ortswappen oder besondere Bepflanzung), Versätze und Einengungen, Aufmerksamkeitsfelder (z. B. farbliche Markierungen, Materialwechsel) oder Informations- und Orientierungsbereiche (z. B. Stadtpläne, Hinweise auf lokale Besonderheiten). Anregungen hierzu finden sich ggf. auch in der Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken“ des Umweltbundesamts. Konkrete Vorschläge hierzu finden sich auch bereits im „Fachbeitrag Mobilität und Lärminderung“ aus dem Jahr 2010 auf den Seiten 95 bis 111.

Hierbei ist allerdings zu beachten, dass sich nicht alle Straßen in Baulastträgerschaft der Stadt Bad Salzuflen befinden. An einigen Straßen kann dies daher nur in und nach Abstimmung mit dem Baulastträger (Kreis Lippe oder Land NRW) stattfinden. Es sollte daher angestrebt werden die Umgestaltung sukzessive und im Rahmen von sowieso anstehenden Baumaßnahmen am Straßenkörper umzusetzen.

### Umsetzungsschritte

- Konkrete Bestandsaufnahme der Ortseingangssituationen
- Erarbeitung von Gestaltungskonzepten
- Abstimmung mit den Baulastträgern
- Sukzessive Umsetzung des Gestaltungskonzeptes im Rahmen von anstehenden Baumaßnahmen

**Einsparpotenzial bei THG: n. q.**

**Kostenabschätzung: je nach Maßnahme**

**Personalaufwand: bei externer Vergabe ca. 2 Wochenstunden für Begleitung**

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**Stadt Bad Salzuflen**, Straßen.NRW, Kreis Lippe, Anwohner

### Weiterer Nutzen

Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Stärkung des Kurstandortes

### Fördermöglichkeiten

Städtebaufördermittel

### M3 Prüfauftrag – Zuweisung von Stellplätzen im Straßenraum

<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Ab 2020</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering <b>Mittel</b> Hoch
<b>Zielsetzung</b>	
Abgestuftes Parkraummanagementkonzept zur besseren Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern und Berücksichtigung von Stellplätzen für Carsharing- und Elektrofahrzeuge.	
<b>Beschreibung</b>	
<p>Über finanzielle Anreize können emissionsparende Verkehrsmittel gezielt gefördert und ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten belohnt bzw. eine Verkehrlenkung erzielt werden. Ziel ist es, Alternativen zu fördern bzw. Verkehr stärker zu steuern. Ein Vorteil besteht darin, dass sie relativ kurzfristig wirken, effektiv und nachsteuerbar sind und es ermöglichen, generelle Verbote zu verhindern. Es gibt für die Stadt Bad Salzuflen zudem gute Eingriffsmöglichkeiten, da einige Entscheidungen beim Parken direkt in kommunalpolitischer Hand liegen. Ein umfassendes Parkraummanagement kann hierbei große Wirkungen erzielen. So sollen im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (§ 3 Abs. 4 EmoG) bestehende Parkplätze im öffentlichen Straßenraum für Elektrofahrzeuge im Sinne des Gesetzes reserviert werden. Gleiches gilt für die Zuweisung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge nach dem Carsharing-Gesetz (CarsharingG). Darüber hinaus können Pkw-Stellplätze auch für Fahrradstellplätze genutzt werden oder im Sinne einer Förderung der Nahmobilität und Aufenthaltsqualitäten für den öffentlichen Raum zurückgewonnen werden.</p> <p>Mögliche Einzelmaßnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung</li> <li>▪ Aufstellen einer Stellplatzsatzung</li> <li>▪ Ausweitung Parkraumüberwachung und Sanktionierung</li> <li>▪ Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen</li> <li>▪ Ausweisung von E-Auto-Stellplätzen</li> </ul>	
<b>Umsetzungsschritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufstellen einer Stellplatzsatzung i. S. d. § 51 BauO NRW</li> <li>▪ Festlegung der relevanten Gebiete (Innenstadt und Kurbereich)</li> <li>▪ Reservierung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge</li> <li>▪ Reservierung von Stellplätzen für Sharing-Fahrzeuge</li> </ul>	
<b>Einsparpotenzial bei THG: bei Umsetzung ca. 5t/Jahr</b>	<b>Kostenabschätzung: -</b>
<b>Personalaufwand: ca. 20 Stunden</b>	
<b>Federführung/Initiator und weitere Akteure</b>	
<i>Stadt Bad Salzuflen</i> , Anwohnerinnen und Anwohner	
<b>Weiterer Nutzen</b>	
Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität	
<b>Fördermöglichkeiten</b>	
-	

## M4 Einrichten von Elternhaltestellen

### Umsetzungshorizont

2018 - 2020

### Priorisierung

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Durch das hohe Verkehrsaufkommen vor Schulbeginn und zum Schulende werden gefährliche Situationen vor der Schule begünstigt. Dadurch werden Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, häufig behindert oder sogar gefährdet. Elternhaltestellen dienen dazu, den Hol- und Bringverkehr zu entzerren und zu ordnen. Sie sind ein Angebot an Eltern und dienen der Erhöhung der Sicherheit aller Schüler.

### Beschreibung

Zahlreiche Studien belegen den positiven Effekt der täglichen Bewältigung des Schulweges zu Fuß. Kinder, die ihren Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen, weisen eine höhere Konzentrationsfähigkeit sowie eine gesteigerte körperliche Fitness auf, sind weniger adipös und zeigen – bei gemeinsamer Bewältigung des Schulwegs mit anderen Kindern - eine Verbesserung ihres Sozialverhaltens. Darüber hinaus entwickeln Kinder so frühzeitig ein Bewusstsein für Gefahrensituationen im Straßenverkehr und werden überhaupt erst in die Lage versetzt, ein räumliches Bild (mental map) der eigenen Stadt bzw. des eigenen Schulwegs zu entwerfen. Hauptursache für Hol- und Bringverkehre sind aus Sicht der Eltern oftmals als unsicher empfundene Schulwege. Bei der Einrichtung von Hol- und Bringzonen stellt die Sicherheit damit ein zentrales Kriterium dar.

Die Stadt Bad Salzuflen hat daher Konzeptionen für die Grundschulen der Stadt erarbeitet. Als Pilotprojekt wurde daher bereits zu Beginn des Schuljahres 2018/19 die Elternhaltestelle an der Grundschule Knetterheide eingeführt. Sukzessive soll dies an weiteren Schulen der Stadt, z. B. an den Grundschulen Wasserfuhr, Elkenbreite und Wüsten, fortgeführt werden und bis zum Frühjahr 2020 abgeschlossen sein. Die Umsetzung dieses Projektes ist sehr begrüßenswert und sollte daher unbedingt erfolgen. Begleitet werden sollte die Umsetzung durch Öffentlichkeitsarbeit. Gegebenenfalls kann eine Evaluation zum Erfolg der Maßnahme durchgeführt werden.

### Umsetzungsschritte

- Einrichtung von Hol- und Bringzonen
- Begleitende Projekte sowie Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation und ggf. Nachbesserungen

Einsparpotenzial bei THG: ca. 1,5t/Jahr

Kostenabschätzung: -

Personalaufwand: Planung bereits abgeschlossen

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

Stadt Bad Salzuflen, Schulen, Polizei, Eltern, Anwohner

### Weiterer Nutzen

Gesundheitsförderung, Änderung des Mobilitätsverhaltens

### Fördermöglichkeiten

-

## M5 Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks

### Umsetzungshorizont

Ab 2018

### Priorisierung

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Klimafreundliche Abwicklung der Mobilität im Konzern Stadt sowie Vorbildfunktion für Unternehmen mit Sitz in Bad Salzflun.

### Beschreibung

Die Stadt Bad Salzflun hat bereits einen Ratsbeschluss zur Anschaffung von E-Autos gefasst sowie Pe-delecs zur Nutzung durch Mitarbeiter angeschafft. Nach anfänglichen Umsetzungsschwierigkeiten greift dieser Beschluss nun auch. Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen werden daher alternative Antriebe bevorzugt, wobei im Einzelfall begründet hiervon abgewichen werden kann (z. B. im Falle der Anschaffung technischer oder spezieller Fahrzeuge). Dies sollte auch verstärkt kommuniziert und nach außen getragen werden, um eine Vorbild- und Vorreiterfunktion auszufüllen. Hierdurch können auch weitere Unternehmen von der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben überzeugt werden.

Dies entspricht auch der Zielsetzung des Kreises, der im Rahmen des „Masterplan 100% Klimaschutz“ ebenfalls das Thema „postfossile Dienstflotten“ anstößt.

### Umsetzungsschritte

- Umsetzung des Ratsbeschlusses
- Sukzessiver Austausch des Fuhrparks
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

**Einsparpotenzial bei THG: ca. 1,2t / a für den ersten Pkw. Höher beim Austausch weiterer Fahrzeuge**

**Kostenabschätzung:** Förderantrag bereits gestellt

### Personalaufwand

-

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**  
Stadt Bad Salzflun

### Weiterer Nutzen

### Fördermöglichkeiten

Förderrichtlinie Elektromobilität

## M6 Prüfauftrag - Ausweitung E-Carsharing

### Umsetzungshorizont

2019

### Priorisierung

Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Ausweitung des Carsharings auf die Ortsteile der Stadt Bad Salzuflen sowie auf die Zielgruppe der Touristen.

### Beschreibung

Die Stadt Bad Salzuflen verfügt mit dem Angebot der Stadtwerke bereits über ein Carsharing-Auto, das im Parkhaus Zentrum zur Nutzung für Kunden der Stadtwerke zur Verfügung gestellt wird. Die Stadtwerke sollten prüfen, ob eine Ausweitung des Systems sinnvoll ist. In Betracht kommen hierfür die Öffnung des Systems beispielsweise für Kurgäste ebenso wie die sukzessive Einrichtung weiterer Abholorte und damit auch Anschaffung weiterer Fahrzeuge.

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Machbarkeit
- Suche nach möglichen Projektpartnern und Vereinbarung von Kooperationen
- Bei vorhandenem Potenzial Ausweitung des E-Carsharing

Einsparpotenzial bei THG: ca. 10t/Jahr

Kostenabschätzung: -

### Personalaufwand:

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**  
**Stadtwerke Bad Salzuflen**

### Weiterer Nutzen

Förderung der Elektromobilität

### Fördermöglichkeiten

-

## M7 Mobility on demand

**Umsetzungshorizont**

**Ab 2020**

**Priorisierung**

Gering **Mittel** Hoch

**Zielsetzung**

Digitalisierung und Dynamisierung des Rufbussystems der Stadt Bad Salzuflen.

**Beschreibung**

Die Stadt Bad Salzuflen verfügt über ein gut funktionierendes Stadtbussystem mit 6 Linien. Diese werden in den Schwachverkehrszeiten durch Anrufsammeltaxis (AST) und Anruflinientaxis (ALF) ergänzt. Dabei kann der Standort von Stadtbussen bereits in Echtzeit im Internet oder via App verfolgt werden. Solche technischen Neuerungen sollen künftig auch für die Buchung des ÖPNV genutzt werden. Unter dem Begriff ÖPNV on demand (also auf Anforderung oder „Bedarfsgerechter ÖPNV“) wird oftmals mit einer neuen Generation von AST und ALF gleichgesetzt. Die Buchung wird für einige Zielgruppen über eine Smartphone-App vereinfacht. Darüber hinaus kann auch die genaue Routenführung entsprechend der Nachfrage angepasst und dynamisiert werden. Das Bedienkonzept wird damit noch nutzerorientierter. Damit kann auch eine Zwischenstufe zwischen dem Taxigewerbe und dem klassischen ÖPNV geschaffen werden. Dies ist auch Ziel des Masterplan 100% Klimaschutz des Kreises Lippe. Auch für den Betreiber bringt dies Vorteile, da er Fahrzeiten und Streckenlänge einspart.

Das neue System kann zunächst auch probe- bzw. schrittweise eingeführt werden. So könnte die Dynamisierung zunächst auf ein oder zwei Linien eingeführt und so erste Erfahrungen gesammelt und „Kinderkrankheiten“ beseitigt werden. Anschließend wird das System auf alle Linien ausgeweitet. Bei entsprechendem Erfolg kann das System auch zeitlich ausgeweitet werden und nicht nur die Schwachverkehrszeiten betreffen, sondern auch das gesamte Stadtbussystem.

Darüber hinaus kann auch eine konkrete Ansprache von Zielgruppen wie den Kurgästen und speziell darauf zugeschnittene Angebote eingeführt werden. So lässt sich zum Beispiel prüfen, ob eine Ausweitung des Angebotes (Nachtstunden, Wochenende) in Zusammenarbeit mit Beherbergungsbetrieben umgesetzt werden könnte. Dabei kann eine entsprechende Dynamisierung des Angebots ebenfalls die genaue Fahrtroute und die angefahrenen Ziele determinieren.

**Umsetzungsschritte**

- Erarbeitung eines Konzeptes zur Dynamisierung und Digitalisierung des bestehenden Anrufsystems
- Schrittweise Einführung
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

**Einsparpotenzial bei THG: ca. 30t/Jahr**

**Kostenabschätzung: -**

**Personalaufwand: vornehmlich bei anderen Akteuren**

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

**Stadtwerke Bad Salzuflen, Stadt Bad Salzuflen**

**Weiterer Nutzen**

-

**Fördermöglichkeiten**

-

## M8 Prüfauftrag - Pilotversuch autonomes Shuttle

### Umsetzungshorizont

2022

### Priorisierung

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Die Innenstadt von Bad Salzuflen wird innovativ und zukunftsweisend angebunden. Dabei wird der Besonderheit der Stadt durch die hohe Zahl an Kurgästen, älteren Menschen und Mobilitätseingeschränkten Rechnung getragen.

### Beschreibung

Der ZOB sowie der Bahnhof der Stadt Bad Salzuflen liegen etwas abseits der Fußgängerzone der Stadt. Insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen können diese Wegebeziehungen problematisch sein. Die Stadt sowie die Stadtwerke Bad Salzuflen können daher einen Pilotversuch starten, in dem der ZOB oder auch der Bahnhof der Stadt durch einen autonomen Shuttlebus angebunden wird. Auch in anderen deutschen und europäischen Städten finden derzeit entsprechende Versuche statt. In Bad Birnbach in Bayern sowie der Stadt Hamburg werden bereits entsprechende Fahrzeuge getestet. Die Stadt Monheim will die erste Kommune in NRW sein, die ein entsprechendes Fahrzeug in der Altstadt einsetzt. Hier kann sich die Stadt Bad Salzuflen entsprechend informieren und Know-How aufbauen bzw. austauschen.

Für die Stadtwerke als innovativer (Mobilitäts-) Dienstleister passt ein solches Projekt gut ins Portfolio, um sich auch weiterhin im Bereich der Mobilität aufzustellen. Allerdings ist eine Anschaffung bzw. ein Pilotversuch erst nach und im Falle einer Schließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr sinnvoll. Darüber hinaus sollte ein autonomer Shuttle keine Konkurrenz zur PaunlinE darstellen.

### Umsetzungsschritte

- Kontaktaufnahme zu Herstellern autonomer Busse
- Machbarkeitsprüfung der Einrichtung und konkrete Streckenwahl
- Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Analyse
- Ggf. Pilotversuch

**Einsparpotenzial bei THG:** nicht abschätzbar (Einsparungen ergeben sich über eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split durch einen erhöhten Komfort und eine bessere Erreichbarkeit)

**Kostenabschätzung:** bei Erwerb ca. 300.000 € für autonomen Shuttle-Bus

### Personalaufwand:

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

*Stadtwerke Bad Salzuflen, Stadt Bad Salzuflen, Hersteller autonomer Busse*

### Weiterer Nutzen

-

### Fördermöglichkeiten

Förderrichtlinie Elektromobilität



## M9 Mobilstation 2 - Der barrierefreie ZOB



<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>bis 2022</b>	
<b>Priorisierung</b>	Gering	<b>Mittel</b> Hoch
<b>Zielsetzung</b>		
<p>Die Stadt Bad Salzuflen verbindet an der Mobilstation optisch wie haptisch die unterschiedlichen Verkehrsmittel und fördert damit eine flexible, bezahlbare und ressourcenschonende und zukunftsfähige Mobilität. Damit wird auch der Komfort beim Umstieg erhöht und das Stadtbussystem auf allen Linien attraktiviert.</p>		
<b>Beschreibung</b>		
<p>Die Stadtwerke Bad Salzuflen setzen bereits auf ein Angebot von ÖPNV, Carsharing und Pedelec-Verleih. Damit gehen sie mit der Zeit und stellen sich zukunftsfähig, hinsichtlich eines steigenden Anteils multi- und intermodaler Mobilität, auf. Dabei laufen an einer Mobilstation die unterschiedlichen Verkehrsangebote zusammen. Sie ermöglicht die intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel, wobei der Nahverkehr das Rückgrat des Mobilitätsangebots bildet.</p> <p>Die Stadt Bad Salzuflen verbindet an ihrem ZOB bereits mehrere mögliche Bausteine einer Mobilstation. So ist hier bereits ein Anschluss an den ÖV, eine E-Tankstelle sowie die Ausleihe eines Carsharing-Fahrzeugs möglich. Diese sollten auch optisch miteinander in Verbindung gebracht werden.</p> <p>Darüber hinaus sollte hier allerdings eine Umgestaltung und ein barrierefreier Ausbau des ZOB stattfinden. Derzeit ist die Aufenthaltsqualität am ZOB gering. Zur Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split sollte die Qualität des ÖV weiter gesteigert werden, wozu auch die Aufenthaltsqualität an Haltestellen und insbesondere der zentralen Haltestelle gezählt werden muss.</p> <p>Überdies sollte der gute Ansatz der Liveverfolgung des Stadtbusses hier in den Raum übertragen werden, welches mit der Ausstattung des ZOB mit DFI-Anlagen (dynamischer Fahrgastinformation) bereits stattfindet.</p>		
<b>Umsetzungsschritte</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umbau unter Berücksichtigung der Herstellung der Barrierefreiheit sowie einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Optische Verknüpfung der einzelnen Bausteine der Mobilstation</li> <li>▪ Branding als Mobilstation</li> <li>▪ Öffentlichkeitswirksame Eröffnung und Marketing</li> </ul>		
<b>Einsparpotenzial bei THG: n. q., in Teilen in M7 enthalten</b>		<b>Kostenabschätzung: ca. 250.000€</b>
<b>Personalaufwand: vornehmlich bei anderen Akteuren, da externe Vergabe</b>		
<b>Federführung/Initiator und weitere Akteure</b>		
<i>Stadt Bad Salzuflen, Stadtwerke Bad Salzuflen, KVG</i>		
<b>Weiterer Nutzen</b>		
Erhöhung der Aufenthaltsqualität		
<b>Fördermöglichkeiten</b>		
Kommunalinvestitionsförderungsgesetz, FöRi-Nah		

## M10 Der Kurstadt Bahnhof

### Umsetzungshorizont

2025

### Priorisierung

Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Attraktivierung des Eingangstores zur Stadt Bad Salzuflen sowie Erhöhung der Qualität für Pendelnde mit dem öffentlichen Personenverkehr.

### Beschreibung

Der Bahnhof stellt für viele Touristen und vor allem Kurgäste ein Eingangstor zur Stadt Bad Salzuflen dar und damit auch eine Visitenkarte der Stadt. Darüber hinaus pendeln täglich rund 3.500 Personen zwischen der Stadt Herford und der Stadt Bad Salzuflen. Hier besteht Potenzial zukünftig Verlagerungen vom Kfz auf den öffentlichen Verkehr erreichen zu können. Dazu muss allerdings die Qualität des ÖV-Angebots zwischen Bad Salzuflen und Herford gesteigert werden. Entscheidend ist hier vor allem auch die Aufenthaltsqualität am Bahnhof (bzw. den Bahnhöfen). Insbesondere in den kalten Monaten ist das Warten am Bahnhof unangenehm, da ein ausreichender Schutz vor Witterungen fehlt. Darüber hinaus ist die Information über den Infoscreen nur unzureichend gegeben. Hier sollte geprüft werden, ob neuere Systeme eingesetzt werden können. Es fehlt auch an weiteren Serviceeinrichtungen. So sind beispielsweise keine Toilettenanlagen vorhanden. Insgesamt sollte ein Konzept entwickelt werden, das es dem Fahrgast angenehmer macht, den ÖV zu nutzen. Die Umsetzung bzw. Einrichtung der Mobilstation Bahnhof ist hier ein erster und guter Schritt.

Vor allem hinsichtlich des Tourismus sollte überdies die Anbindung an die Stadt verbessert werden. So fällt eine Orientierung unmittelbar vom Bahnhof ausgehend schwer. Ein Wegweisungssystem ist vorhanden, könnte allerdings weiter optimiert werden. Darüber hinaus ist die Wegführung, vor allem für Mobilitätseingeschränkte, herausfordernd. Hier gibt es entsprechende Synergieeffekte durch den Masterplan Gestaltung Innenstadt.

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit DB
- Konzeption zu Umbau und Einbindung in Stadtgefüge
- Umsetzung

Einsparpotenzial bei THG: n. q.

**Kostenabschätzung:** je nach Qualität des Umbaus mindestens 20.000 €

**Personalaufwand:** externe Vergabe, ca. 2 Wochenstunden für Begleitung

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**Stadt Bad Salzuflen**, Deutsche Bahn, Verkehrsverbund OstwestfalenLippe, Eigentümer Bahnhof

### Weiterer Nutzen

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

### Fördermöglichkeiten

-

## M11 Prüfauftrag - Anbindung Bielefeld

<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>2019</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering Mittel Hoch

### Zielsetzung

Deutliche Verbesserung der Anbindungsqualität der Stadt Bad Salzuflen an das Oberzentrum Bielefeld.

### Beschreibung

Derzeit liegt die Reisezeit des ÖV von Bad Salzuflen (ZOB) nach Bielefeld (Hbf) deutlich über dem des MIV (Reisezeitverhältnis 1,2). Darüber hinaus mindert der Takt der Anbindung (Bus im 30 Minuten-Takt, Bahn im Stunden-Takt) die Angebotsqualität weiter. Laut Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten werden allein zwischen dem Zentrum Bad Salzuflen und der Stadt Bielefeld täglich 1.440 Wege zurückgelegt, was einem MIV-Anteil von mehr als 80 % entspricht. Insgesamt werden allein von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bad Salzuflen täglich rund 4.900 Wege zwischen den Städten Bielefeld und Bad Salzuflen zurückgelegt.

Im Sinne der Regiopoleregion sollte daher die Qualität und die Verkehrsverbindung des ÖV zwischen den Städten Bad Salzuflen und Bielefeld im Hinblick auf eine klimafreundliche Abwicklung des Verkehrs verbessert werden. Denkbar wären dabei zwei Ansätze: Die höchste Qualität hätte eine Anbindung mittels einer (Schnell-) Buslinie zwischen Bad Salzuflen ZOB und der Stadtbahnhaltestelle Bielefeld-Milse. Dies würde deutliche Fahrzeiteinsparungen gegenüber der derzeitigen Situation bringen und mit dem Pkw vergleichbare Fahrzeiten ermöglichen. Diese Anbindungsmöglichkeiten wurden bereits von der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) geprüft. Hier sollte zunächst ein Testbetrieb aufgenommen werden, um die Betriebsabläufe ebenso zu testen wie die Auslastung der Linie.

Geprüft werden sollte auch, ob die Einrichtung einer schnellen Radverbindung in Richtung Bielefeld oder mindestens zum Stadtbahnanschluss Milse möglich ist.

Alternativ besteht auch die Idee der Einrichtung einer Ringbahn. Hierbei könnte auch ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt an der Messe entstehen. Vorgeschlagen wurde die Einrichtung einer Ringbahn Bielefeld – Herford – Bad Salzuflen – Lage – Oerlinghausen – Bielefeld. Hiermit würde sich das Reisezeitverhältnis deutlich verbessern, bestenfalls könnte man sogar schneller als mit dem Pkw in Bielefeld ankommen.

Dies könnte auch ein Projekt im Rahmen der Regionale 2022 darstellen. Auch die verbesserte Anbindung an das schnelle Fernverkehrsnetz (ICE und IC) eröffnet deutliche Reduktionspotenziale.

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Machbarkeit bzw. ggf. Anpassung der bestehenden Konzepte zur möglichen Anbindung
- Klärung der Finanzierung (mindestens eines Pilotprojektes)
- Durchführung eines Pilotprojektes
- Evaluation
- Ggf. Verstetigung bei gesicherter Finanzierung

**Einsparpotenzial bei THG:** nicht abschätzbar

**Kostenabschätzung:** ca. 140.000€/a für Betrieb einer Buslinie

**Personalaufwand:** ca. 20 Wochenstunden für ein halbes Jahr

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**Stadt Bad Salzuflen**, Stadtwerke Bad Salzuflen, KVG, moBiel, OstWestfalenLippe GmbH

### Weiterer Nutzen

-

### Fördermöglichkeiten

-

## M12 Klimafreundliche Stadtbusflotte

**Umsetzungshorizont** 2024 – 2032 (Testphase 2020-2024)

**Priorisierung** Gering **Mittel** Hoch

### Zielsetzung

Weitere Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen im bereits klimafreundlichen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs.

### Beschreibung

Die Stadtbusse der Stadt Bad Salzuflen legen jährlich eine Strecke von rund 450.000 Kilometern zurück. Dies führt, je nach spezifischem Verbrauch, zu einem Ausstoß von bis zu 700t an Treibhausgasen. Daher gilt es, unter Berücksichtigung der entsprechenden betrieblichen und vertraglichen Rahmenbedingungen, den Busverkehr möglichst emissionsarm durchzuführen. Dazu muss anhand der betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen eruiert werden, welche Antriebstechnologie zukünftig eingesetzt werden soll, um die entsprechende Infrastruktur für das Laden und Warten der Fahrzeuge herzustellen. Das Liniennetz des Stadtbusse mit zentralem Knoten- und Rendezvouspunkt (ZOB) könnte sich auch für den Einsatz von Elektrobussen eignen, die entweder am ZOB zwischen- oder über Nacht im Betriebshof ganz geladen werden könnten.

Für die Stadtbuslinien bedeutet dies, dass die Fahrzeuge spätestens nach Ablauf ihrer Einsatzzeit ab 2024 durch Busse mit alternativem Antrieb ersetzt werden sollen. Kurzfristig werden daher Testfahrten mit Hybrid- sowie Elektrofahrzeugen durchgeführt. Darüber hinaus kann beispielsweise mit dem Pilotprojekt autonomer Shuttlebus öffentlichkeitswirksam für den Einsatz neuer Antriebsformen geworben werden.

Im Regionalbusverkehr ist durch die entsprechenden Aufgabenträger festzulegen, dass bei Neuausschreibungen von Linienkonzessionen Fahrzeuge mit alternativem Antrieb vorgeschrieben bzw. zumindest konventionellen Antrieben vorgezogen werden.

### Umsetzungsschritte

- Kurzfristig testweiser Einsatz von Hybrid- und Elektrobussen
- Analyse und Entscheidung über zukünftige Antriebstechnik (Hybrid, Elektro, Brennstoffzelle, Erdgas) und Schaffung der nötigen Voraussetzungen (Ladeinfrastruktur etc.)
- Durchsetzung des ausschließlichen Einsatzes von Bussen mit alternativen Antrieben

**Einsparpotenzial bei THG:** 436 t/a<sup>41</sup>

**Kostenabschätzung:** je nach Antriebsart und Größe der Busse sowie Auftragsvolumen derzeit ca. 40% höhere Kosten als bei herkömmlichen Verbrennern

**Personalaufwand:** vornehmlich bei anderen Akteuren

**Federführung/Initiator und weitere Akteure**

*Stadt Bad Salzuflen, Stadtwerke Bad Salzuflen, Hersteller Busse*

**Weiterer Nutzen**

Barrierefreiheit, Emissionsschutz (Lärm)

**Fördermöglichkeiten**

Förderrichtlinie Elektromobilität

<sup>41</sup> Bei Umstellung auf Elektrobuse, auf Basis der derzeitigen Fahrleistung und im Falle der Nutzung von 100% Ökostrom

## M13 PaulinE – Die saubere Erlebnisbahn

<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>2021/22</b>
<b>Priorisierung</b>	Gering <b>Mittel</b> Hoch

### Zielsetzung

Die Signalwirkung einer Umstellung der beliebten Touristenbahn wäre sowohl in Hinsicht auf die Förderung der E-Mobilität, als auch für den Kurort Bad Salzuflen immens.

### Beschreibung

Mit der Paulinchen-Bahn hat die Stadt Bad Salzuflen ein attraktives Angebot für Touristen zur Erkundung der Stadt. Allerdings wird diese derzeit noch von einem herkömmlichen Verbrennungsmotor betrieben, was auch Gästen der Stadt negativ auffällt und immer wieder gegenüber der Kurverwaltung vorgebracht wird.

Zur klimaneutraleren Abwicklung, ebenso wie unter dem Gesichtspunkt einer Signalwirkung, sollte hier zukünftig auf eine elektrisch betriebene Bahn zurückgegriffen werden.

Mit der Stadt Bad Oeynhausen gibt es in der Region eine Stadt, die bereits seit einigen Jahren eine elektrisch betriebene Touristikbahn betreibt und deren Erfahrungen der Stadt Bad Salzuflen bei der Anschaffung und dem Betrieb einer elektrischen Bahn helfen könnte.

Gerade in Kombination mit dem reinen Ökostrom der Stadtwerke Bad Salzuflen würde sich eine klimafreundliche Alternative des derzeitigen Betriebes realisieren lassen.

Es sollte daher eine finanzielle Grundlage geschaffen werden, um das System Paulinchen-Bahn zu übernehmen und dieses entweder hinsichtlich E-Antriebs umzubauen oder insgesamt einen Neukauf zu forcieren und das gesamte System auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen.

### Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Finanzierungsplans sowie eines Betriebskonzeptes
- Übernahme der Paulinchen-Bahn
- Öffentlichkeitswirksame Einführung von PaulinE
- Marketing und Kommunikation fortsetzen

**Einsparpotenzial bei THG:** 8 t/a<sup>42</sup>

**Kostenabschätzung:** bei Umbau ca. 200.000€, Neuananschaffung sinnvoll

**Personalaufwand:** ca. 20 Wochenstunden zur Abstimmung

### Federführung/Initiator und weitere Akteure

**Stadt Bad Salzuflen, Bad Salzufler Bäder-Bahn GmbH&Co. KG, Staatsbad Salzuflen GmbH, Stadtwerke Bad Salzuflen**, Hersteller Bahn, ggf. E-Mobilitätsgesellschaft mbH & Co. KG

### Weiterer Nutzen

Barrierefreiheit, Emissionsschutz (Lärm), Förderung der Elektromobilität

### Fördermöglichkeiten

Bei Neuananschaffung Förderrichtlinie Elektromobilität

<sup>42</sup> Bei Umstellung auf Elektroantrieb, auf Basis der derzeitigen Fahrleistung und im Falle der Nutzung von 100% Ökostrom

## 5.5 Maßnahmenübersicht, THG-Einsparungen und Zeitplan

Die Betrachtung der möglichen CO<sub>2</sub>-Reduktion findet hier im Verhältnis zum Jahr 2008 statt. Als Vergleichsjahr wird deshalb das Jahr 2008 gewählt, da die Europäische Union im Weißbuch des Jahres 2011 explizite Klimaschutzziele hinsichtlich einer CO<sub>2</sub>-Reduktion, auch im Teilbereich Verkehr, bis zum Jahr 2030 bzw. 2050 ausgegeben hat. Hinzu kommen die qualitativen Zielsetzungen des 2015 beschlossenen Abkommens von Paris, das eine Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C sowie Netto-Null-Treibhausgasemissionen in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts vorsehen.

**Tab. 12: Klimaschutzziele der Europäischen Union**

	Ziel bis 2020	Ziel bis 2030	Ziel bis 2050
Insgesamt	-20% CO <sub>2</sub>	X	-80-95% CO <sub>2</sub>
Verkehr	X	-20% CO <sub>2</sub> (im Vergleich zu 2008)	-60% CO <sub>2</sub>

Quelle: Planersocietät nach Weißbuch der EU

Auch wenn keine weiteren Anstrengungen zur klimafreundlichen Mobilität durch die Stadt Bad Salzuflen unternommen werden, wird der CO<sub>2eq</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2030 voraussichtlich zurückgehen. Dies ist allein durch technologische Fortschritte zu erklären. Durch die voranschreitende Marktdurchdringung von Elektro- und Hybridfahrzeugen wird sich der CO<sub>2eq</sub>-Ausstoß zwar reduzieren, im Betrachtungszeitraum ist jedoch nicht mit einem vollständigen Flottenaustausch zu rechnen. So wird davon ausgegangen, dass in Europa der Verbrennungsmotor bis 2025 auch weiterhin die bevorzugte Antriebsart bleiben wird. Bis 2030 wird der Markt zwischen klassischen und alternativen Antriebsformen immerhin gleichmäßig aufgeteilt sein<sup>43</sup>. Dennoch wird dies auf die Flottenemissionen zunächst nur geringfügige Auswirkungen haben, bedingt durch anhaltend hohe Verkaufszahlen von Fahrzeugen mit einem vergleichsweise hohen Verbrauch (z. B. SUV). Insgesamt können die Flottenemissionen daher bis 2025 um bis zu 9 g CO<sub>2</sub>/km und im Jahr 2030 um bis zu 14 g CO<sub>2</sub>/km sinken<sup>44</sup>. Bezogen auf die Stadt Bad Salzuflen würde dies einen technologisch bedingten Rückgang der CO<sub>2eq</sub>-Emissionen im Jahr 2030 auf rund 136.000 t CO<sub>2eq</sub> bedeuten.

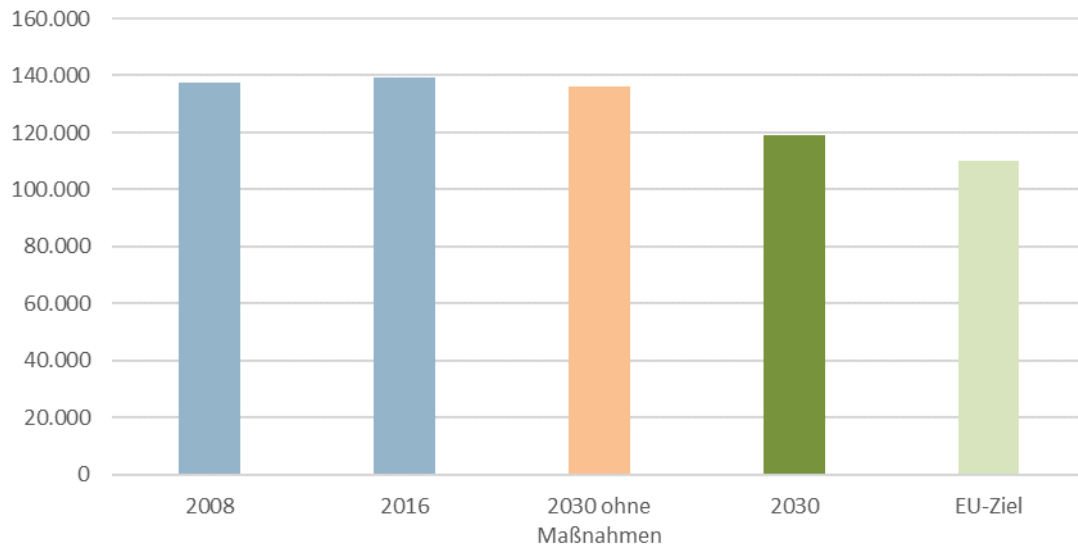
Die Stadt Bad Salzuflen kann diesen grundlegenden Trend allerdings verstärken, indem sie die vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzt. Allein durch die Umsetzung der im Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität enthaltenen Maßnahmen können bereits Reduktionen erreicht werden. Darüber hinaus ist aber davon auszugehen, dass bei und durch Umsetzung der Maßnahmen eine weitere Sensibilisierung der Bevölkerung stattfinden wird. Dies bezieht sich sowohl auf eine stärkere Ausrichtung auf die Nutzung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV), als auch auf eine schnellere und stärkere Durchdringung alternativer Antriebe in der Pkw-Flotte der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Bad Salzuflen. Vor allem der Modal Shift, also die Veränderung der Verkehrsmittelverteilung vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds,

<sup>43</sup> Boston Consult 2017

<sup>44</sup> RWTH Aachen 2014, S. 57

lassen sich dabei nur schwer prognostizieren. Im Klimaschutzszenario 2030 wurde daher zunächst mit konservativen Veränderungen des Modal Split gerechnet, der durch einen technisch bedingten Rückgang der THG-Emissionen im Kfz-Verkehr unterstützt wird. Somit könnte der CO<sub>2eq</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2030 auf ca. 119.000 t reduziert werden.

**Abb. 60: Mögliche CO<sub>2eq</sub>-Reduktion in t im Verkehr**



Quelle: Planersocietät

Dies würde allerdings noch nicht den Klimaschutzzielen der Europäischen Union genügen. Demgemäß dürfte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr in Bad Salzuflen im Jahr 2030 lediglich rund 110.000 t betragen. Um ein solches Ziel, unter den gleichen technischen Gesichtspunkten wie bei den anderen Szenarien angenommen, zu erreichen, müsste sich die Verkehrsmittelwahl in der Stadt Bad Salzuflen deutlicher verändern. Der MIV-Anteil dürfte dann bei lediglich rund 45% (heute 68%) liegen.

Insgesamt wird hiermit deutlich, dass sich die Stadt Bad Salzuflen zwar auf einen guten, aber weiterhin steinigen Weg begeben hat. Die Anstrengungen zum Klimaschutz im Bereich der Mobilität sind mit Aufstellung des Klimaschutz-Teilkonzeptes klimafreundliche Mobilität nicht vorbei, vielmehr müssen sie weiter intensiviert werden.

Abb. 61: Zeit- und Finanzierungsplan (größere Ansicht siehe Anhang)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	SUMMEsach (€)	SUMMEemi (t THG)
Ü1 Park statt Parken													0 €	
Ü2 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW													0 €	
Ü3 Optimierung des Pflege- und Instandhaltungsprogramms für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	1.200.000 €	
Ü4 Verkehrserziehung fortsetzen	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	60.000 €	
Ü5 Mobilitätsmanagement	50.000 €	50000	50000	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	600.000 €	385
Ü5 I Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	15.000 €		15.000 €		15.000 €		15.000 €		15.000 €		15.000 €		90.000 €	
Ü5 II Mobilitätsmanagement in Betrieben													0 €	385
Ü5 III Schulisches Mobilitätsmanagement													0 €	
F1 Fußverkehrsförderung durch freie Wege & attraktive Straßenräume													0 €	55
F2 Barrieren überwinden - Querungen schaffen													0 €	22
F3 Wege für den Fußverkehr – Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen		10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	110.000 €	77
F4 Schulwegepläne für den Fuß- und Radverkehr													0 €	
R1 Wege für den Radverkehr – Das Radverkehrsnetz entwickeln			150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	3.300.000 €	1.000
R2 Fortführung der Anpassung von Radinfrastrukturen an Knoten													0 €	288
R3 Fahrradparken - Ausbau der Abstellanlagen													0 €	60
R4 StadtRad für alle – Ausweitung des E-Bike-Verleihs		10.000 €	15.000 €										25.000 €	
R5 Öffentlichkeit- und Pressesarbeit für den Radverkehr	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	60.000 €	
M1 Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt		35.000 €											35.000 €	140
M2 Verträgliche Straßenraumgestaltung													0 €	
M3 Prüfauftrag - Zuweisung von Stellplätzen im Straßenraum													0 €	25
M4 Einrichten von Elternhaltestellen													0 €	17
M5 Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks													0 €	14
M6 Prüfauftrag - Ausweitung E-Carsharing													0 €	70
M7 Mobility on Demand													0 €	150
M8 Prüfauftrag - Pilotversuch autonomes Shuttle													0 €	
M9 Mobilstation 2 - der barrierefreie ZOB			250.000 €										250.000 €	
M10 Der Kurstadt - Bahnhof							20.000 €						20.000 €	
M11 Prüfauftrag - Anbindung Bielefeld													0 €	
M12 Klimafreundliche Stadtbussflotte													0 €	3.052
M13 PaulinE - die saubere Erlebnisbahn													0 €	72
Gesamt klimafreundliche Mobilität: 5.750.000 €	175.000 €	215.000 €	600.000 €	320.000 €	335.000 €	320.000 €	355.000 €	320.000 €	785.000 €	770.000 €	785.000 €	770.000 €	5.750.000 €	5.812 t CO <sup>2</sup>

Quelle: Planersocietät



## 6 Verstetigungsstrategie

Ziel ist es den Klimaschutz dauerhaft in der Verwaltung zu implementieren und zu verankern. Mit Hinblick auf den Klimaschutz im Bereich Mobilität/Verkehr ist hier vor allem die Förderung der Nahmobilität wichtig. Es kann daher auch wichtig sein, einen Arbeitskreis Nahmobilität oder Umweltverbund, ähnlich dem der bereits im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Konzeptes durchgeführt wurde, einzurichten.

Vertreter von Politik (interfraktionell), Verwaltung und Verbänden sind hierdurch kontinuierlich in die Entwicklung und Entstehung von Verkehrsmaßnahmen eingebunden. Das Thema Nahmobilität kann dort einen Themenschwerpunkt darstellen. So könnte beispielsweise zukünftig die Ausgestaltung und Abstimmung entwickelter Maßnahmen besprochen werden.

Die entsprechenden Ausschüsse sind im Rahmen der Weiterentwicklung der Maßnahmen zu beteiligen. Hier sind die in einem möglichen Arbeitskreis entwickelten Maßnahmen vorzustellen, abzustimmen und zu beschließen.

Zusätzlich ist neben der kommunalen Abstimmung auch eine Kooperation mit den Nachbarkommunen notwendig – dies spielt insbesondere auch für die Entwicklung des Alltagsnetzes im Radverkehr eine entscheidende Rolle. Hierbei sollen die Anschlüsse in die Nachbarkommunen sowie ein attraktiver Übergang gemeinsam sichergestellt werden. Auf diese Weise können insbesondere längere Wege mit dem Rad attraktiv gemacht werden und eine Verlagerung vom MIV steigt insbesondere auf Wegestrecken, die über die Stadtgrenzen hinaus verlaufen.

Darüber hinaus ist eine regelmäßige Abstimmung mit dem Kreis Lippe anzustreben, um die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität über den gesamten Kreis abzustimmen. Ebenso sollte der Austausch mit den betreffenden Straßenbaulastträgern beachtet werden. Des Weiteren sollte auch der Gedanke der RegioPole Bielefeld weiter verfestigt und auch in den Verkehrsstrukturen ersichtlich gemacht werden. Insbesondere im Rahmen der Regionale 2022 sollten hier Projekte angestoßen und umgesetzt werden und eine enge Vernetzung mit weiteren Akteuren und Partnern in der Region stattfinden.

Insgesamt ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen nicht im laufenden Geschäft der vorhandenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Bad Salzuflen möglich ist. Insgesamt beläuft sich der Arbeitsaufwand grob kalkuliert auf ca. 4.500 Stunden. Auch wenn diese nicht innerhalb eines Jahres abgearbeitet werden müssen, so entfällt doch viel Arbeitsaufwand vor allem auf die nächsten Jahre zur Initiierung und Grundsteinbildung für die darauffolgenden Jahre. Daher wurde auch bereits bei einigen Maßnahmen von der Schaffung einer neuen Stelle „Klimaschutzmanager Mobilität“ ausgegangen. Eine solche Stelle kann mit Bundesmitteln gefördert werden. Eine Umsetzung des gesamten Maßnahmenplans ist ohne die Schaffung dieser neuen Stelle nur schwer vorstellbar.

Der Umsetzung der Maßnahmen wurde insgesamt mit rund 5 Mio. Euro kalkuliert. Gegebenenfalls können je nach Ausgestaltung der Maßnahmen höhere Kosten entstehen. Je nach Maßnahme und Auftragsvolumen können hier regionale bzw. lokale Unternehmen beauftragt werden, womit eine erhebliche lokale Wertschöpfung zu erreichen ist. Für die Stadt Bad Salzuflen als Kurstadt kann aber

vor allem eine weiter steigende Aufenthaltsqualität, bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie ein nachhaltigeres Handeln und damit ein Image-Gewinn erreicht werden. Dies kann einen zusätzlichen Schub geben und die wichtige Gesundheits- und Fremdenverkehrsbranche der Stadt unterstützen und weiter stärken.

## 7 Controlling-Konzept

Für eine erfolgreiche, nachvollziehbare und kontrollierte Umsetzung des Handlungskonzepts bedarf es einer verifizierten Evaluation des Umsetzungsfortschritts. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z. B. Mobilitäts-/Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige ausschlaggebende Veränderungen abzusehen und ein entsprechendes – flexibles – Handlungskonzept zu formulieren, dient ein begleitendes Evaluations- und Controlling-Konzept dazu, Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und Zielerreichung im Umsetzungsprozess frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren zu können.

Dementsprechend gilt es, ein messbares Indikatorensystem zu entwickeln, welches als Kontrollinstrument hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmenumsetzung dient. Für eine geeignete Evaluierung, ob und auch wie erfolgreich bzw. effektiv eine Maßnahme umgesetzt ist, wird das definierte Zielkonzept herangezogen. Anhand der Oberziele mit den jeweiligen Unterzielen kann der Zielerreichungsgrad nachvollziehbar geprüft werden, um dann ggf. nachjustieren zu können. Hierbei ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

Darüber hinaus bedarf es einer transparenten Gestaltung des Bewertungsprozesses. Eine regelmäßige Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten ermöglicht hierbei die kontinuierliche Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber potenziellen Änderungen aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen.

Für eine belastbare Erfolgskontrolle des fortschreitenden Umsetzungsprozesses bedarf es einer regelmäßigen Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten. Dies ermöglicht in turnusmäßigen Intervallen von fünf Jahren die Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit, führt einen transparenten Prozess fort und erlaubt die Justierung einzelner Stellschrauben im Falle von identifizierten Zielabweichungen. Die Regelmäßigkeit erlaubt eine erneute (potenzielle) Konfiguration in kleinen Schritten ohne den bisherigen Verlauf vollständig überprüfen zu müssen.

Tab. 13: Beispielhafte Indikatoren als Messgröße zur Evaluation

Maßnahme	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
Park statt Parken	Zählung der Nutzenden, Befragungen	Umsetzungs- begleitend
Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW	Vorhandensein der Mitgliedschaft, Erfüllung der Kriterien einer Mitgliedschaft in der AGFS	Alle 2 Jahre
Pflege- und Instandhaltungspro- gramm	Aufbringung von finanziellen Mitteln pro Einwohner	jährlich
Verkehrserziehung fortsetzen	Evaluation von Kampagnenarbeit	Alle 5 Jahre
Mobilitätsmanagement	Anzahl an Teilnehmenden am MM	Alle 2 Jahre
Neubürgermarketing	Befragung der Empfänger	Alle 2 Jahre
Bad-Salzuflen-Card	Befragung von Einwohnern und Gästen	Alle 2 Jahre
Fußverkehrsförderung durch freie Wege	Modal Split-Anteil des Fußverkehrs, Anzahl an Umgestaltungen, Befragung	Alle 5 Jahre
Barrieren überwinden	Modal Split-Anteil des Fußverkehrs, Anzahl an geschaffenen Querungen, Befragung	Alle 5 Jahre
Wege für den Fußverkehr	Modal Split-Anteil des Fußverkehrs, Befra- gung	Alle 5 Jahre
Wege für den Radverkehr	Anteil Radrouten, die den vorgeschlagenen Vorgaben entsprechen, Modal Split-Anteil des Radverkehrs, Befragung, Unfallanalyse	Alle 5 Jahre
Fortführung der Anpassung von Radinfrastrukturen an Knoten	Anteil radfahrerfreundlicher Knotenpunkte, Modal Split-Anteil des Radverkehrs, Befra- gung, Unfallanalyse	Alle 5 Jahre
Fahrradparken	Auslastung und wild abgestellte Fahrräder, Befragung	jährlich
StadtRad für alle	Nutzungen, Befragung	Alle 2 Jahre
Öffentlichkeits- und Pressear- beit für den Radverkehr	Befragung	Alle 2 Jahre
Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt	Auswertungen zum Verkehrsverhalten, Be- fragung von Kunden und Gewerbetreibenden, Auswertung von Parkraumdaten	Umsetzungs- begleitend
Verträgliche Straßenraumge- staltung	Geschwindigkeitsmessungen, Befragung	Alle 2 Jahre

Maßnahme	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
Prüfauftrag – Zuweisung von Stellplätzen im Straßenraum	Anzahl und Anteil Stellplätze für Elektro- und Sharing-Fahrzeuge	Alle 2 Jahre
Einrichten von Elternhaltestellen	Unfallanalyse, Befragung	Jährlich
Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks	Anteil an Elektrofahrzeugen am Fahrzeugpool	Alle 5 Jahre
Prüfauftrag – Ausweitung E-Car-sharing	Nutzungen, Befragung	Alle 2 Jahre
Mobility on demand	Nutzungen, Befragung	Alle 2 Jahre
Prüfauftrag – Pilotversuch autonomes Shuttle	Nutzungen, Befragung	Umsetzungsbegleitend
Mobilstation 2 – Der barrierefreie ZOB	Befragung, ggf. Modal Split	1 Jahr nach Umsetzung
Der Kurstadt-Bahnhof	Befragung, ggf. Modal Split	1 Jahr nach Umsetzung
Prüfauftrag – Anbindung Bielefeld	Nutzungen, Befragung, Modal Split	Umsetzungsbegleitend
Klimafreundliche Stadtbusflotte	Anteil an klimafreundlichen Fahrzeugen an der Stadtbusflotte	Alle 7 Jahre
PaulinE	Umsetzung, Befragung	Alle 2 Jahre

Quelle: Planersocietät

## 8 Kommunikationsstrategie

Die Erstellung des Klimaschutz-Teilkonzeptes klimafreundliche Mobilität wurde bereits durch einen aktiven Planungsdialog begleitet. Neben der Verwaltung, Politik und Akteuren in Schlüsselpositionen wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Planungsprozess einzubringen. Dies sollte zukünftig im Rahmen der Realisierung des Handlungskonzepts beibehalten und ggf. optimiert werden, sodass die Transparenz des Teilkonzeptes erhalten bleibt und die „Ergebnisse“ sicht- und erlebbar werden. Grundlage ist eine kontinuierliche Pressearbeit, die die erreichten Meilensteine zum Anlass nimmt, mit dem Thema klimafreundliche Mobilität in die Öffentlichkeit zu gehen und den Prozess so transparent zu machen.

Darüber hinaus hängt der Umsetzungserfolg von Maßnahmen stark von der Akzeptanz – und damit der Nutzung – von Seiten der betroffenen Bevölkerung sowie Akteuren vor Ort ab. Um hierfür bereits von Beginn an einen erfolgsversprechenden Ansatz zu verfolgen, bedarf es einer kontinuierlichen Kommunikationsstrategie, welche im Rahmen des Konzepts einheitlich gestaltet und kommuniziert wird. Eine erfolgreiche Strategie kann dabei auf zwei wesentlichen Säulen basieren:

- Vorbild sein sowie
- Bevölkerung aktivieren.

### *Vorbild sein*

Politische Entscheidungsträger sowie prominente Akteure vor Ort (z. B. Unternehmen, Institutionen) können im Rahmen der Konzeptrealisierung eine Vorbildfunktion einnehmen und diese als sogenannte „early Adopters<sup>45</sup>“ im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber“ nach außen tragen. Hierdurch können drei Effekte zugunsten des Klimaschutz-Teilkonzeptes sowie der jeweiligen Akteure ausgelöst werden:

- Bekanntmachung neuer Mobilitätsangebote/Techniken durch die sichtbare Nutzung im öffentlichen Raum
- Aufzeigen der praxistauglichen Nutzung der Technik/des Angebots im Alltag
- Verknüpfung eines positiven klimafreundlichen Images des Akteurs gegenüber der Öffentlichkeit

So können z. B. Firmen im Rahmen der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Elektrofahrzeuge (Pkw und/oder Pedelecs) in die hauseigene Flotte einführen, Schulen bieten ihren Schüler/-innen alternative Anfahrtswege zum „Elterntaxi“ an und kurzstreckenintensive Dienstleistungen nutzen Lastenpedelecs als Lieferfahrzeuge. Die Realisierung solcher Projekte zeigt klimafreundliche Mobilität im öffentlichen Leben, veranschaulicht die Praxistauglichkeit und weckt Interesse bei anderen Akteuren bzw. der Bevölkerung.

---

<sup>45</sup> frühzeitige Anwender: i. d. R. Personen, die die neuesten Techniken oder die neuesten Varianten von Produkten/Angeboten nutzen

### Bevölkerung aktivieren – Veranstaltungen, Aktionen, Kampagnen

Neben der Vorbildfunktion einzelner Institutionen bedarf es parallel einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, bei der verschiedene Zielgruppen konkret angesprochen werden, wie z. B. öffentliche Veranstaltungen zu klimafreundlicher Mobilität oder Events, die in den Arbeitsalltag eingebunden werden können. So bieten Veranstaltungen die Möglichkeit neue Mobilitätsangebote/Techniken kennenzulernen, Funktionsweisen zu verstehen und ggf. selbst testen zu können. Hierdurch können Vorbehalte und Hemmnisse frühzeitig ausgeräumt und damit die Akzeptanz gegenüber zukünftigen Entwicklungen erhöht werden. Gleichzeitig bietet der direkte Austausch mit potenziellen Nutzer/-innen die Chance für die Projektverantwortlichen eventuelle Nachbesserungen hinsichtlich Funktionalität oder – fachlich bedingtem – voreingenommenem Selbstverständnis vorzunehmen.

Mit dem Frühlingsfest „Schötmar ist mobil“ wurde im Jahr 2018 bereits ein derartiges Format erfolgreich erprobt. Ähnliche Events sollten kontinuierlich fortgeführt und ggf. auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden.

**Abb. 62: Werbeplakat zum Frühlingsfest**



Quelle: Planersocietät

Weitere gute Möglichkeiten, um das Thema klimafreundliche Mobilität als Ganzes, aber auch Teilbereiche wie Radverkehr zur fördern und in den Fokus der Öffentlichkeit zu bringen, sind durch die Messe Bad Salzuflen gegeben. Mit der „Mevelo“, der Fahrradmesse für die Region OWL findet auch hier Ende Januar des Jahres 2019 bereits ein Event statt, dessen regelmäßige Wiederholung wünschenswert wäre. Vorstellbar wäre dabei in Zukunft auch eine Präsenz der Stadt Bad Salzuflen um auch das Thema „Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel“ in der Stadt Bad Salzuflen zu informieren.

In gleichem Rahmen können temporäre Kampagnen oder Wettbewerbe (betriebsintern/kommunal) dazu beitragen, für klimafreundliche Fortbewegung als Alternative zum privaten Pkw zu begeistern. Hierbei ist v. a. eine Regelmäßigkeit im Sinne von sich wiederholender Öffentlichkeitsarbeit wichtig, so dass der Gedanke der klimafreundlichen Mobilität in regelmäßigen Abständen wiederbelebt wird und sich gleichzeitig ein identitätsstiftender Wiedererkennungswert in der Stadt verankert. Dies kann darüber hinaus zur weiteren Etablierung und Schärfung des Gesundheitsprofils der Stadt und der Wichtigkeit des Themas Gesundheit, im Rahmen der Luftqualität aber auch der alltäglichen Bewegung von Einwohnern wie Besuchern genutzt werden.

## Quellenverzeichnis

- AGFS [Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.] 2019:** Willkommen bei der AGFS. Abgerufen von <http://www.agfs-nrw.de> (zuletzt aktualisiert am k.A., zugegriffen am 09.01.2019)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001,** in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
- BCG [Boston Consulting Group] 2017:** Elektrofahrzeuge werden ab 2030 voraussichtlich die Hälfte des weltweiten Automobilmarktes ausmachen. Abgerufen von [https://www.bcg.com/de-at/d/press/06Nov2017-PM\\_The-Electric-Car-Tipping-Point-175834](https://www.bcg.com/de-at/d/press/06Nov2017-PM_The-Electric-Car-Tipping-Point-175834) (zuletzt aktualisiert am 06.11.2017, zugegriffen am 09.01.2019)
- BMVi [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastrukturu] 2014:** Fahrrad-Monitor Deutschland 2017 – Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Abgerufen von [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiX-Y7i1uDfAhU6AGMBHRDCCUQF-jAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bmvi.de%2FShared-Docs%2FDE%2FAnlage%2FG%2Ffahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf%3F\\_blob%3DpublicationFile&usg=AOvVaw2hG-vWwgJA3jitz4eF5Qx9](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiX-Y7i1uDfAhU6AGMBHRDCCUQF-jAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bmvi.de%2FShared-Docs%2FDE%2FAnlage%2FG%2Ffahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf%3F_blob%3DpublicationFile&usg=AOvVaw2hG-vWwgJA3jitz4eF5Qx9) (zuletzt aktualisiert am 25.10.2017, zugegriffen am 09.01.2019)
- BMVBS [Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung] 2012:** Kosten energierelevanter Bau- und Anlagenteile bei der energetischen Modernisierung von Wohngebäuden. Abgerufen von [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiL7sHuz-DfAhXTDmMBHcJ3BzMQF-jAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bbsr.bund.de%2FBBSR%2FDE%2FVeroeffentlichungen%2Fministerien%2FBMVBS%2FOnline%2F2012%2FDL\\_ON072012.pdf%3F\\_blob%3DpublicationFile%26v%3D2&usg=AOvVaw1UGhyTAffUqCJ-08w4tS2A](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiL7sHuz-DfAhXTDmMBHcJ3BzMQF-jAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bbsr.bund.de%2FBBSR%2FDE%2FVeroeffentlichungen%2Fministerien%2FBMVBS%2FOnline%2F2012%2FDL_ON072012.pdf%3F_blob%3DpublicationFile%26v%3D2&usg=AOvVaw1UGhyTAffUqCJ-08w4tS2A) (zuletzt aktualisiert am 07.2012, zugegriffen am 09.01.2019)
- BPW Hamburg 2010:** Stadtentwicklungskonzept Bad Salzuflen 2020. Abgerufen von [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiAt-LDX2eDfAhWCiIsKHY0gCKEQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.stadt-bad-salzuflen.de%2Ffileadmin%2Fcontent%2Fstadt%2Fdocuments%2FA6\\_Planen\\_Bauen\\_Umwelt%2FStadtplanung%2FStadtentwicklung%2FAbschlussbericht\\_STEK\\_Bad\\_Salzuflen\\_gesamt\\_11\\_02\\_18.pdf&usg=AOvVaw3wqqnCjrOX3o8wWdgUJaxK](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiAt-LDX2eDfAhWCiIsKHY0gCKEQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.stadt-bad-salzuflen.de%2Ffileadmin%2Fcontent%2Fstadt%2Fdocuments%2FA6_Planen_Bauen_Umwelt%2FStadtplanung%2FStadtentwicklung%2FAbschlussbericht_STEK_Bad_Salzuflen_gesamt_11_02_18.pdf&usg=AOvVaw3wqqnCjrOX3o8wWdgUJaxK) (zuletzt aktualisiert am 10.2010, zugegriffen am 09.01.2019)
- Bundesanstalt für Straßenwesen 2008:** Kinderunfallatlas
- Bundesanstalt für Straßenwesen 2012:** Kinderunfallatlas
- Energielenker – Die Berater 2018:** Bericht zur Energie- und Treibhausgasbilanz für die Stadt Bad Salzuflen. Als Druckversion vorhanden (zuletzt aktualisiert am 11.01.2018, zugegriffen am 09.01.2018)



- Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** vom 30.11.2016, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil 1 Nr. 59, ausgegeben zu Bonn am 13.12.2016
- FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2003:** Theoretische Grundlagen des Straßenverkehrs. Abgerufen von <https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsmanagement/310-theoretische-grundlagen-des-strassenverkehrs.html> (zuletzt aktualisiert am 25.06.2018, zugegriffen am 09.01.2019)
- Gehl, Jan 2014:** Die Menschen in Bewegung setzen. In: Harald Willenbrock (Hg.): Die Menschen in Bewegung setzen (2014), S. 78-84
- IT.NRW [Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen] 2018:** IT-Dienstleister des Landes und Statistisches Landesamt. Abgerufen von <https://www.it.nrw/itnrw> (zuletzt aktualisiert 2019, zugegriffen am 09.01.2019)
- KVG Lippe mbH (2018):** Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe
- Innenministerium und Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2008):** Aufgaben Polizei bei Verkehrsunfällen. Abgerufen von [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_vbl\\_de-tail\\_text?anw\\_nr=7&vd\\_id=11023&ver=8&val=11023&menu=1&vd\\_back=N](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_de-tail_text?anw_nr=7&vd_id=11023&ver=8&val=11023&menu=1&vd_back=N) (zuletzt aktualisiert am 29.09.2008, zugegriffen am 09.01.2019)
- Landesbetrieb Straßen.NRW (2015):** Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB) – Anzahl durchschnittliche Verkehrsmenge Kfz pro Tag (DTV Kfz)
- Regionalverband FrankfurtRheinMain 2011:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – Neuausgabe 2010. Abgerufen von [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiX-Y7i1uDfAhU6AGMBHRDCCUUF-IAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bmvi.de%2FShared-Docs%2FDE%2FAnlage%2FG%2Ffahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf%3F\\_blob%3DpublicationFile&usg=AOvVaw2hG-vWwgJA3jtz4eF5Qx9](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiX-Y7i1uDfAhU6AGMBHRDCCUUF-IAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.bmvi.de%2FShared-Docs%2FDE%2FAnlage%2FG%2Ffahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf%3F_blob%3DpublicationFile&usg=AOvVaw2hG-vWwgJA3jtz4eF5Qx9) (zuletzt aktualisiert am 10.05.2011, zugegriffen am 09.01.2019)
- RWTH Aachen Universität 2014:** BMWi präsentiert neue Studie zu CO<sub>2</sub>-Minderungspotentialen. Abgerufen von <https://www.ika.rwth-aachen.de/de/pressemitteilungen/1859-bmwi-pr%C3%A4sentiert-neue-studie-zu-co2-minderungs-potenzialen-bei-pkw-und-leichten-nutzfahrzeugen.html> (zuletzt aktualisiert am 27.01.2015, zugegriffen am 09.01.2019)
- Statistisches Bundesamt 2017:** 548 Pkw je 1 000 Einwohner – Pkw-Dichte auf neuem Höchststand, EU-weit Rang 6. Abgerufen von [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2017/PD17\\_27\\_p002pdf.pdf;jsessionid=A4D788AF2D5B638EEDE773C898AA75C7.InternetLive2?\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2017/PD17_27_p002pdf.pdf;jsessionid=A4D788AF2D5B638EEDE773C898AA75C7.InternetLive2?_blob=publicationFile) (zuletzt aktualisiert am 04.07.2017, zugegriffen am 09.01.2019)
- SHP Ingenieure 2010:** Stadt Bad Salzuflen Verkehrskonzept Innenstadt. Abgerufen von <https://www.stadt-bad-salzuflen.de/planen-bauen-umwelt/stadtplanung/verkehrsplanung.html> (zuletzt aktualisiert am 10.06.2010, zugegriffen am 09.01.2019)

**UBA [Umweltbundesamt] 2007:** Umweltdaten Deutschland. Abgerufen von <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltdaten-deutschland-2007> (zuletzt aktualisiert am 11.2007, zugegriffen am 09.01.2019)

## Bilderquellen

### **Planersocietät:**

Abb. 1, Abb. 2, Abb. 3, Abb. 4, Abb. 5, Abb. 6, Abb. 7, Abb. 8, Abb. 9, Abb. 10, Abb. 11, Abb. 12, Abb. 13, Abb. 14, Abb. 15, Abb. 16, Abb. 17, Abb. 18, Abb. 19, Abb. 20, Abb. 21, Abb. 24, Abb. 25, Abb. 26, Abb. 27, Abb. 28, Abb. 29, Abb. 31, Abb. 32, Abb. 34, Abb. 35, Abb. 36, Abb. 37, Abb. 38, Abb. 39, Abb. 40, Abb. 43, Abb. 45, Abb. 47, Abb. 51, Abb. 52, Abb. 53, Abb. 54, Abb. 55; Abb. 61, Abb. 62, Abb. 63, Abb. 64

### **Stadt Bad Salzuflen:**

Abb. 22, Abb. 23, Abb. 41, Abb. 42, Abb. 44, Abb. 49, Abb. 50, Abb. 57; Abb. 59

### **Scape Landschaftsarchitekten 2009:**

Abb. 30

### **Haushaltsbefragung Kreis Lippe:**

Abb. 33

### **The urban institute 2018:**

Abb. 46

### **urb-i.com:**

Abb. 48

### **Straßen.NRW:**

Abb. 56

### **SHP Ingenieure 2010:**

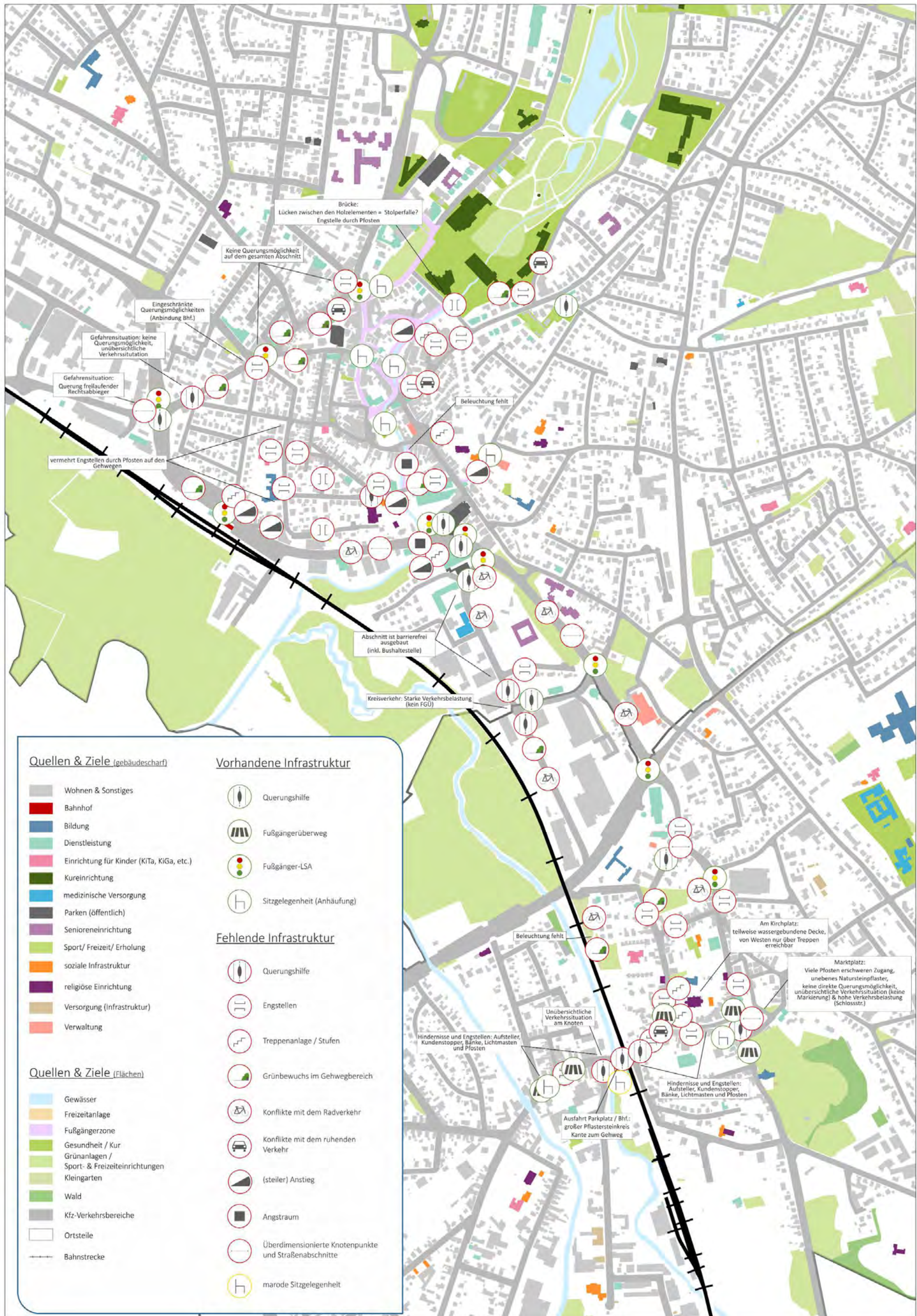
Abb. 58

### **Zukunftsnetz NRW 2017:**

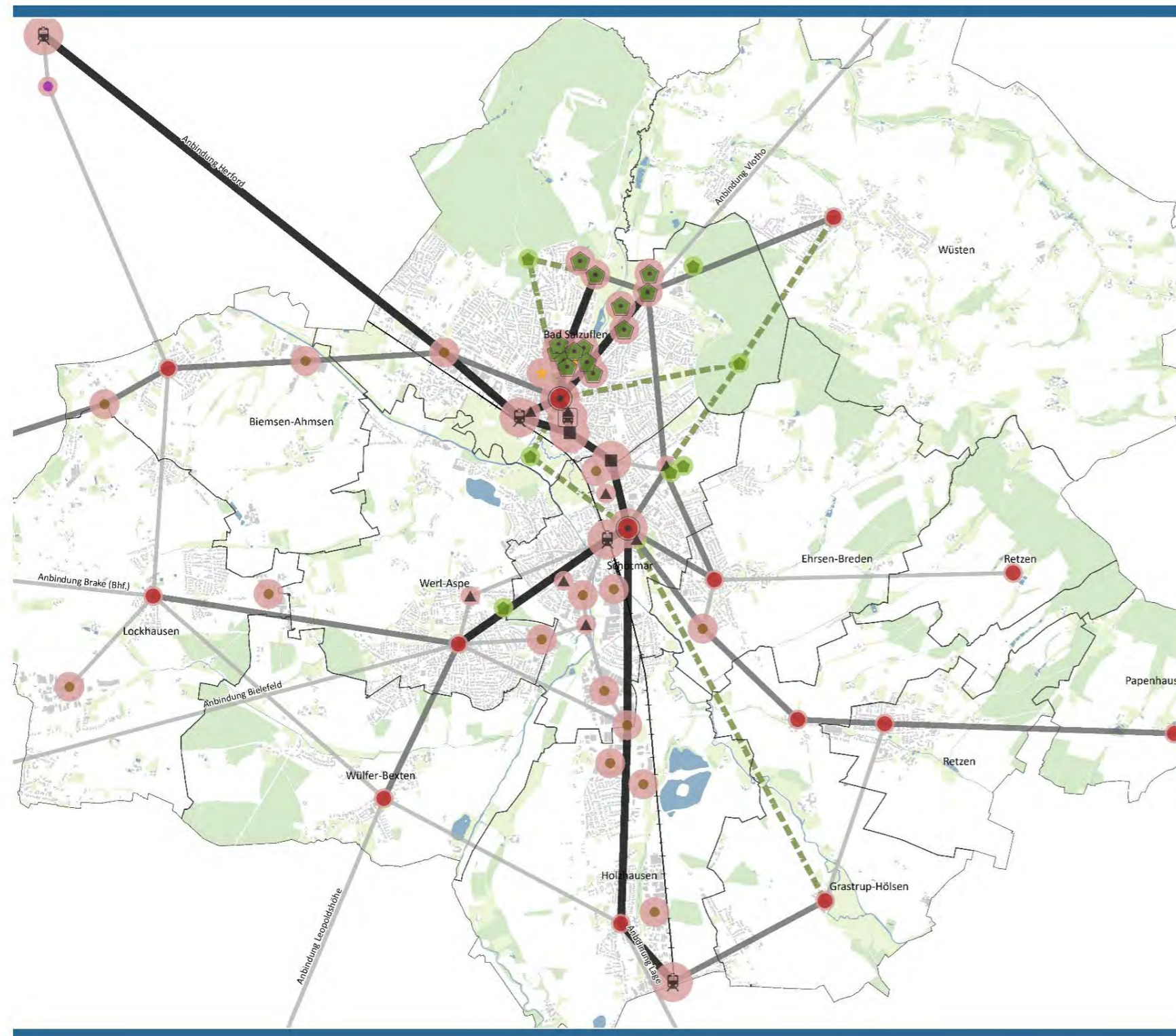
Abb. 60

## Anhang

Bestandsanalyse Fußverkehr

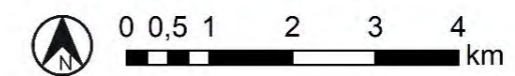


Karte Wunschliniennetz

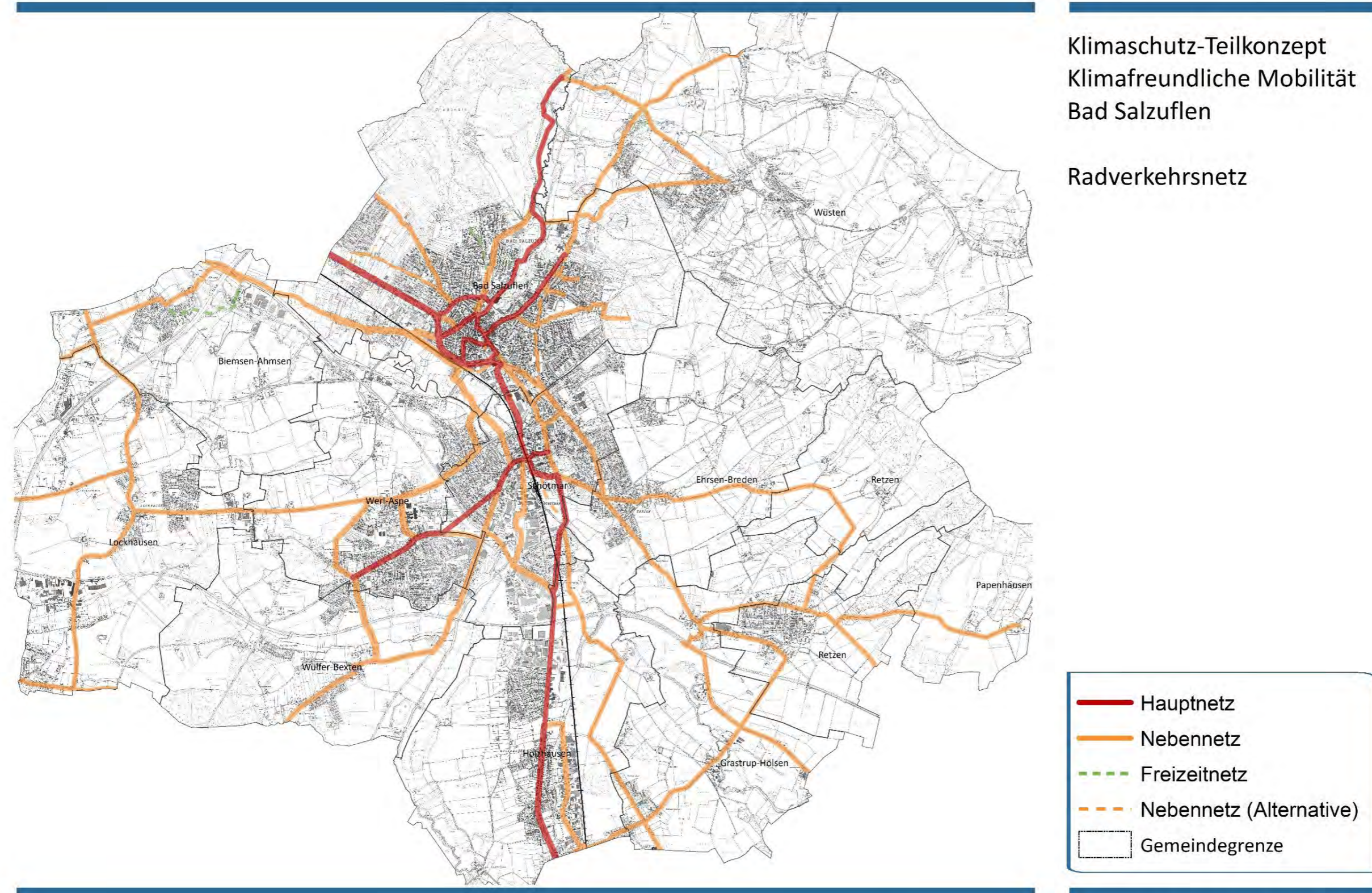


Klimaschutz-Teilkonzept  
Klimafreundliche Mobilität  
Bad Salzflen

Wunschliniennetz Radverkehr

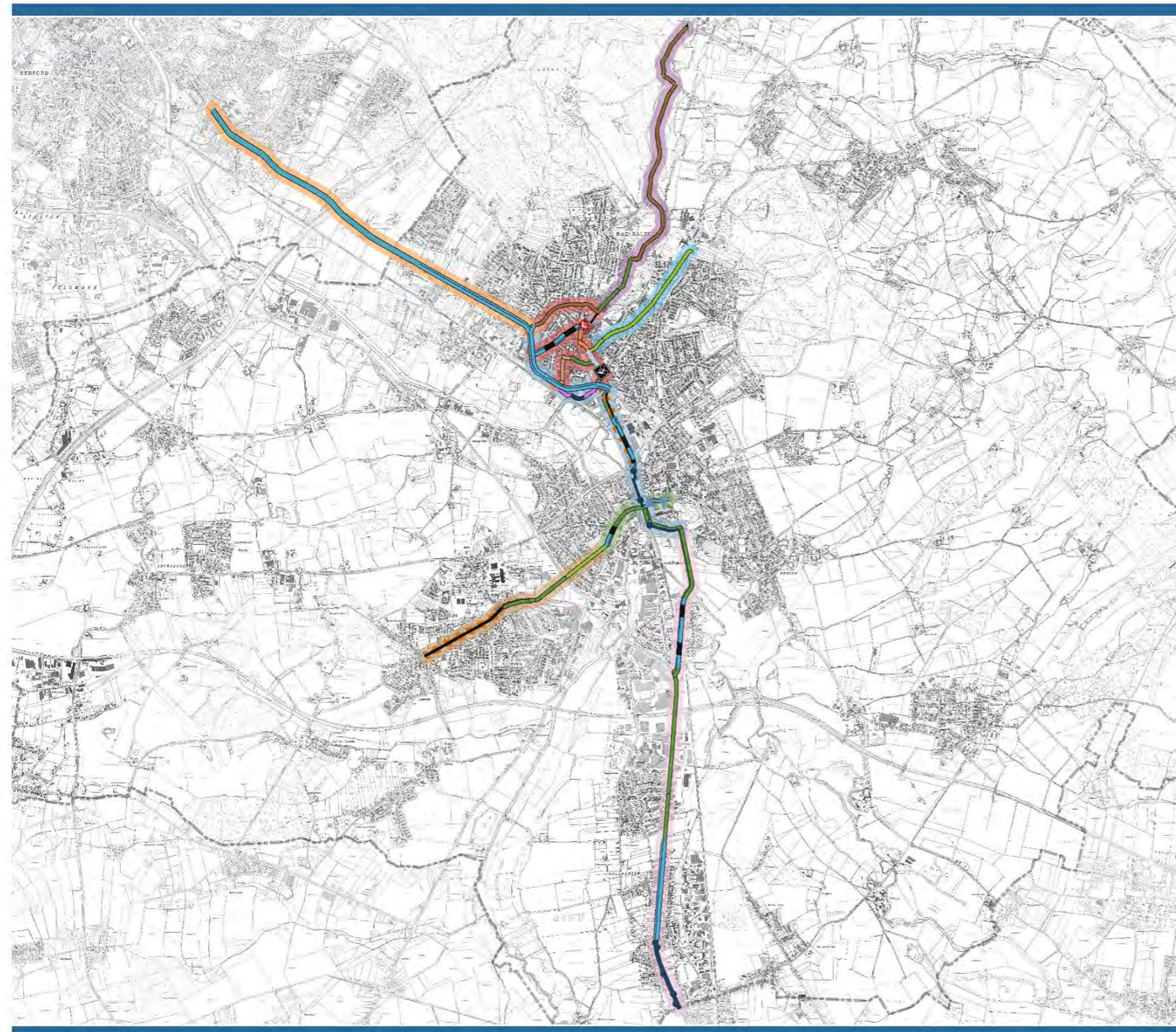


Karte Radverkehrsnetz
















Quelle: Planersocietät

## Karte Hauptachsen Radverkehr - Maßnahmen


 Klimaschutz-Teilkonzept  
 Klimafreundliche Mobilität  
 Bad Salzungen

## Hauptachsen Radverkehr

## Maßnahmen

-  Radweg vorhanden
-  Fahrradstraße
-  geschützter Radweg
-  Neubau Fuß- und Radweg
-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  Freigabe Radverkehr
-  Einbahnstraße freigeben
-  Benutzungspflicht aufheben
-  Asphaltieren
-  Fahrbahnbelag erneuern
-  Piktogrammsteine
-  Anpassung gemäß ERA
-  Freigabezeiten anpassen
-  keine Maßnahme

## Achsen

-  Innenstadt - Herford
-  Querung der Innenstadt
-  Innenstadt - Vlotho
-  Innenstadt - Wüsten
-  Innenstadt - Schötmar
-  Querung Schötmar/ Schötmar Zentrum
-  Schötmar - Knetterheide/ Werl-Aspe
-  Schötmar - Lage
-  Gemeindegrenze



Tabellen zu den Maßnahmen auf den Hauptachsen des Radverkehrs

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 1 Innenstadt - Herford	Herforder Str.	Mozartstraße	Salzufler Str.	Mehrzweckstreifen	50	10503	263	II / III	geschützter Radweg	Die Radverkehrsführung auf den Mehrzweckstreifen kann beibehalten werden. Für das subjektive Sicherheitsempfinden wird jedoch die Anlage eines geschützten Radwegs als 2-Richtungsradweg mit mind. 2,50 m empfohlen. Dafür ist eine Änderung des Querschnitts, jedoch kein Neubau eines Radweges notwendig. Diese Maßnahme unterstreicht die Bedeutung als sichere und schnelle Verbindung.
	Herforder Str.	Salzufler Str.	Mozartstraße	Mehrzweckstreifen	50	10503	263	II / III	geschützter Radweg	Die Radverkehrsführung auf den Mehrzweckstreifen kann beibehalten werden. Für das subjektive Sicherheitsempfinden wird jedoch die Anlage eines geschützten Radwegs als 2-Richtungsradweg mit mind. 2,50 m empfohlen. Dafür ist eine Änderung des Querschnitts, jedoch kein Neubau eines Radweges notwendig. Diese Maßnahme unterstreicht die Bedeutung als sichere und schnelle Verbindung.
	Herforder Str.	Bahnhofstraße	Mozartstraße	Mischverkehr (GW Rf frei)	50	10503	263	II / III	Radfahrstreifen	Für den Abschnitt wird die Anlage eines Radfahrstreifens empfohlen. Ein Entfernen der Baumreihe zwischen den Parkständen entlang der Herforder Straße könnte für diese Maßnahme notwendig sein, um eine durchgängige und geradlinige Befahrbarkeit herzustellen. In Bereichen mit zu geringem Querschnitt (Verkehrseinseln) wird eine Markierung gemäß ERA (s. Kap. 5.3.5) empfohlen.
	Herforder Str.	Mozartstraße	Bahnhofstraße	Mischverkehr (GW Rf frei)	50	10503	263	II / III	Radfahrstreifen	Für den Abschnitt wird die Anlage eines Radfahrstreifens empfohlen. Ein Entfernen der Baumreihe zwischen den Parkständen entlang der Herforder Straße könnte für diese Maßnahme notwendig sein, um eine durchgängige und geradlinige Befahrbarkeit herzustellen. In Bereichen mit zu geringem Querschnitt (Verkehrseinseln) wird eine Markierung gemäß ERA (s. Kap. 5.3.5) empfohlen.
Achse 2 Querung der Innenstadt	Lange Straße	Bismarckstraße	Steege	Fußgängerzone					Freigabezeiten anpassen	Eine verlängerte Freigabezeit in den Nachmittagsstunden ab 16 Uhr wird empfohlen, um die Achse auch in der Feierabendzeit für den Radverkehr zu öffnen. Zudem wird empfohlen, die allgemeine Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr im Rahmen eines Modellversuchs zu prüfen. Im Falle einer Freigabe kann der Radverkehr mit Hilfe von Piktogrammsteinen gezielter durch den Bereich gelenkt werden.
	Brüderstraße	Am Herforder Tor	Am Schliepsteiner Tor	Mischverkehr	50	8399	67	II / III	Schutzstreifen	Hier besteht ein hoher Handlungsdruck für den Radverkehr (s. ERA-Belastungsbereiche in Kap. 5.3.1). Für die Anlage des Schutzstreifens ist ein Verzicht auf die Parkstände notwendig. Da die Parkstände hier zu schmal angelegt sind, nehmen sie sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Gehweg zusätzlich Raum ein. Ein Verzicht wäre damit ein Gewinn für den Rad- und Fußverkehr. (Wenn eine Umsetzung der Maßnahme nicht ermöglicht werden kann, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.)

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 2 Querung der Innenstadt – Bahnhof bis Kurareal	Brüderstraße	Am Schliepsteiner Tor	Am Herforder Tor	Mischverkehr	50	8399	67	II / III	Schutzstreifen	Hier besteht ein hoher Handlungsdruck für den Radverkehr (s. ERA-Belastungsbereiche in Kap. 5.3.1). Für die Anlage des Schutzstreifens ist ein Verzicht auf die Parkstände notwendig. Da die Parkstände hier zu schmal angelegt sind, nehmen sie sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Gehweg zusätzlich Raum ein. Ein Verzicht wäre damit ein Gewinn für den Rad- und Fußverkehr. (Wenn eine Umsetzung der Maßnahme nicht ermöglicht werden kann, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.)
	Hermannstraße	Schießhofstraße	Hermannstraße	Mischverkehr	30-Zone				Fahrbahnbelag erneuern	In diesem Abschnitt wird eine Erneuerung des Fahrbahnbelags zur optimalen Befahrbarkeit empfohlen. Die Sanierung kann auch im Rahmen der nächsten Straßenbaumaßnahme erfolgen.
	Hermannstraße	Bahnhofstraße	Hermannstraße	Mischverkehr	30-Zone				Fahrbahnbelag erneuern	In diesem Abschnitt wird eine Erneuerung des Fahrbahnbelags zur optimalen Befahrbarkeit empfohlen. Die Sanierung kann auch im Rahmen der nächsten Straßenbaumaßnahme erfolgen.
	Schießhofstraße	Hochstraße	Osterstraße	Mischverkehr	VB				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich.
	Osterstraße	Steege	Ostertor	Mischverkehr	30-Zone				Freigabe Radverkehr	Bei einer Umsetzung der Maßnahme M1 "Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt" ist die Freigabe für den Radverkehr zu gewährleisten.
	Ostertor	Osterstraße	Bahnhofstraße	Mischverkehr	30-Zone				keine Maßnahme	Entlang der Straße Ostertor ist keine Maßnahme erforderlich, der Radverkehr wird hier im Mischverkehr in der Tempo-30-Zone geführt. Am Knoten Ostertor / Bahnhofstraße / Rudolph-Brandes-Allee soll eine Markierung für den Radverkehr (Aufstellfläche oder Radverkehrsfurten für die verschiedenen Fahrtrichtungen) und eine angepasste Signalisierung integriert werden (s. Achse 5 - Neubau Fuß- und Radweg entlang der Salze).
	Rat-Hasse-Promenade	Herforder Str.	Salinenstraße	eigenständiger Weg (VZ 240)					Asphaltieren	Für die Promenade wird eine Asphaltierung zur sicheren und zügigeren Befahrbarkeit empfohlen. Die Asphaltierung ist mit einem Umbau zur Sicherstellung der Entwässerung verbunden. Daher ist eine Umsetzung der Maßnahme z.B. im Rahmen einer Erneuerung der Entwässerung sinnvoll.
	Schießhofstraße	Hermannstraße	Hochstraße	Mischverkehr	30-Zone				Fahrbahnbelag erneuern	In diesem Abschnitt wird eine Erneuerung des Fahrbahnbelags zur optimalen Befahrbarkeit empfohlen. Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Innenstadt wird diese Achse perspektivisch umgebaut. Eine Erneuerung könnte im Rahmen des Umbaus erfolgen.
	Steege	Am Markt	Lange Str.	Mischverkehr	VB				Freigabezeiten anpassen	Eine verlängerte Freigabezeit in den Nachmittagsstunden ab 16 Uhr wird empfohlen, um die Achse auch in der Feierabendzeit für den Radverkehr zu öffnen. Zudem wird empfohlen, die allgemeine Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr im Rahmen eines Modellversuchs zu prüfen. Im Falle einer Freigabe kann der Radverkehr mit Hilfe von Piktogrammsteinen gezielter durch den Bereich gelenkt werden.
	Werler Str.	Bahnhofstraße	Am Herforder Tor	Mischverkehr	50	8399	67	II / III	Schutzstreifen	Hier besteht ein hoher Handlungsdruck für den Radverkehr (s. ERA-Belastungsbereiche in Kap. 5.3.1). Wenn eine Umsetzung der Maßnahme nicht ermöglicht werden kann, ist nach aktuellem Stand der Technik eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.
Werler Str.	Am Herforder Tor	Bahnhofstraße	Mischverkehr	50	8399	67	II / III	Schutzstreifen	Hier besteht ein hoher Handlungsdruck für den Radverkehr (s. ERA-Belastungsbereiche in Kap. 5.3.1). (Wenn eine Umsetzung der Maßnahme nicht ermöglicht werden kann, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.)	

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 3 Innenstadt - Vlotho	Schliepsteiner Tor (Platz an den Gradierwerken)	Am Schliepsteiner Tor	Parkstraße	Fußgängerzone					Piktogrammsteine	Zur Bündelung des Radverkehrs auf dem Platz rund um die Gradierwerke, wird das Einsetzen von Piktogrammsteinen empfohlen. Diese geben dem Radverkehr eine Fahrtrichtung vor, ohne bindende Wirkung zu haben.
	Loosepromenade	Extersche Str.	Loosestraße	Gehweg (Radfahrer frei)					Asphaltieren	Hier wird eine Asphaltierung zur sicheren und zügigeren Befahrbarkeit empfohlen. Die Asphaltierung ist mit einem Umbau zur Sicherstellung der Entwässerung verbunden. Daher ist eine Umsetzung der Maßnahme z.B. im Rahmen einer Erneuerung der Entwässerung sinnvoll.
	Parkstraße	Abzweig Parkstraße	Sophienstraße	Mischverkehr	VB				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich.
	Parkstraße	Sophienstraße	Abzweig Kurpark	Mischverkehr	VB				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich.
	Soleweg	Parkstraße	Steinbeck	eigenständiger Radweg					Asphaltieren	Hier wird eine Asphaltierung zur sicheren und zügigeren Befahrbarkeit empfohlen.
	Steinbeck	Soleweg	Extersche Str.	Mischverkehr					Asphaltieren	Hier wird eine Asphaltierung zur sicheren und zügigeren Befahrbarkeit empfohlen. Die Asphaltierung ist mit einem Umbau zur Sicherstellung der Entwässerung verbunden. Daher ist eine Umsetzung der Maßnahme z.B. im Rahmen einer Erneuerung der Entwässerung sinnvoll.
Achse 4 Innenstadt – Wüsten	Wenkenstraße	Am Marktplatz	Dammstraße	Mischverkehr	VB				Fahrradstraße	Unter der Voraussetzung, dass die Maßnahme M1 umgesetzt wird, wird für die Wenkenstraße das Einrichten einer Fahrradstraße empfohlen. Damit kann der Radverkehr aus dem Wohngebiet am Asenberg und aus Richtung Wüsten gebündelt in die Innenstadt geführt werden. Kann eine Umsetzung von M1 nicht realisiert werden, ist hier keine Maßnahme erforderlich, da der Abschnitt bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist.
	Wenkenstraße	Dammstraße	Wüstener Str.	Mischverkehr	30-Zone				Fahrradstraße	Unter der Voraussetzung, dass die Maßnahme M1 umgesetzt wird, wird für die Wenkenstraße das Einrichten einer Fahrradstraße empfohlen. Damit kann der Radverkehr aus dem Wohngebiet am Asenberg und aus Richtung Wüsten gebündelt in die Innenstadt geführt werden. Kann eine Umsetzung von M1 nicht realisiert werden, wird empfohlen, eine Piktogrammreihe auf der Fahrbahn zu markieren, um den Radverkehr "sichtbar" zu machen.
Achse 5 Innenstadt - Schötmar	Bahnhofstraße	Ostertor	Abzweig Hindenburgstraße	Mischverkehr	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens. Mögliche Alternative siehe Maßnahme für Verbindungsweg an der Salze.
	Bahnhofstraße	Abzweig Hindenburgstraße	Ostertor	Mischverkehr	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens. Mögliche Alternative siehe Maßnahme für Verbindungsweg an der Salze.
	Bahnhofstraße	Abzweig Hindenburgstraße	Ende Bushaltestelle	getrennter Geh- und Radweg	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens. Mögliche Alternative siehe Maßnahme für Verbindungsweg an der Salze.

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
	Bahnhofstraße	Ende Bushaltestelle	Bahnhof	getrennter Geh- und Radweg (n.b.)	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens. Mögliche Alternative siehe Maßnahme für Verbindungsweg an der Salze.
Achse 5 Innenstadt - Schötmar	Bahnhofstraße	Übergang zum Bahnhof	Herforder Str.	Mischverkehr	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens.
	Bahnhofstraße	Herforder Str.	Übergang zum Bahnhof	Mischverkehr	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens.
	Eduard-Wolff-Straße	Schloßstraße	Im Papenloh	gemeinsamer Geh- und Radweg	30				Anpassung gemäß ERA	Im Rahmen der nächsten Straßenbaumaßnahme / Erneuerung des Straßenabschnitts wird empfohlen den gemeinsamen Geh-/Radweg entsprechend ERA-Maßen zu verbreitern.
	Eduard-Wolff-Straße	Im Papenloh	Schloßstraße	Mischverkehr	30				keine Maßnahme	Im Bereich des Längsverkehrs ist keine Maßnahme erforderlich. Für den Knoten (Eduard-Wolff-Straße/Schloßstraße) wird empfohlen eine Aufstellfläche zu markieren, damit sich der Radfahrende vor den Kfz positionieren kann.
	Eduard-Wolff-Straße	Im Papenloh	Begastraße	Schutzstreifen	30				keine Maßnahme	Im Bereich des Längsverkehrs ist keine Maßnahme erforderlich. Für den Knoten (Eduard-Wolff-Straße/Begastraße) wird empfohlen die Aufstellfläche bis in den Knoten vorzuziehen und sowohl das Rechtsabbiegen in die Begastraße, als auch das Linksabbiegen zu ermöglichen.
	Eduard-Wolff-Straße	Begastraße	Im Papenloh	Mischverkehr	30				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich.
	Verbindungsweg	Begastraße	Schülerstraße	eigenständiger Weg (VZ 240)					Anpassung gemäß ERA	Der Weg stellt eine wichtige Achse im Radverkehrsnetz dar. Zur sicheren Befahrbarkeit und zum Schutz der zu Fuß gehenden wird empfohlen, die Verbreiterung und Anpassung (mindestens) an den ERA-Standard durchführen. Die umliegenden Flächen (Schrebergärten, Parkplatz) sind bereits zu großen Teilen in städtischem Besitz. Zudem wird empfohlen, den Pfosten (Schülerstraße) zu entfernen.
	Verbindungsweg	Schülerstraße	Begastraße	eigenständiger Weg (VZ 240)					Anpassung gemäß ERA	Der Weg stellt eine wichtige Achse im Radverkehrsnetz dar. Zur sicheren Befahrbarkeit und zum Schutz der zu Fuß gehenden wird empfohlen, die Verbreiterung und Anpassung (mindestens) an den ERA-Standard durchführen. Die umliegenden Flächen (Schrebergärten, Parkplatz) sind bereits zu großen Teilen in städtischem Besitz. Zudem wird empfohlen, den Pfosten (Schülerstraße) zu entfernen.
	Hoffmannstraße	Schülerstraße	Parkplatz unter der Brücke	gemeinsamer Geh- und Radweg	50				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich. Für den weiteren Verlauf wird eine Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch entsprechende Markierung empfohlen. Diese kann im Endbereich der Bushaltestelle (vor dem Brückenpfeiler) angelegt werden. (Ggf. wird das Versetzen der Blumenkübel/Betonkübel notwendig.)
	Hoffmannstraße	Parkplatz unter der Brücke	Schülerstraße	Mischverkehr	50				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens bis zum Verbindungsweg wird empfohlen.

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 5 Innenstadt - Schötmar	Hoffmannstraße	Parkplatz unter der Brücke	Kreisverkehr Hoffmannstraße	getrennter Geh- und Radweg	30				Benutzungspflicht aufheben	Die Benutzungspflicht für den derzeitigen getrennten Rad- und Gehweg sollte aufgehoben werden. Es wird empfohlen einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren (mit roten Furtmarkierungen an den Ein- und Ausfahrten). Dem Radverkehr ist damit freigestellt, den Schutzstreifen oder den bisherigen Radweg zu nutzen. Zur sicheren Führung des Radverkehrs im Bereich des Kreisverkehrs sollte auch für den Radwegnutzenden eine Führung auf die Fahrbahn (etwa in Höhe der letzten Parkplätze) erfolgen.
	Hoffmannstraße	Kreisverkehr Hoffmannstraße	Parkplatz unter der Brücke	Mischverkehr	30				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens wird empfohlen.
	Hoffmannstraße	Kreisverkehr Hoffmannstraße	Abzweig Hoffmannstraße	Mischverkehr	30				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens bis zur Tempo-30-Zone wird empfohlen.
	Hoffmannstraße	Abzweig Hoffmannstraße	Kreisverkehr Hoffmannstraße	Mischverkehr	30				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens ab der Tempo-30-Zone wird empfohlen.
	Hoffmannstraße	Abzweig Hoffmannstraße	Eduard Hoffmann Denkmal	gemeinsamer Geh- und Radweg	30-Zone				Benutzungspflicht aufheben	Im Bereich der Tempo-30-Zone ist die Benutzungspflicht aufzuheben.
	Hoffmannstraße	Eduard Hoffmann Denkmal	Abzweig Hoffmannstraße	Mischverkehr	30-Zone				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich
	Hoffmannstraße	Eduard Hoffmann Denkmal	Zur Salze	getrennter Geh- und Radweg	30-Zone				Benutzungspflicht aufheben	Im Bereich der Tempo-30-Zone ist die Benutzungspflicht aufzuheben.
	Hoffmannstraße	Zur Salze	Eduard Hoffmann Denkmal	Mischverkehr	30-Zone				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich
	Hoffmannstraße	Zur Salze	Rudolph-Brandes-Allee	getrennter Geh- und Radweg	50				Benutzungspflicht aufheben	Hier wird empfohlen die Benutzungspflicht aufzuheben und den Radverkehr vor dem Knoten Hoffmannstraße / Rudolph-Brandes-Allee mit Hilfe von Schutzstreifen auf der Fahrbahn an den Knoten zu führen. Im Bereich des Knotens wird eine Markierung (Aufstellfläche oder Radverkehrsfurten) empfohlen. Mögliche Alternative bzw. Ergänzung: In der Hoffmannstraße sichere Abbiegemöglichkeit (Markierung) für links abbiegenden Radverkehr in die Straße "Zur Salze" schaffen. Von hier Anschluss über Parkplatz an den (neuen) Verbindungsweg an der Salze bzw. zur Querungsmöglichkeit über die Rudolph-Brandes-Allee.
	Hoffmannstraße	Rudolph-Brandes-Allee	Zur Salze	Mischverkehr	50				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens bis zur Tempo-30-Zone wird empfohlen.
Rudolph-Brandes-Allee	Ostertor	Hoffmannstraße	Mischverkehr	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens. Mögliche Alternative: Weiterführung der (neuen) Verbindung (Verbindungswegs an der Salze) bzw. Anschluss an die Querung der Rudolph-Brandes-Allee über den Parkplatz auf die Straße "Zur Salz". Darüber besteht wieder Anschluss an die Hoffmannstraße.	

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 5 Innenstadt - Schötmar	Rudolph-Brandes-Allee	Hoffmannstraße	Ostertor	Mischverkehr	50	20807	478	III	Radfahrstreifen	Eine sichere und komfortable Anlage für den Radverkehr ist hier notwendig. Empfohlen wird die Neuaufteilung des Querschnitts und die Anlage eines Radfahrstreifens. Mögliche Alternative bzw. Ergänzung: In der Hoffmannstraße sichere Abbiegemöglichkeit (Markierung) für links abbiegenden Radverkehr in die Straße "Zur Salze" schaffen. Von hier Anschluss über Parkplatz an den (neuen) Verbindungsweg an der Salze bzw. zur Quermöglichkeit über die Rudolph-Brandes-Allee.
	Verbindungsweg an der Salze	Bahnhof	Rudolph-Brandes-Allee / Otto-Künne-Promenade	kein Weg vorhanden					Neubau (Zweirichtungsverkehr)	Prüfung der Umsetzungsmöglichkeit einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Salze als Alternative zur Führung entlang der Hauptverkehrsstraßen (Bahnhofstraße). Empfohlen wird die Aufstellung eines Planungskonzepts für den Neubau eines Fuß- und Radweges zwischen Bahnhof und Otto-Künne-Promenade bzw. Ostertor. Damit kann eine gute Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt für den Radverkehr, ohne Kapazitätseinschränkungen für den Kfz-Verkehr, geschaffen werden. Für den Neubau des Weges wird eine Brücke über die Salze erforderlich. Eine ausreichende Einsehbarkeit und Beleuchtung des Weges ist zu gewährleisten. Im Bereich Ostertor ist eine Teilung von Fuß- und Radverkehr sinnvoll. Hier wird vorgeschlagen, den Radverkehr aus Richtung Bahnhof in die Straße „Ostertor“ zu führen bzw. aus Richtung Ostertor über den Knoten auf den neuen Fuß- und Radweg. Umsetzungsmöglichkeit aus Richtung Bahnhof: Führung des Radverkehrs über den Platz zur vorhandenen Quermöglichkeit für den Fußverkehr (FG-LSA (Rudolph-Brandes-Allee). Hier sollte eine Radverkehrsfurt markiert und die Signalisierung angepasst werden. Umsetzungsmöglichkeit aus Richtung Ostertor: Markierung einer Aufstellfläche für den Radverkehr, Möglichkeit zur Querung der Rudolph-Brandes-Allee (geradeaus) vor dem Kfz-Verkehr und Auffahrt auf die Fläche vor der Sparkasse. (Entsprechende Markierung wird empfohlen.) Ggf. kann die bestehende Rampe für den Anschluss an den Platz genutzt werden.
Achse 6 Querung Schötmar (Zentrum)	Begastraße	Eduard-Wolff-Straße	Schloßstraße	Mischverkehr (EBS)	20				Einbahnstraße freigeben	Die Begastraße stellt bisher eine Netzlücke in eine Richtung dar. Daher wird dringend empfohlen, die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Sowohl der Querschnitt als auch die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h unterstützen dies. Kann eine direkte Freigabe nicht ermöglicht werden, wird die Umsetzung im Rahmen eines Modellversuchs empfohlen.
	Oerlinghauser Straße	Kiliansweg	Asper Straße	Mischverkehr / anderer Radweg (n.b.)	30				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens wird empfohlen.
	Oerlinghauser Straße	Asper Straße	Kiliansweg	Mischverkehr / anderer Radweg (n.b.)	30				Schutzstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens wird empfohlen.
	Krumme Weide	Asper Straße	Eduard-Wolff-Straße	Mischverkehr	30				keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 7 Schötmar – Knetterheide	Bielefelder Str.	Abzweig Kiliansweg	Im Neuen Land	gemeinsamer Geh- und Radweg	50	2403	72	I	keine Maßnahme	Der Radverkehr wechselt hier von einem getrennt geführten Weg auf die Fahrbahn. Empfohlen wird eine Markierung zur Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie die Einrichtung einer Querungsanlage oder Markierungen und Hinweise auf querenden Radverkehr.
	Bielefelder Str.	Im Neuen Land	Paul-Schneider-Straße	Mischverkehr	50	2403	72	I	keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich
	Bielefelder Str.	Paul-Schneider-Straße	Im Neuen Land	Mischverkehr	50	2403	72	I	keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich
	Bielefelder Str.	Paul-Schneider-Straße	Asperheide	gemeinsamer Geh- und Radweg	50	2403	72	I	Benutzungspflicht aufheben	Durch die geringe Verkehrsbelastung ist eine Aufhebung der Benutzungspflicht möglich und wird empfohlen. Ggf. durch eine Ergänzung mit Gehweg - Radfahrer frei
	Bielefelder Str.	Asperheide	Paul-Schneider-Straße	gemeinsamer Geh- und Radweg	50	2403	72	I	Benutzungspflicht aufheben	Durch die geringe Verkehrsbelastung ist eine Aufhebung der Benutzungspflicht möglich und wird empfohlen. Ggf. durch eine Ergänzung mit Gehweg - Radfahrer frei
	Kiliansweg	Oerlinghauser Str.	B 239	Mischverkehr	30-Zone				Fahrradstraße	Die Achse in den Süd-Westen stellt eine wichtige Verbindung dar. Zur Bündelung des Radverkehrs wird das Einrichten einer Fahrradstraße empfohlen.
	Verbindungsweg	Kiliansweg	Bielefelder Str.	eigenständiger Radweg					keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich
Achse 8 Schötmar - Lage	Hauptstraße	Lagesche Str.	Bobe Speditions GmbH	gemeinsamer Geh- und Radweg	70	14617	745	IV	keine Maßnahme	Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte an den Einmündungen (insbesondere an denen ohne LSA) durch rote Furtmarkierungen und Piktogramme (inkl. Pfeile) gekennzeichnet werden.
	Hauptstraße	Bobe Speditions GmbH	Max-Planck-Straße	gemeinsamer Geh- und Radweg	50	14617	745	III	keine Maßnahme	Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte an den Einmündungen (insbesondere an denen ohne LSA) durch rote Furtmarkierungen und Piktogramme (inkl. Pfeile) gekennzeichnet werden.
	Hauptstraße	Max-Planck-Straße	Kleines Holz	Mischverkehr (GW Rf frei)	50	12895	543	III / II	Radfahrstreifen	Empfohlen wird die Umwidmung des Parkstreifens zu einem Radfahrstreifen. Der Radverkehr wechselt hier von einem Zwei-Richtungs-Radweg auf die Fahrbahn bzw. den Radfahrstreifen. Empfohlen wird die Einrichtung einer Querungsanlage oder geschwindigkeitsdämpfende Einbauten für den Kfz-Verkehr und Markierungen bzw. Hinweise auf querenden Radverkehr.
	Hauptstraße	Kleines Holz	Max-Planck-Straße	Mischverkehr (GW Rf frei)	50	12895	543	III / II	Radfahrstreifen	Empfohlen wird die Umwidmung des Parkstreifens zu einem Radfahrstreifen. Der Radverkehr wechselt hier von einem Zwei-Richtungs-Radweg auf die Fahrbahn bzw. den Radfahrstreifen. Empfohlen wird die Einrichtung einer Querungsanlage oder geschwindigkeitsdämpfende Einbauten für den Kfz-Verkehr und Markierungen bzw. Hinweise auf querenden Radverkehr.
	Hauptstraße	Kleines Holz	Sylbacher Str.	gemeinsamer Geh- und Radweg	50	12895	543	III / II	Anpassung gemäß ERA	Empfohlen wird die Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radwegs oder der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß ERA mit entsprechenden Sicherheitstrennstreifen.
	Hauptstraße	Sylbacher Str.	Kleines Holz	gemeinsamer Geh- und Radweg	50	12895	543	III / II	Anpassung gemäß ERA	Empfohlen wird die Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radwegs oder der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß ERA mit entsprechenden Sicherheitstrennstreifen.

	Straße	Von	Bis	Bestand (Infrastruktur) (n.b. = nicht benutzungspflichtig)	max. Geschwindigkeit [km/h] (VB = verkehrsberuhigter Bereich)	Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]	Verkehrsbelastung [SV/Tag]	Belastungsbereich ERA	Kurzbezeichnung Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Achse 8 Schötmar - Lage	Lagesche Str.	Abzw. Lagesche Straße	Bahnübergang	Mischverkehr	50				Schutzstreifen	Markierung eines Schutzstreifens. Im Bereich des Bahnübergangs sollte eine Überleitung des Radverkehrs durch Markierung auf die Umfahrung des Bahnübergangs und anschließend zurück in den fließenden Verkehr erfolgen.
	Lagesche Str.	Bahnübergang	Abzw. Lagesche Straße	Mischverkehr	50				Schutzstreifen	Markierung eines Schutzstreifens. Im Bereich des Bahnübergangs sollte eine Überleitung des Radverkehrs durch Markierung auf die Umfahrung des Bahnübergangs und anschließend zurück in den fließenden Verkehr erfolgen.
	Lagesche Str.	Bahnübergang	Kattenbrink	gemeinsamer Geh- und Radweg	50				Schutzstreifen	Die Benutzungspflicht für den bisherigen gemeinsamen Geh- und Radweg sollte aufgehoben werden. Zudem wird die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Im Bereich des Bahnübergangs sollte eine Überleitung des Radverkehrs durch Markierung auf die Umfahrung des Bahnübergangs und anschließend zurück in den fließenden Verkehr erfolgen.
	Lagesche Str.	Kattenbrink	Bahnübergang	gemeinsamer Geh- und Radweg	50				Schutzstreifen	Die Benutzungspflicht für den bisherigen gemeinsamen Geh- und Radweg sollte aufgehoben werden. Zudem wird die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Im Bereich des Bahnübergangs sollte eine Überleitung des Radverkehrs durch Markierung auf die Umfahrung des Bahnübergangs und anschließend zurück in den fließenden Verkehr erfolgen.
	Lagesche Str.	Kattenbrink	Lemgoer Str.	Schutzstreifen	50				keine Maßnahme	keine Maßnahme erforderlich
	Lagesche Str.	Lemgoer Str.	Kattenbrink	Schutzstreifen	50				keine Maßnahme	keine Maßnahme erforderlich
	Lagesche Str.	Abzw. Lagesche Straße	Hauptstraße	eigenständiger Weg (VZ 240)	50				Radweg vorhanden	Markierung zur Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn.
	Lagesche Str.	Hauptstraße	Abzw. Lagesche Straße	eigenständiger Weg (VZ 240)	50				Radweg vorhanden	Markierung zur Führung des Radverkehrs auf den eigenständigen Radweg.



### Zeit- und Finanzierungsplan

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	SUMMEsach (€)	SUMMEemi (t THG)
Ü1	Park statt Parken													0 €	
Ü2	Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW													0 €	
Ü3	Optimierung des Pflege- und Instandhaltungsprogramms für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	1.200.000 €	
Ü4	Verkehrserziehung fortsetzen	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	60.000 €	
Ü5	Mobilitätsmanagement	50.000 €	50000	50000	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	600.000 €	385
Ü5 I	Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	15.000 €		15.000 €		15.000 €		15.000 €		15.000 €		15.000 €		90.000 €	
Ü5 II	Mobilitätsmanagement in Betrieben													0 €	385
Ü5 III	Schulisches Mobilitätsmanagement													0 €	
															in Verbindung mit Ü4
F1	Fußverkehrsförderung durch freie Wege & attraktive Straßenräume													0 €	55
F2	Barrieren überwinden - Querungen schaffen													0 €	22
F3	Wege für den Fußverkehr – Barrierefreiheit bei Neu- und Umbaumaßnahmen		10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	110.000 €	77
F4	Schulwegepläne für den Fuß- und Radverkehr														in Verbindung mit F3
R1	Wege für den Radverkehr – Das Radverkehrsnetz entwickeln			150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	3.300.000 €	1.000
R2	Fortführung der Anpassung von Radinfrastrukturen an Knoten													0 €	288
R3	Fahrradparken - Ausbau der Abstellanlagen													0 €	60
R4	StadtRad für alle – Ausweitung des E-Bike-Verleihs		10.000 €	15.000 €										25.000 €	
R5	Öffentlichkeit- und Pressesarbeit für den Radverkehr	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	60.000 €	
M1	Verkehrsversuch Erschließung Innenstadt		35.000 €											35.000 €	140
M2	Verträgliche Straßenraumgestaltung													0 €	
M3	Prüfauftrag - Zuweisung von Stellplätzen im Straßenraum													0 €	25
M4	Einrichten von Elternhaltestellen													0 €	17
M5	Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks													0 €	14
M6	Prüfauftrag - Ausweitung E-Carsharing													0 €	70
M7	Mobility on Demand													0 €	150
M8	Prüfauftrag - Pilotversuch autonomes Shuttle													0 €	
M9	Mobilstation 2 - der barrierefreie ZOB			250.000 €										250.000 €	
M10	Der Kurstadt - Bahnhof							20.000 €						20.000 €	
M11	Prüfauftrag - Anbindung Bielefeld													0 €	
M12	Klimafreundliche Stadtbusflotte													0 €	3.052
M13	PaulinE - die saubere Erlebnisbahn													0 €	72
	Gesamt klimafreundliche Mobilität: 5.750.000 €	175.000 €	215.000 €	600.000 €	320.000 €	335.000 €	320.000 €	355.000 €	320.000 €	785.000 €	770.000 €	785.000 €	770.000 €	5.750.000 €	5.812 t CO <sup>2</sup>