

Teil A - Analysebericht

Stadt Höxter – Integriertes Mobilitätskonzept 2035



LK Argus Kassel GmbH und
plan:mobil

Stadt Höxter- Integriertes Mobilitätskonzept 2035

Auftraggeber

Stadt Höxter

Abt. Planung und Umwelt

Westerbachstraße 45

37671 Höxter

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Franziska Weitzel, M. Sc.

In Zusammenarbeit mit

**plan:mobil, Verkehrskonzepte &
Mobilitätsplanung**

Ludwig-Erhard-Straße 14

D-34131 Kassel

Tel. 0561.40 09 05 54,

Fax 0561.7 08 41 04

info@plan-mobil.de

www.plan-mobil.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Felix Kühnel, M. Sc.

Kathrin Fietze, M. Sc.

Kassel, 27. August 2021

Inhalt

1	Einleitung und Grundlagen	1
1.1	Anlass und Ziele	1
1.2	Vorgehensweise	2
2	Raumstrukturanalyse	4
2.1	Räumliche Verflechtungen, Raum und Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets	4
2.2	Einwohnerentwicklungen und demographische Veränderungen	14
2.3	Stadtentwicklung	16
2.4	Wirtschaftsstruktur	17
2.5	Schulstandorte	19
2.6	Öffentliche Einrichtungen und Versorgung	21
2.7	Tourismus, Freizeit- und Naherholungsgebiete	21
3	Rahmenbedingungen für die Mobilität	24
3.1	Bestehende Programme und Strategieprozesse	24
3.2	Anregungen und Planungen aus anderen Konzepten zur Mobilität	26
3.3	Analyse der potenziellen verkehrlichen Auswirkungen städtebaulicher (Groß)Projekte	41
4	Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept	49
4.1	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	49
4.1.1	Rahmenbedingungen des Mobilitätsverhaltens	51
4.1.2	Wegezwecke und Wegeziele	53
4.1.3	Verkehrsmittelwahl	55
4.2	Beteiligungen zur Analyse des Mobilitätsangebotes	60
4.3	Integrierte Ergebnisse aus Haushaltsbefragung und erster Online-Beteiligung	61
5	Analyse des Mobilitätsangebots	71

5.1	Fußverkehr	71
5.1.1	Anteil des Fußverkehrs am Modal Split in Höxter	72
5.1.2	Anforderungen des Fußverkehrs an die Infrastruktur	72
5.1.3	Fußverkehrsinfrastruktur und Fußwegenetz in Höxter	76
5.1.4	Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern	82
5.1.5	Problemlagen und Wünsche im Bereich des Fußverkehrs	84
5.1.6	Vorhandene Konzepte und Planungen	85
5.1.7	SWOT-Analyse	91
5.2	Radverkehr	93
5.2.1	Anteil des Radverkehrs am Modal-Split	93
5.2.2	Anforderungen des Radverkehrs an die Infrastruktur	93
5.2.3	Radwegenetze, Radverkehrsbedingungen und – infrastruktur in Höxter	99
5.2.4	Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern	115
5.2.5	Problemlagen und Wünsche im Bereich des Radverkehrs	116
5.2.6	Vorhandene Konzepte und Planungen	118
5.2.7	SWOT-Analyse	130
5.3	Öffentlicher Verkehr	133
5.3.1	Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split	133
5.3.2	Anforderungen des ÖPNV/ SPNV	133
5.3.3	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	134
5.3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	139
5.3.5	Problemlagen und Wünsche im Bereich des Öffentlichen Verkehrs	151
5.3.6	SWOT-Analyse	153
5.4	Kfz-Verkehr und Straßennetz	156
5.4.1	Anteil des MIV am Modal Split	156
5.4.2	Anforderungen des Kfz-Verkehrs an die Infrastruktur	157

5.4.3	Straßennetz Höxter	157
5.4.4	Verkehrsorganisation Höxter	160
5.4.5	Verkehrsstärken	162
5.4.6	Verkehrsaufkommen	163
5.4.7	Motorisierungsgrad	165
5.4.8	Unfälle mit Beteiligung von Kfz	165
5.4.9	Problemlagen und Wünschen im Bereich des Kfz-Verkehrs	166
5.4.10	vorhandene Konzepte und Planungen zum Kfz-Verkehr und Straßennetz	168
5.4.11	SWOT-Analyse	172
5.5	Wirtschaftsverkehr	175
5.5.1	Wirtschaftsverkehrsrelevante Infrastruktur	175
5.5.2	Verkehrsstärken: Anteil Schwerlastverkehr 2015	176
5.5.3	Problemlagen und Wünsche im Bereich des Wirtschaftsverkehrs	177
5.5.4	SWOT-Analyse:	178
5.6	Ruhender Verkehr	180
5.6.1	Parkraummanagement in Höxter	180
5.6.2	Problemlagen und Wünsche im Bereich des ruhenden Verkehrs	186
5.6.3	Vorhandene Planungen/Konzepte zum ruhenden Verkehr	188
5.6.4	SWOT-Analyse	190
5.7	Intermodale Verknüpfungspunkte	193
5.7.1	Bestehende intermodale Verkehrsmittelinfrastruktur in Höxter	194
5.7.2	Vorhandene Konzepte und Planungen	199
5.7.3	SWOT- Analyse	201
5.8	Umweltbelastungen (Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, CO ₂ -Emissionen)	202

5.9	Verkehrssicherheit	210
5.10	Zusammenfassung	215
	Tabellenverzeichnis	217
	Abbildungsverzeichnis	218
	Kartenverzeichnis	223

Zur einfachen Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

1 Einleitung und Grundlagen

1.1 Anlass und Ziele

Die Stadt Höxter hat die Büros LK Argus Kassel GmbH und plan:mobil beauftragt, ein integriertes Mobilitätskonzept mit dem Zeithorizont 2035 zu erarbeiten. Mit dem Mobilitätskonzept soll ein Leitfaden erstellt werden, der zukünftig als Entscheidungshilfe für Maßnahmen im Mobilitätsbereich dient.

Ziel ist es, ausgehend von der aktuellen Situation und den Herausforderungen der Stadt Höxter einen Handlungsrahmen zu erarbeiten, der aufzeigt, wie eine zukunftsweisende und nachhaltige Mobilität aussehen kann und welche Maßnahmen dafür erforderlich sind.

Höxter steht vor zahlreichen Herausforderungen, für die es im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzepts Lösungsansätze zu finden gilt (siehe Abbildung 1: Herausforderungen und Lösungsansätze für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts Höxter 2035). Hierbei sind neben den gewachsenen Stadtstrukturen, denen sich Mobilität anpassen muss, insbesondere die unterschiedlichen Strukturen der 12 Ortschaften und der Kernstadt mit unterschiedlichen Voraussetzungen für Mobilität zu nennen. Zusätzlich zu den divergenten Voraussetzungen konkurrieren auch in Höxter die verschiedenen Verkehrsmittel um die begrenzte Fläche. Neben diesen Herausforderungen stellt der demografische Wandel, der auch in Höxter festzustellen ist, zusätzliche weitreichende Anforderungen an die Mobilität. Diese reichen von dem Erhalt der Daseinsvorsorge bis zur Umgestaltung zur alters- und behindertengerechten Mobilitätsinfrastruktur.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, ist es wichtig, durch einen ganzheitlichen Ansatz – der Mobilität nicht losgelöst, sondern integriert mit allen anderen Themenfeldern der Stadt- und Umweltentwicklung betrachtet – alle Aspekte bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts zu berücksichtigen. Um eine ganzheitliche Strategie zu entwickeln, ist dabei die Definition von Leitzielen besonders bedeutend. Daher ist es wichtig aufzuzeigen, wie sich die Mobilität in Höxter bis zum Jahr 2035 entwickeln kann. Hier muss der Frage nachgegangen werden, wo sich die Stadtgesellschaft in Höxter bezogen auf die Mobilität hin entwickeln möchte und wie diese Ziele erreicht werden können. Um eine zukunftsweisende, sozial- und klimagerechte Mobilität entwickeln zu können, gilt es außerdem ein vielfältiges, nachhaltiges Mobilitätsangebot für alle Menschen in Höxter zu schaffen.

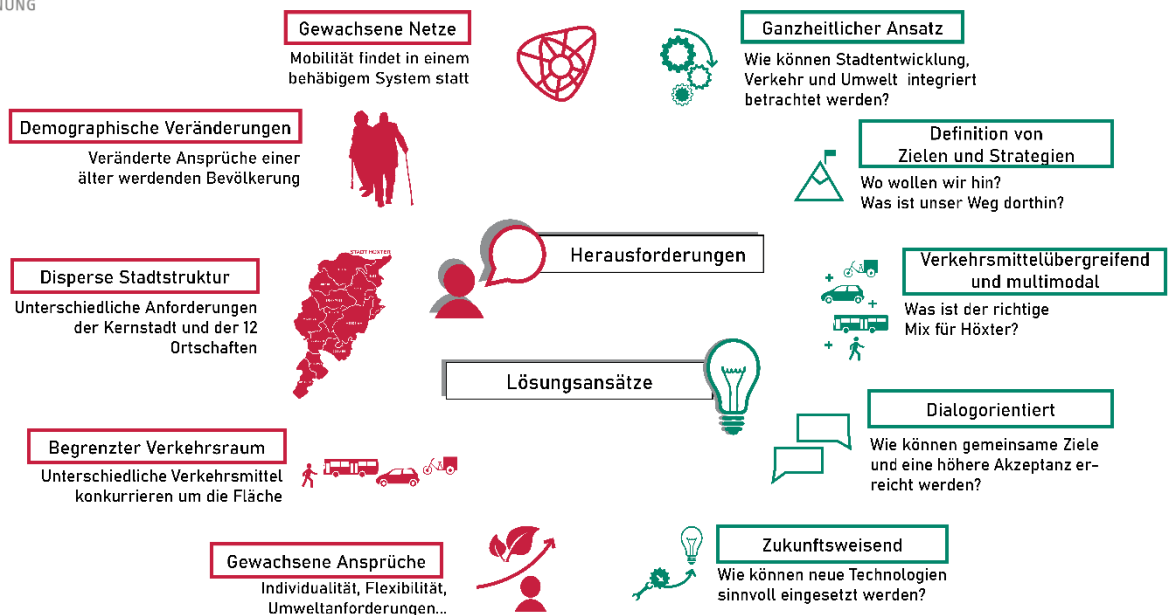
Da für eine klimagerechte und zukunftsweisende Mobilität Verhaltensänderungen erforderlich sind, ist es wichtig das Mobilitätskonzept für Höxter nicht nur für, sondern mit der Stadtgesellschaft zu entwickeln. Dafür ist die Bevölkerung in den gesamten Prozess einzubeziehen. Denn nur durch den Dialog mit den Menschen, die in Höxter leben und arbeiten, kann ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, welches durch den Großteil der Stadtgesellschaft mitgetragen wird.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 1:** Herausforderungen und Lösungsansätze für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts Höxter 2035¹



1.2 Vor-

gehensweise

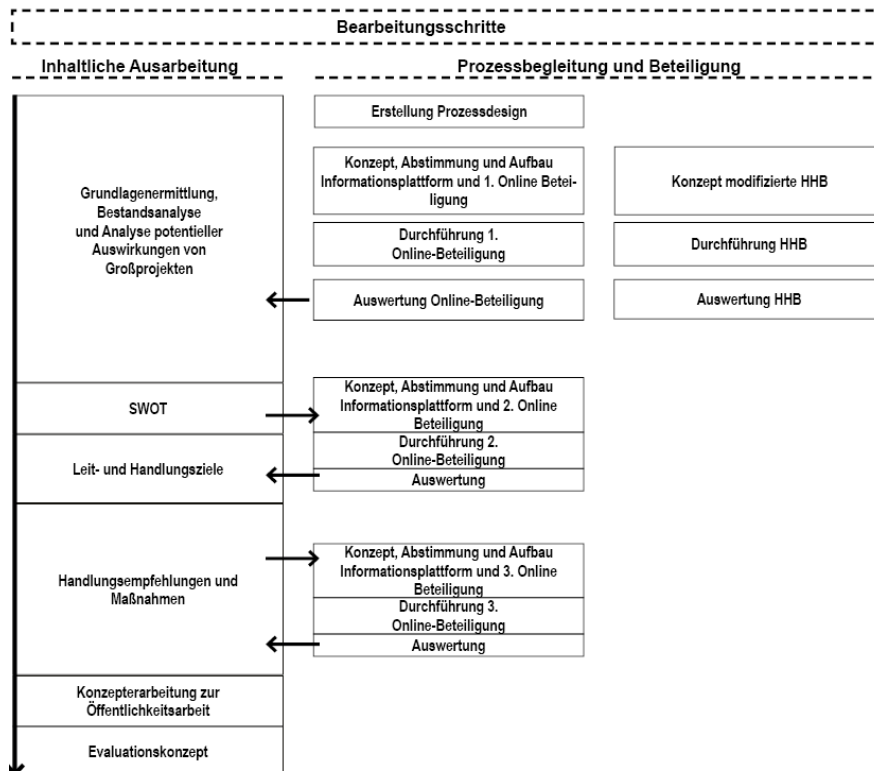
Das integrierte Mobilitätskonzept Höxter 2035 wird in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Höxteraner Bevölkerung sowie durch eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit und relevanten Akteuren erarbeitet.

Normalerweise hätten mehrere Vor-Ort-Veranstaltungen zur Beteiligung der Bevölkerung stattgefunden, so wie eine klassische Haushaltsbefragung. Durch die Corona-Pandemie wurde jedoch ein angepasstes Verfahren gewählt, um trotz aller Widrigkeiten eine Beteiligung der Öffentlichkeit und fundierte Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Höxteraner Bevölkerung zu erlangen.

Hierzu wurde eine modifizierte repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt und eine Prozesswebsite sowie ein online Tool zur Beteiligung aufgebaut. Um für den Beteiligungsprozess zu werben und Aufmerksamkeit zu erzeugen wurde zu Beginn des Prozesses zusätzlich eine Postkartenaktion gestartet, mit der auch Wünsche für die zukünftige Mobilität abgefragt wurden.

Im Folgenden ist der Prozess mit der Verschneidung zwischen inhaltlicher Bearbeitung und Beteiligung dargestellt.

● **Abbildung 2: Prozessablauf**



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Die nachfolgende Auflistung zeigt welche Arbeitsschritte zur Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts Höxter 2035 erfolgt sind.

- Synoptische Auswertung vorhandener Konzepte und Planungen
- Ergänzende Ortsbesichtigungen
- Zusammenfassung der vorliegenden Erkenntnisse
- Auswertung der Beteiligungen
- Analyse des Mobilitätsverhaltens auf Basis der HHB
- Zusammenfassende SWOT-Analyse
- Überprüfung der formulierten Ziele und ggf. Anpassung
- Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen
- Bündelung zu einem integrierten Gesamtkonzept
- Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit
- Konzept zur Evaluation

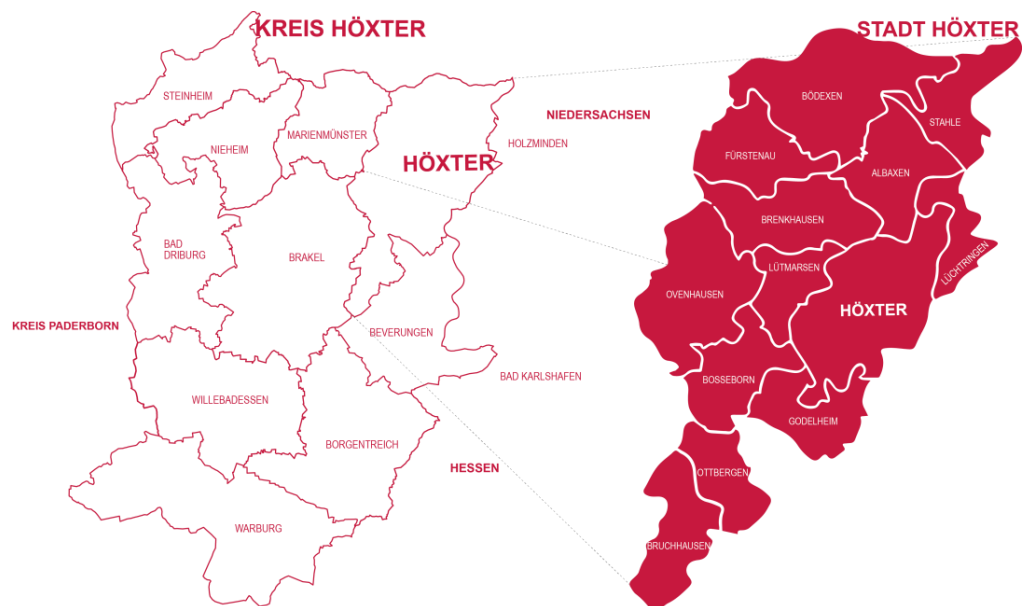
2 Raumstrukturanalyse

Zur thematischen Einleitung wird im Folgenden auf die raumstrukturellen Gegebenheiten Höxters eingegangen, die entscheidende Faktoren für die Voraussetzungen und Auswirkungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens der Höxteraner Bevölkerung sind.

2.1 Räumliche Verflechtungen, Raum und Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets

Die kleine Mittelstadt und Kreisstadt Höxter, mit ihren insgesamt 13 Ortsteilen liegt geographisch zentral in Deutschland – im Osten Nordrhein-Westfalens – und gehört zum Regierungsbezirk Detmold. Angrenzend an den ländlich geprägten Kreis Höxter liegen die Kreise Paderborn und Lippe sowie der Kreis Holzminden in Niedersachsen und der Landkreis Kassel in Hessen.

● **Abbildung 3:** Kreis und Stadt Höxter



Höxter weist, wie die Nachbarkommunen Holzminden in Niedersachsen und Brakel sowie Beverungen in Nordrhein-Westfalen, die Funktion eines Mittelzentrums auf.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Hannover, Hildesheim und Göttingen in Niedersachsen, die Städte Kassel in Hessen sowie Paderborn und Bielefeld in Nordrhein-Westfalen.

● **Abbildung 4:** Entfernungen zu den nächstgelegenen Oberzentren²

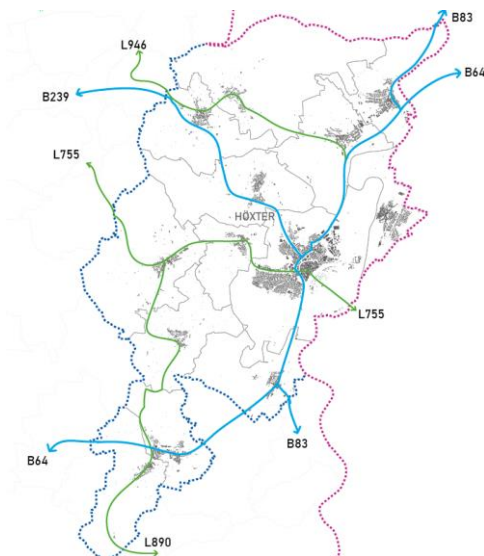


Höxter ist durch mehrere Bundes- und Landesstraßen sowie durch eine Bahnstrecke verkehrlich erschlossen. Die ost-westlich verlaufende B64 bindet Höxter bis Telgte im Münsterland sowie bis nach Seesen am Harzrand an. Überregional ist Höxter über die Nord-Süd verlaufende B239 sowie die B252 und B83 angebunden. Über die Bundesstraßen sind die Autobahnen A2 (ungefähre Fahrtzeit 50 Minuten / Entfernung ca. 60km), A7 (ungefähre Fahrtzeit 1 Stunde / Entfernung ca. 56km) und A44 (ungefähre Fahrtzeit 45 Minuten / Entfernung ca. 49km) erreichbar.³

² Abb. 2: Eigene Darstellungen, Entfernungsmessung und Fahrtzeiten mit Google Maps

³ Eigene Entfernungs- und Fahrtzeitmessung über Google Maps

- **Abbildung 5: Stadt Höxter, Landes und Bundesstraßen** (schematische Darstellung ohne Maßstab)⁴



Mit der Regionalbahnlinie Paderborn-Holzminden (Haltepunkt Höxter Rathaus) und Paderborn-Göttingen (Haltepunkt Ottbergen) ist Höxter an den Schienenverkehr angebunden. Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten sind in der Kernstadt (Haltepunkt Rathaus), in Ottbergen, in Godelheim und in Lücktrungen vorhanden. „Beide Strecken gehören zu den untergeordneten Nahverbindungen; sie sind eingleisig und nicht elektrifiziert.“⁵

Über die Umstiegs-Punkte Altenbeken und Kreiensen ist eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz nach Hannover, Göttingen und Kassel vorhanden. Über den Haltepunkt Ottbergen besteht eine Verbindung über Bodenfelde nach Göttingen und Northeim (Harz).

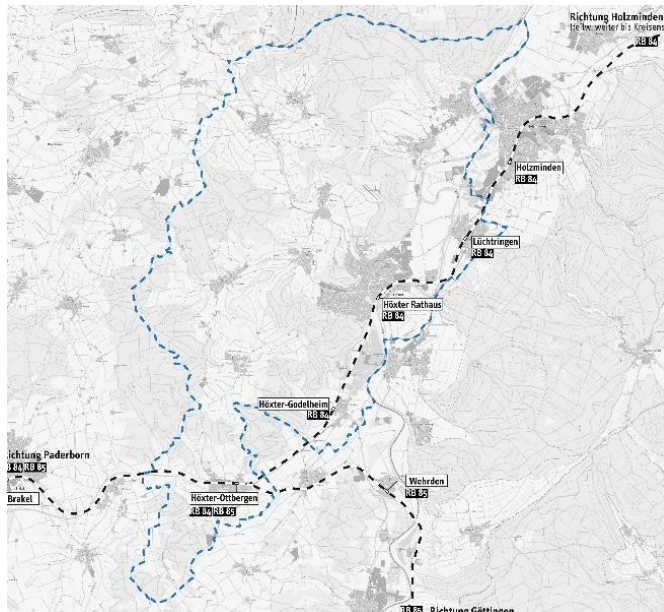
- **Tabelle 1: Anbindung Höxter an SPNV-Verkehrsknotenpunkte via SPNV und MIV**

Relation	Fahrtzeit SPNV	Fahrtzeit MIV	Distanz MIV
Höxter, Rathaus – Altenbeken	42 Min.	41 Min.	43,8 km
Höxter, Rathaus – Kreiensen	47 Min.	55 Min.	54,6 km
Höxter, Ottbergen - Bodenfelde	23 Min.	35 Min.	33,1 km
Höxter, Ottbergen – Göttingen	72 Min./ 113 Min.	75 Min.	71,9 km

⁴ Eigene Darstellung, Landes und Bundesstraßen

⁵ Stadt Höxter (2004), Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplan der Stadt Höxter, S. 71

● **Abbildung 6: Bahnhaltepunkte⁶**



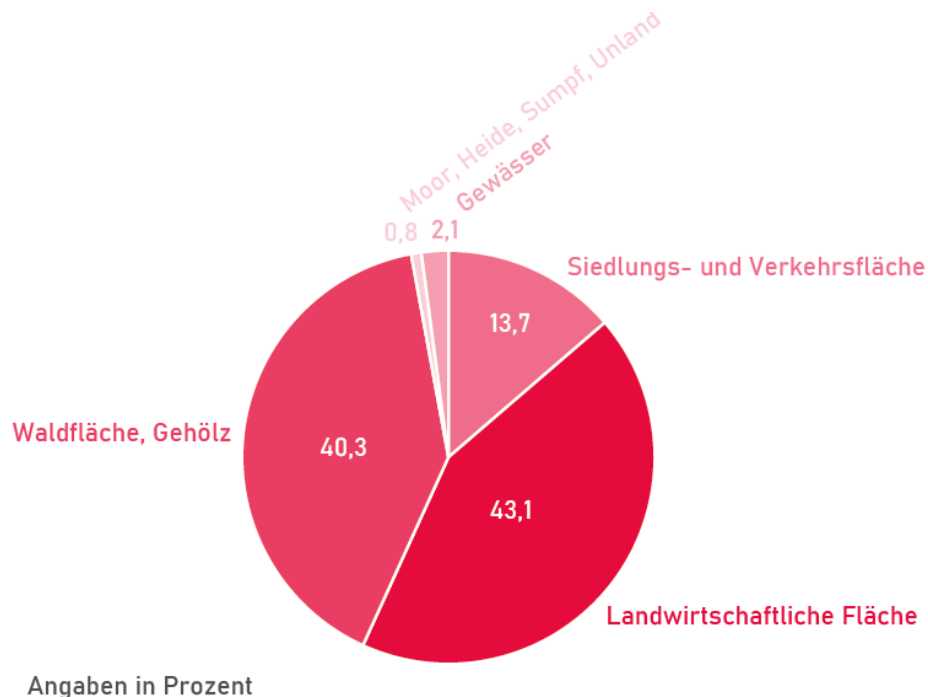
Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Die Stadt Höxter dehnt sich in Nord-Süd Richtung auf 21,7 km und in Ost-West-Richtung auf 13,7 km aus. Insgesamt weist die Stadt eine Fläche von rund 158 km² auf. Davon werden 2.169 ha als Verkehrs- und Siedlungsfläche genutzt und 13.648 ha sind Freiflächen.⁷

⁶ Eigene Darstellung, Kartengrundlage Bundesamt für Geodäsie (2020)

⁷ Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2017), Kommunalprofil Höxter, Stadt

● **Abbildung 7: Flächenaufteilung**⁸



Höxter ist geprägt durch seine dezentrale Siedlungsstruktur. Die Stadt weist zum Dezember 2019 eine Einwohnerzahl von 28.634 auf, welche sich auf die Kernstadt und die 12 Ortschaften aufteilt. 13.006 Einwohner leben innerhalb der Kernstadt, gefolgt vom Ortsteil Lühtringen mit 2.938 Einwohnern. Der Ortsteil Bosseborn weist mit 515 Einwohnern die geringste Bevölkerungszahl auf.⁹

⁸ Eigene Darstellung nach Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2017), Kommunalprofil Höxter, Stadt, Seite 3

⁹ Vgl. Stadt Höxter (2020), Stadtportrait, Einwohner in den Ortschaften, URL: <https://www.hoexter.de/portal/seiten/stadtportrait-908000319-22101.html> [Zugriff: 10.08.2021]

● **Tabelle 2:** Einwohnerzahlen nach Ortschaften

Ortschaft	Einwohner
Kernstadt	13.006
Albaxen	1.582
Bödexen	777
Bosseborn	515
Brenkhausen	1.244
Bruchhausen	610
Fürstenau	1.167
Godelheim	914
Lüchtringen	2.938
Lütmarsen	966
Ottbergen	1.507
Ovenhausen	1.061
Stahle	2.347
Gesamt	28.634

Die Kernstadt Höxters ist auf Grund ihrer zentralen Versorgungsfunktion und den bestehenden sozialen und kulturellen Infrastrukturen für den Kreis Höxter, aber auch für die in Niedersachsen liegenden Nachbargemeinden von besonderer Bedeutung. Neben der Versorgungsfunktion ist die Kernstadt auch der größte Wohnstandort Höxters und nimmt zudem eine wichtige Rolle als Gewerbestandort ein.¹⁰

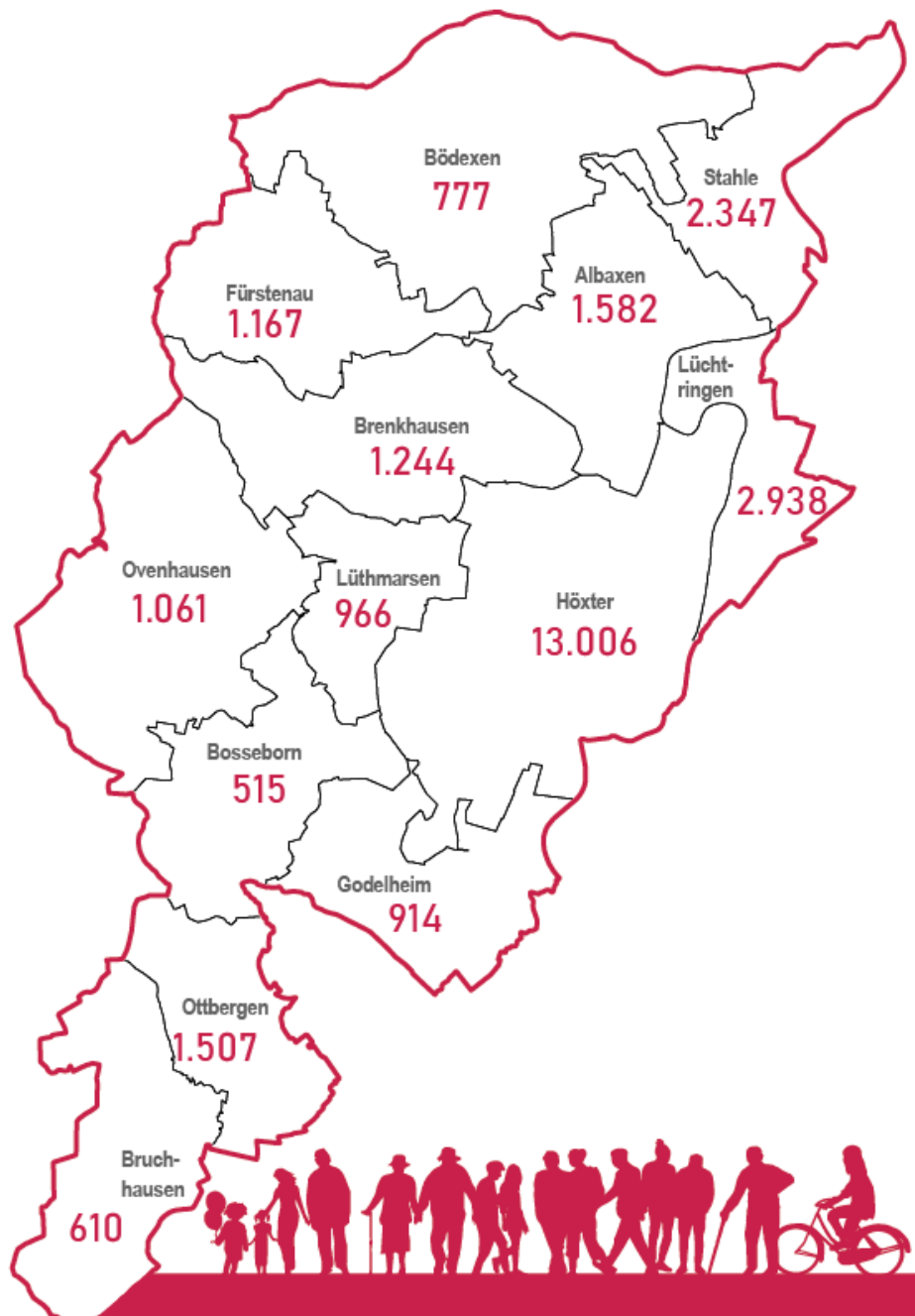
¹⁰ Vgl. Stadt Höxter (2014), Flächennutzungsplan, Erläuterungsbericht, Seite 12

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

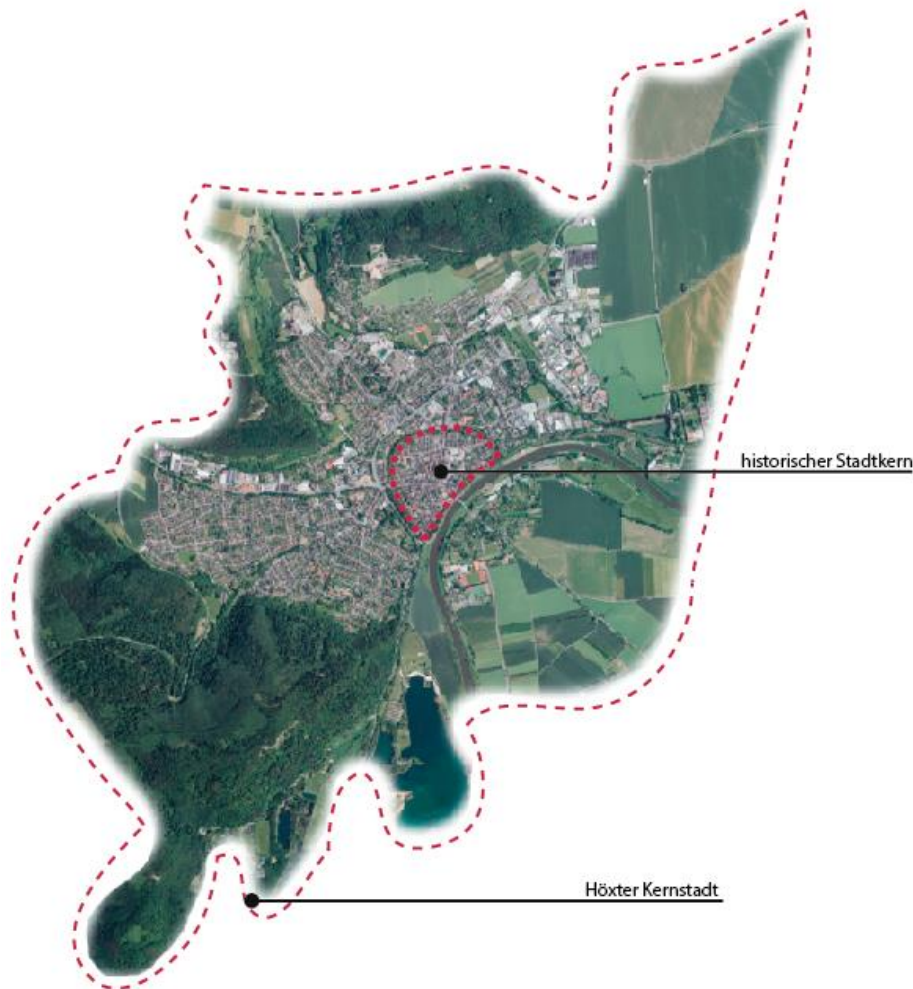
August 2021

● **Abbildung 8:** Piktogramm Einwohnerzahlen und Ortschaften¹¹



¹¹ Eigene Darstellung nach: Stadt Höxter (2019), Stadtportrait, Einwohner in den Ortschaften, URL: <https://www.hoexter.de/portal/seiten/stadtportrait-908000319-22101.html> [Zugriff: 10.08.2020]

● **Abbildung 9: Höxter Kernstadt¹²**



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Höxter wird durch seine Lage in der Mittelgebirgsregion des Weserberglandes und insbesondere durch die Landschaftsstruktur des Wesertals geprägt. Der größte Teil des Stadtgebiets liegt auf der westlichen Seite der Weser. Lediglich der Ortsteil Lühtringen und ein Teil der Kernstadt liegen auf der östlichen Weserseite. Das Stadtgebiet zieht sich im Norden bis zum Köterberg auf 496 Meter Höhe. Südwestlich der Kernstadt befindet sich der Krekeler Berg mit einer Höhe von 368 Metern und südlich der Scheelenberg mit 346 Metern Höhe. Das Wesertal sowie die Höhen im Stadtgebiet bilden die natürlichen Stadtentwicklungsgrenzen Höxters.

Die Weserbrücke stellt die einzige Querung der Weser im Bereich der Kernstadt und somit die einzige Verbindung zwischen der östlichen Kernstadt und dem westlich gelegenen Stadtgebiet dar. Weitere Weserquerungen sind nördlich im Übergang zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Lühtringen über die

¹² Veränderte Darstellung, Luftbild nach GeoBasis-DE / BKG 2020 / EuroGeographics / Bezirksregierung Köln Geobasis NRW, Digitales Orthophoto, URL: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/> [Zugriff: 04.11.2020]

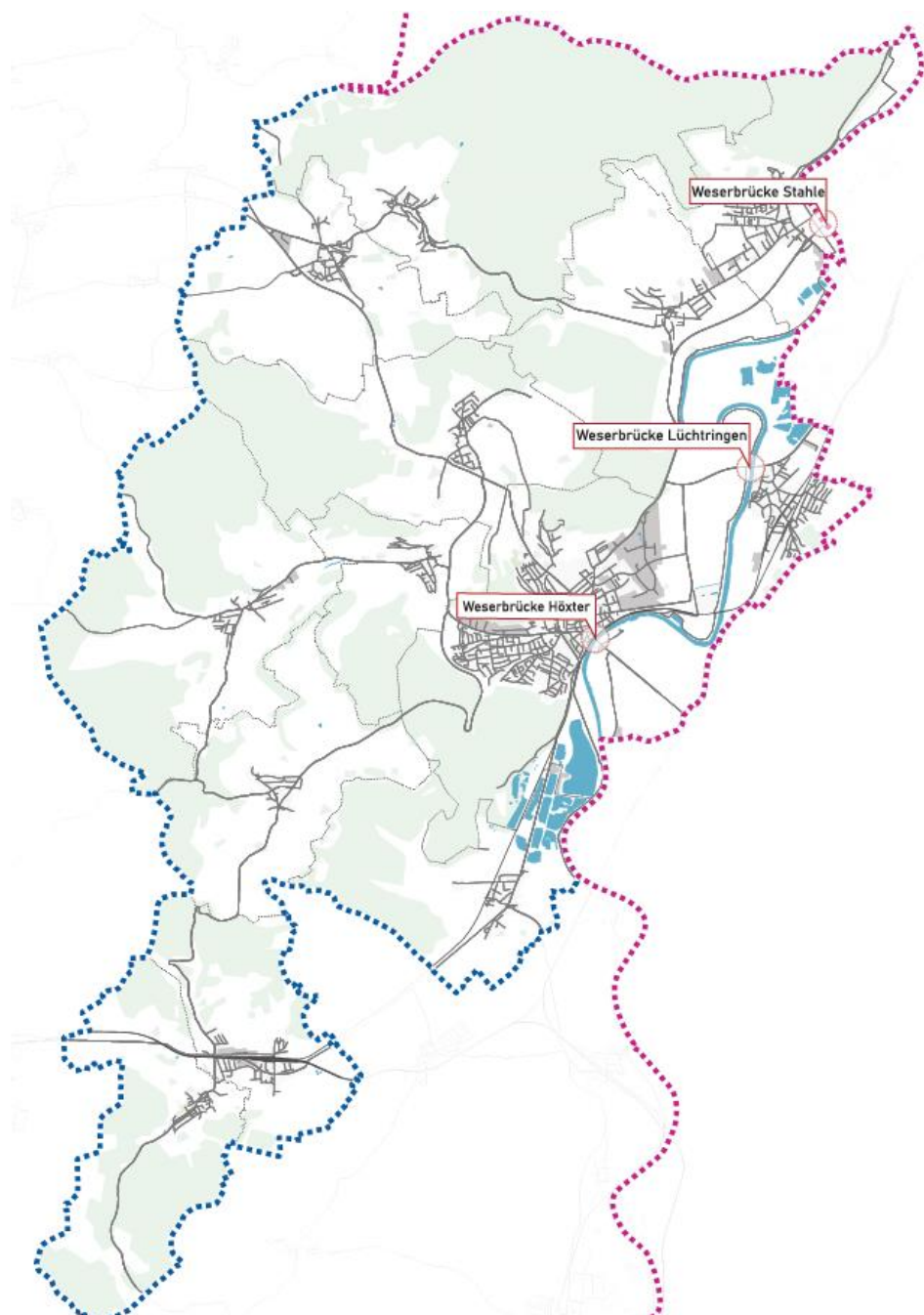
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

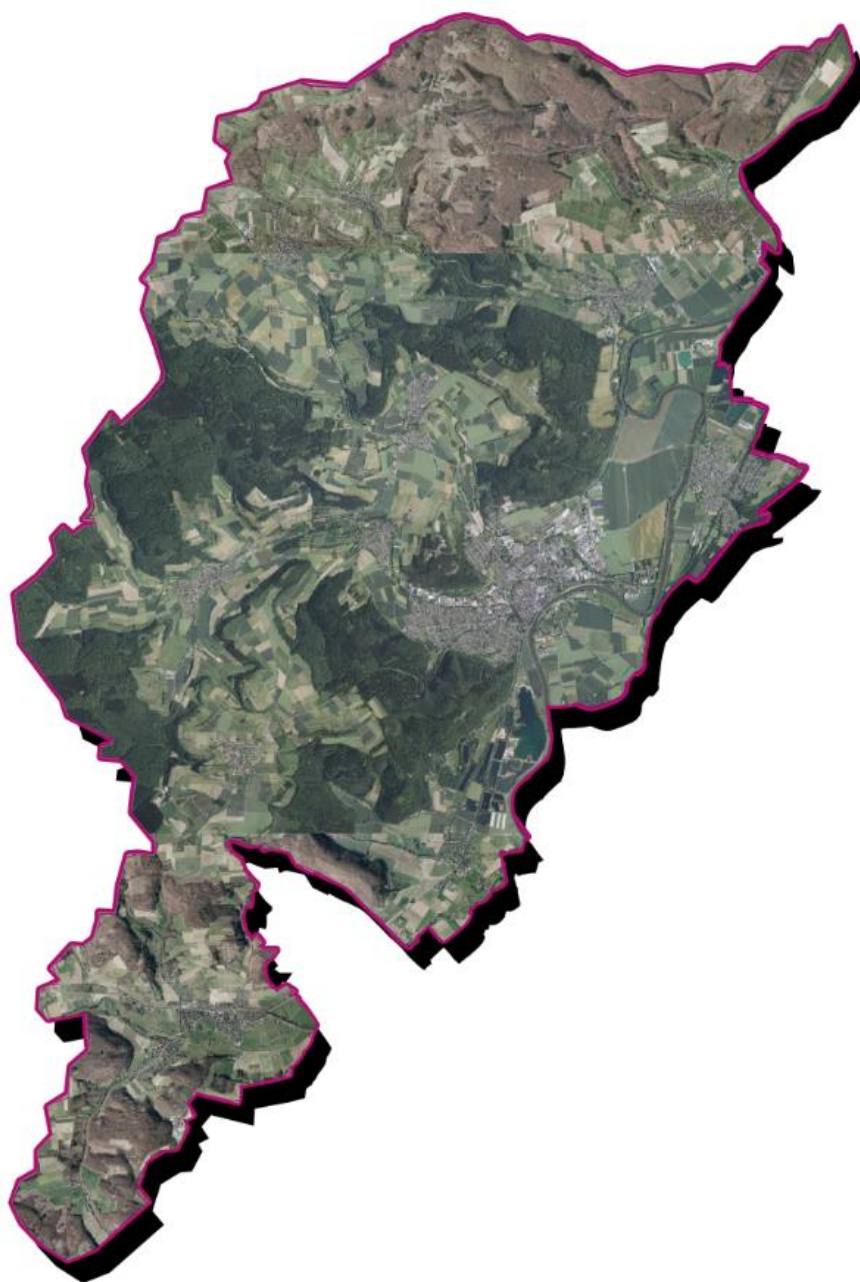
Weserbrücke Lücktringen sowie in der Ortschaft Stahle über die B64 (Übergang zwischen NRW und Niedersachsen) vorhanden. Die nächste Weserquerung südlich von Höxter befindet sich rund 15 km entfernt im Bereich Beverungen / Lauenförde.

- **Abbildung 10:** Übergänge über die Weser – Weserbrücke Höxter, Weserbrücke Lücktringen und Weserbrücke Stahle¹³



¹³ LK Argus Kassel GmbH (2020), Eigene Darstellung, Daten Land NRW, Bundesamt für Kartografie und Geodäsie (2020) **sowie** Geofachdaten NLStBV © 2020 | Karte ohne Maßstab (o.M.) im Originalmaßstab (i.o.M) 1:115.000

- **Abbildung 11:** Luftbild Höxter mit Stadtgrenze¹⁴

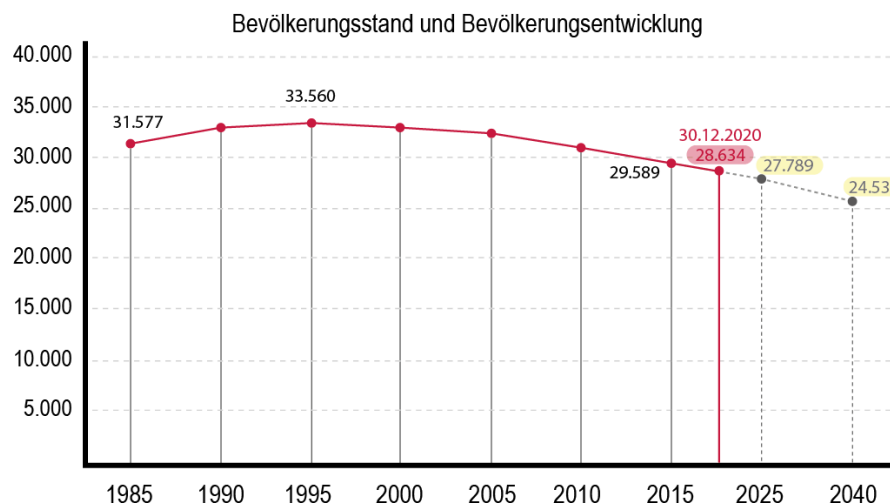


Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

¹⁴ Veränderte Darstellung, Luftbild nach GeoBasis-DE / BKG 2020 / EuroGeographics / Bezirksregierung Köln Geobasis NRW, Digitales Ortophoto, URL: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/> [Zugriff: 04.11.2020]

2.2 Einwohnerentwicklungen und demographische Veränderungen

● **Abbildung 12:** Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung¹⁵



Während die Bevölkerungszahl in den 80er Jahren in Höxter noch zunahm, wird seit Mitte der 90er Jahre ein Bevölkerungsrückgang verzeichnet. Im Jahr 2019 weist die Stadt Höxter eine Bevölkerungszahl von 28.634 Einwohnern auf. Dies entspricht einer vergleichsweise geringen Einwohnerdichte von 182,1 Einwohnern pro km². (Gemeinden des gleichen Typs: 366,5 E/km²)¹⁶

Laut Kommunalprofil der Stadt Höxter (2020) wird bis zum Jahr 2025 ein weiterer Bevölkerungsrückgang auf 27.789 und bis 2040 bis auf 24.534 Einwohner prognostiziert. Somit wird die Stadt Höxter von starken Bevölkerungsrückgängen betroffen sein, die in Geburtenrückgängen und einem negativen Wanderungssaldo begründet liegen.¹⁷

Entsprechend der Wanderungssalden (Durchschnitt 2015-2019) zeigt sich ein Überschuss der Zuzüge nach Höxter in den Altersgruppe der unter 18-jährigen, in der Altersgruppe der 30-50-jährigen sowie der Altersgruppe der 50-65-jährigen. Ein Überschuss der Fortzüge besteht hingegen in den Altersgruppen der 18-25-jährigen, der 25-30-jährigen sowie der über 65-jährigen. Gründe für die Zuzüge in der Gruppe der unter 18-jährigen und der 30-50-jährigen, könnten darin begründet liegen, dass Höxter als attraktiver Standort für junge Familien

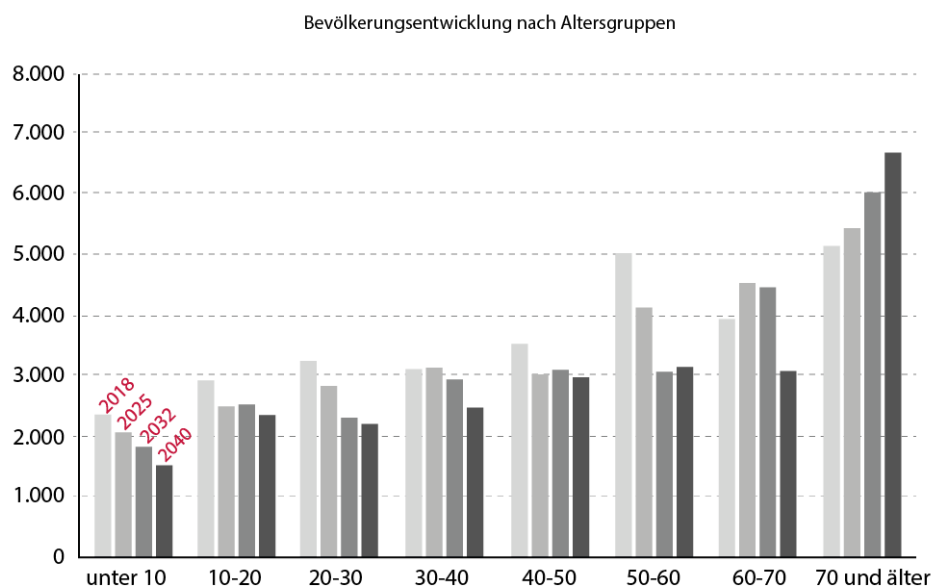
¹⁵ Eigene Abbildung nach Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Kommunalprofil Höxter, Stadt (2017), Seite 5 und Seite 9 sowie nach Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Kommunalprofil Höxter, Stadt (2020), Seite 8 und Stadt Höxter (2020), <https://www.hoexter.de/portal/seiten/stadtportrait-908000319-22101.html> [Zugriff 10.08.2021]

¹⁶ Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2020), Kommunalprofil Höxter, Stadt, Seite 4

¹⁷ Vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Kommunalprofil Höxter, Stadt (2020), Seite 8

gesehen wird und diese Personen nach erfolgter Ausbildung oder erster Berufserfahrung nach Höxter zurückziehen. Die Fortzüge der über 65-jährigen hingegen könnten darin begründet liegen, dass Handlungsbedarf dahingehend besteht, eine Altersgerechte Infrastruktur aufzubauen und gegebenenfalls die Attraktivität Höxters für Seniorinnen und Senioren zu verbessern, eine weitere Möglichkeit der Fortzüge wären die günstigeren Pflege und Betreuungsangebote in Niedersachsen.¹⁸

● **Abbildung 13:** Bevölkerungsentwicklung Höxters nach Altersgruppen¹⁹



Durch die demographischen Entwicklungstendenzen in Höxter zeigt sich, dass für die zukünftigen Planungen insbesondere der Blick auf die ältere Bevölkerungsgruppe gerichtet werden sollte. Zukünftig werden voraussichtlich weniger, dafür aber anteilmäßig mehr ältere Menschen in Höxter leben.

Dies hat Auswirkungen auf unterschiedliche Ebenen, vom Arbeitsmarkt über den Wohnungsmarkt und die Sozialversorgung bis hin zum öffentlichen Leben.

Im Bereich der Mobilität ergeben sich aus den Entwicklungstendenzen Herausforderungen und Anforderungen, die berücksichtigt werden müssen. Unter anderem ist das neben der Sicherstellung der Daseinsvorsorge auch für die stark ländlich geprägten Ortsteile Höxters, insbesondere die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im Bereich des ÖPNVs, die es herzustellen gilt.

Da die Entwicklungstendenzen nicht als gegeben angenommen werden sollten, sondern eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung auch Einfluss auf die Stadtentwicklung nehmen kann, sollte zudem ein Fokus daraufgelegt werden, wie durch

¹⁸ Vgl. ebd., S. 11

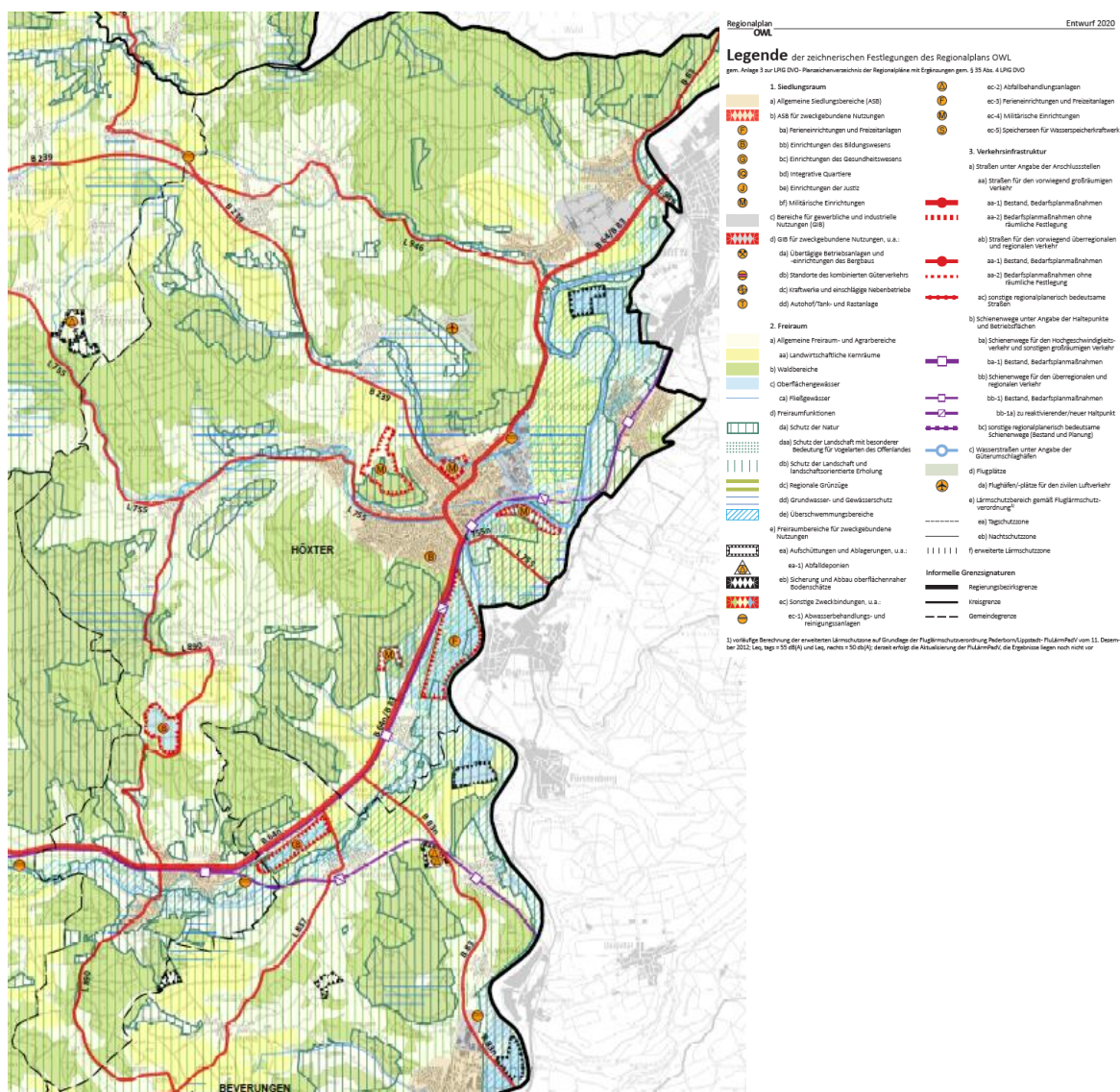
¹⁹ Eigene Abbildung nach Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Kommunalprofil Höxter, Stadt (2020), Seite 8

ein gutes Mobilitätsangebot eine Attraktivitätssteigerung Höxters als Lebens- und Arbeitsstandort erreicht werden kann.

2.3 Stadtentwicklung

Innerhalb der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen sind unbebaute Flächen für die Städtebauliche Entwicklung vorhanden. Im Regionalplan sind die Allgemeinen Siedlungsbereiche für Höxter dargestellt. Vorsorgebereiche für allgemeine Siedlungsnutzungen sind nicht vorhanden.

● **Abbildung 14:** Ausschnitt Regionalplan Höxter – Entwurf 2020



2.4 Wirtschaftsstruktur

In Höxter sind zahlreiche international agierende Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen wie Maschinen- und Werkzeugbau, Verpackungsindustrie, Aromen-Industrie und der Automotive Branche ansässig.²⁰

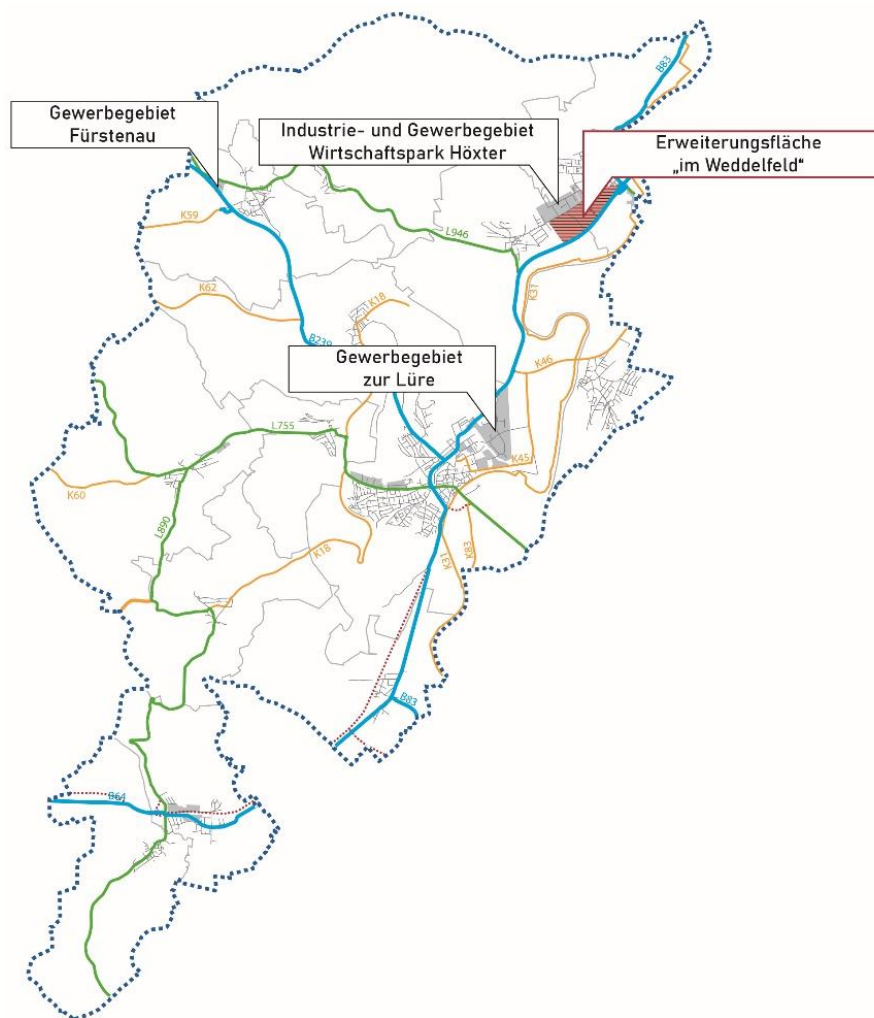
Höxter hat innerhalb der Stadtgrenzen drei wichtige Gewerbe- und Industriestandorte, wobei der nördlich der Kernstadt gelegene Wirtschaftspark Höxter mit der Erweiterungsfläche „Im Weddelfeld“ den zukünftigen gewerblichen Entwicklungsschwerpunkt der Stadt darstellt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 15:** Verortung der bestehenden und geplanten Gewerbegebiete Höxters²¹



²⁰ Vgl. IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Lippe zu Detmold und Handwerkskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (2017), Flächen für die Zukunft, Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan OWL 2035, Ergänzungsband Kommunalprofile, Flächendaten, Fakten und Empfehlungen für Städte, Gemeinden und Kreise in Ostwestfalen-Lippe, Seite 75

²¹ Eigene Darstellung, o.M.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

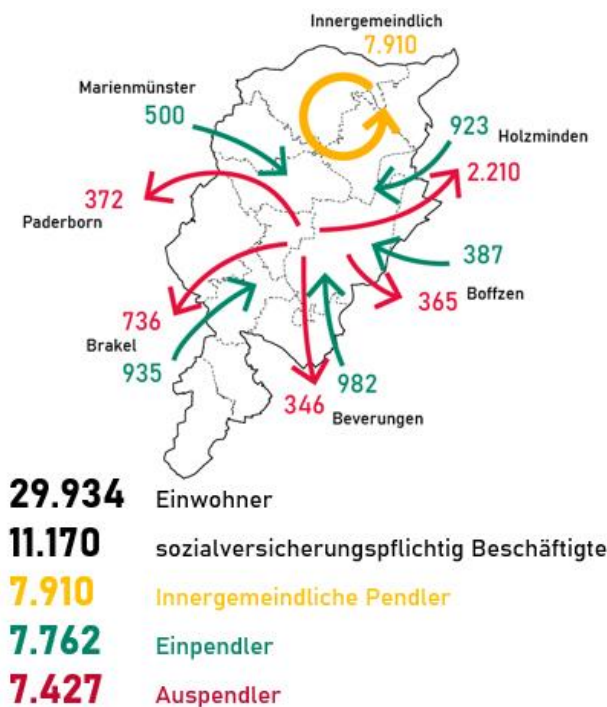
Im Jahr 2018 waren in Höxter insgesamt 11.170 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Der größte Anteil dabei im Bereich der sonstigen Dienstleistungen mit 5.503 Beschäftigten, gefolgt von 3.464 Beschäftigten im produzierenden Gewerbe, 2.241 im Handel, Verkehr und Gastgewerbe und 57 Beschäftigte im Bereich der Land- und Forstwirtschaft.

Im Dezember 2019 lag die Arbeitslosenquote in Höxter bei 3,6 %, was verglichen mit der Arbeitslosenquote in NRW mit 6,4 % eher gering ist.

Zum Stichtag 30.06.2018 sind 7.762 Menschen zum Arbeiten nach Höxter eingependelt, 7.427 Menschen aus Höxter ausgependelt sowie 7.910 Menschen innergemeindlich gependelt. Das entspricht einem positiven Einpendler-Saldo von 335.²²

Bezugnehmend auf die Pendlerzahlen kann ein mittleres bis hohes Pendleraufkommen festgestellt werden, da gut ein Viertel der Bevölkerung in Höxter auspendelt. Zudem ist der Anteil der innergemeindlichen Pendler am höchsten.

- **Abbildung 16:** Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme sowie Innergemeindliche Pendler in 2018²³



Die folgende Tabelle zeigt die 15 größten Ein- bzw. Auspendlerströme der Stadt Höxter im Jahr 2017 an.

²² Vgl. IT NRW (2020), Pendleratlas NRW, Übersicht

Anmerkung: Bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind keine Beamten sowie Selbstständige berücksichtigt, wodurch die Pendlersumme von der Beschäftigtenzahl abweicht.

²³ Eigene Darstellung nach IT NRW (2020), Pendleratlas NRW, Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme 2018 Höxter

● **Tabelle 3:** Die jeweils 15 größten Ein- bzw. Auspendlerströme Höxters²⁴



Einpendler



Auspendler

Herkunftsgemeinde	Berufspendler	davon weiblich	Entfernung in km	Zielgemeinde	Berufspendler	davon weiblich	Entfernung in km
Beverungen, Stadt	982	499	13,2	Holzminden, Stadt	2 151	1 011	10,4
Brakel, Stadt	949	453	14,2	Brakel, Stadt	730	371	14,2
Holzminden, Stadt	893	413	10,4	Paderborn, Stadt	404	154	41,2
Marienmünster, Stadt	495	267	8,8	Boffzen	358	144	5,8
Boffzen	379	199	5,8	Beverungen, Stadt	353	113	13,2
Steinheim, Stadt	307	154	21,1	Marienmünster, Stadt	265	117	8,8
Bad Driburg, Stadt	273	121	22,3	Bad Driburg, Stadt	202	121	22,3
Nieheim, Stadt	203	104	16,8	Hannover	127	74	72,1
Warburg, Stadt	171	73	35,0	Steinheim, Stadt	125	58	21,1
Lügde, Stadt	170	90	14,9	Detmold, Stadt	125	63	35,8
Borgentreich, Stadt	166	92	24,1	Bielefeld, Stadt	114	56	60,7
Bevern, Flecken	164	72	14,8	Warburg, Stadt	104	52	35,0
Lauenförde, Flecken	123	57	13,6	Bad Pyrmont, Stadt	81	45	21,0
Stadtlondorf, Stadt	119	68	22,6	Fürstenberg	80	31	7,8
Paderborn, Stadt	119	50	41,2	Blomberg, Stadt	76	26	27,0
sonstige	2 159	901		sonstige	2 021	699	
insgesamt 2017	7 672	3 613		insgesamt 2017	7 316	3 135	

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Das leicht positive Einpendler-Saldo und die vergleichsweise geringe Arbeitslosenquote lassen erkennen, dass Höxter einen wichtigen Wirtschaftsstandort und Arbeitgeber für die Region darstellt. Durch die im FNP dargestellten und die im Entwurf des RP 2035 vorgesehenen Gewerbe- und Industrieflächen bestehen grundsätzlich Chancen, Höxter auch zukünftig als Arbeitsstandort zu stärken und auszubauen. Um Höxter dahingehend zu fördern, spielt das Thema Mobilität eine bedeutende Rolle. Hierbei ist insbesondere wichtig, die Erreichbarkeit Höxters für den Wirtschaftsverkehr zu optimieren und gleichzeitig die Belange der Umwelt und Umfeld-Verträglichkeit in Einklang zu bringen.

2.5 Schulstandorte

Höxter ist nicht nur wichtiger Wirtschaftsstandort, sondern mit seinen fünf Grundschulen, drei weiterführenden Schulen sowie einer Schule für Kranke und dem Berufskolleg des Kreises Höxter auch als inkludierender Bildungsstandort von hoher Bedeutung. Im Jahr 2018/2019 waren insgesamt 2.643 Schüler an den Grundschulen und weiterführenden Schulen in Höxter angemeldet.

²⁴ Eigene Darstellung nach Pendlerrechnung IT:NRW (2017), Die jeweils 15 größten Ein- bzw. Auspendlerströme der Städte und Gemeinden NRWs 2017, Seite 92, URL: <https://bit.ly/2WlcS1Z> [Zugriff: 21.07.2020]

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Mit einem Standort der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe – für die Fachgebiete Umweltingenieurwesen und Landschaftsarchitektur und Umweltplanung – mit insgesamt 10 Studiengängen, ist Höxter zudem auch überregional von Bedeutung.

An der Technischen Hochschule OWL am Standort Höxter waren im Wintersemester 2019/2020 924 Studierende eingeschrieben.

Die meisten der aufgeführten Schulen befinden sich in der Kernstadt Höxters. Lediglich 3 Grundschulen (Katholische Grundschule Lühtringen, die Gemeinschaftsgrundschule Ottbergen und die Schule im Westertal), befinden sich außerhalb der Kernstadt.

● **Tabelle 4:** Übersicht der Schulen in Höxter

Grundschulen	Name	Ortschaft
	Petrischule	Kernstadt
	Schule am Nicolaitor	Kernstadt
	Schule im Westertal	Albaxen
	Katholische Grundschule Lühtringen	Lühtringen
	Gemeinschaftsgrundschule Ottbergen	Ottbergen
Weiterführen- den Schulen		
	Sekundarschule Höxter	Kernstadt
	Hoffmann-v.-Fallersleben Realschule	Kernstadt
	König-Wilhelm-Gymnasium	Kernstadt
	Schule für Kranke	Kernstadt
	Berufskolleg des Kreises Höxter	Kernstadt
Hochschulen		
	Technische Hochschule OWL	Kernstadt
	Umweltingenieurwesen / Landschafts- architektur und Umweltplanung	

2.6 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

Höxter ist auf Grund seiner Versorgungsfunktion mit einem Einzugsgebiet für ca. 100.000 Menschen²⁵ regional bedeutend. Innerhalb der Kernstadt sind zahlreiche Nahversorger und Einzelhändler sowie inhabergeführte Fachgeschäfte zu finden, die die Versorgung der Bevölkerung sichern und daher wichtige Ziele darstellen.

Höxter ist jedoch nicht nur wegen seiner Versorgungsfunktion, sondern auch als Verwaltungsstandort für den Landkreis wichtig, da Höxter Sitz der Kreisverwaltung des gleichnamigen Landkreises ist. Dieser besteht neben Höxter aus den 9 weiteren Städten: Bad Driburg, Beverungen, Borgenteich, Brakel, Marienmünster, Steinheim, Warburg und Willebadessen.

Weitere wichtige Ziele im Stadtkern Höxters sind neben den Behörden der Kreisverwaltung auch die Kreispolizeibehörde, ein Krankenhaus Klinikum Weser-Egge (St. Ansgar Krankenhaus) mit 11 Fach-, zwei Belegkliniken und 396 Betten, die Feuerwehr, die Stadtbücherei, das Amtsgericht, ein Standort der Bundeswehr (General-Weber-Kaserne), die Volkshochschule sowie die Agentur für Arbeit.

Mit der Stadthalle, dem Stadthaus, dem historischen Rathaus sowie dem Museum im Hütteschen Haus sind außerdem zahlreiche kulturelle Einrichtungen in Höxters Kernstadt vorzufinden.

2.7 Tourismus, Freizeit- und Naherholungsgebiete

Höxter zieht mit seinen unterschiedlichen kulturellen Einrichtungen, seinem mittelalterlichen Stadtkern und insbesondere durch das ehemalige Benediktinerkloster Corvey, welches 2014 in das UNESCO Weltkulturerbe aufgenommen wurde, zahlreiche Touristen – auch aus dem Ausland an.

In Höxter befinden sich zudem vielzählige Freizeit- und Naherholungsgebiete, die durch die Höxteraner Bevölkerung, aber auch durch Touristen genutzt werden.

Im Folgenden sind wichtige Freizeit- und Naherholungsangebote aufgelistet:

Naherholungsgebiete:

- Weser
- Steilhänge Ziegenberg und Brunsberg

²⁵ Vgl. Raum und Energie (2007), Handlungskonzept zur Gestaltung des demografischen Wandels in der Stadt Höxter, S. 6

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- Nordic-Walking-Park auf dem Ziegenberg

Radwege:

- Radfernweg R1 und Weserradweg R99

Freizeitanlagen:

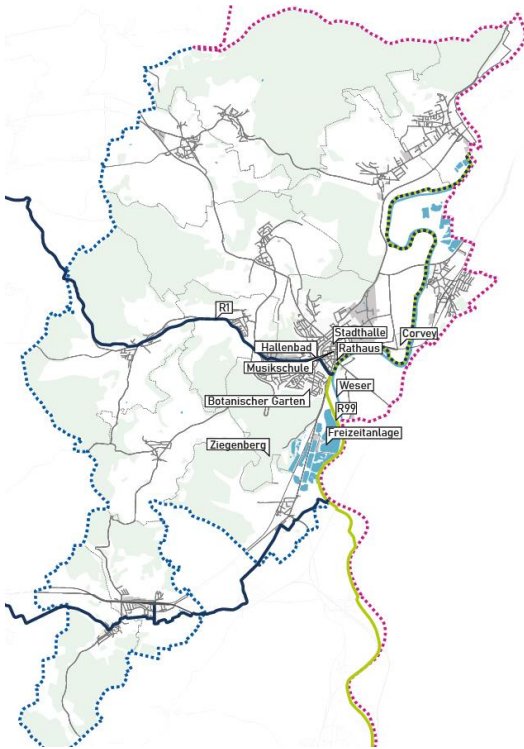
- Freizeitanlage Höxter-Godelheim Badensee mit Strand, Beachvolleyball, Kinderspielplatz und Pumptrack (im Bau)
- Freibad Höxter
- Hallenbad Höxter
- Dirt-Bike-Strecke Bielenberg

Kultureinrichtungen:

- Forum Jacob Pins
- Museum im Hütteschen Haus
- Musikschule Höxter
- Stadthalle
- Historisches Rathaus

Weitere Freizeit- und Kultureinrichtungen sind in den Ortschaften Höxters zu finden. Hierzu zählen unter anderem der Ottberger KuhStall sowie die Stahler Freilichtbühne.

● **Abbildung 17:** Freizeitanlagen und Naherholungsgebiete²⁶



Mit der Landesgartenschau Höxter 2023 werden in Höxter zusätzliche Freizeitziele geschaffen. (Siehe hierzu 3.2 Landesgartenschau)

In dem Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans der Stadt Höxter wird als touristisches Entwicklungsziel die Stärkung des Fremdenverkehrs als wichtiger ökonomischer Faktor benannt. Dieses Ziel soll durch den

- „Weiteren Ausbau des Rad- und Wandertourismus sowie des Städtetourismus,
- die weitere Entwicklung der Freizeitanlage Godelheim unter Berücksichtigung des Biotop- und Artenschutzes,
- die Sicherung und Entwicklung der historischen Ortsbilder
- und die Aufwertung des Landschaftsbildes

erreicht werden.“²⁷

²⁶ Eigene Darstellung

²⁷ Stadt Höxter (2004), Flächennutzungsplan der Stadt Höxter, S. 66

3 Rahmenbedingungen für die Mobilität

Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen für das Integrierte Mobilitätskonzept Höxter dargelegt, die durch bereits bestehende Programme, Strategien und Konzepte gegeben sind.

3.1 Bestehende Programme und Strategieprozesse²⁸

Programme / Projekte / Prozesse	Ebene	Jahr
Befragung zum Thema Fahrradverleihsysteme im Raum Holzminden/Höxter	Region	2019
Abschlussbericht Fußverkehrscheck	Stadt	2021
Bewerbung zur Landesgartenschau 2023	Stadt	2018
Digitalisierungsstrategie Höxter	Kreis	2020
Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Höxter	Stadt	2009
Entwicklungskonzept Innenstadt	Stadt	2009; Änderung 2012
Entwicklungsplanung Stadt Höxter	Stadt	2001
Errichtung einer Mobilstation am Bahnhof Höxter	Stadt	2018
Flächennutzungsplan Stadt Höxter	Stadt	2005
Gesamtstädtischer Verkehrsentwicklungsplan Stadt Höxter	Stadt	1993
Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter	Stadt	2014
Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Höxter und die Städte Marienmünster, Nieheim und Warburg	Kreis	2017
Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019- Stadtkern und Corvey	Stadt	2019
Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen	Land	2005; letzte Änderung 2016
Lärmaktionsplan der 2. Stufe für die Stadt Höxter	Stadt	2017
Lärmaktionsplan der 3. Stufe für die Stadt Höxter	Stadt	2020
Machbarkeitsstudie für ein bundesländerübergreifendes Fahrradverleihsystem mit Bezug auf die Optimierung der betrieblichen Mobilität	Überregional	2020

²⁸ In **rot und fett markiert** sind die Programme dargestellt, die im Folgenden beschrieben werden.

Programme / Projekte / Prozesse	Ebene	Jahr
Managementplan für das karolingische Westwerk und die Civitas Corvey	Stadt	2012
Mobilitätsbefragung 2018 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter	Region	2018
Nahverkehrsplan ÖPNV 2018	Region Paderborn- Höxter, NPH- Gebiet	2019
Nahverkehrsplan SPNV 2011	Region Westfalen-Lippe	2011
Neubau Hallenbad Höxter	Stadt	2018
Planfeststellung für den Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter Teilabschnitt 1b	Land	2019
Planung Haltepunkt Corvey	Stadt	2017
Projektskizze "On-Demand-Ridepooling Höxter"	Stadt, Projekt Regionale 2022 des nph	2020
Radverkehrskonzept 2015	Stadt	2014
Regionalplan Teilabschnitt Paderborn-Höxter	Regierungsbezirk	2007; letzte Änderung 2013
Verkehrsuntersuchung über die verkehrliche Auswirkung auf die Innenstadt von Höxter nach Inbetriebnahme der neuen Weserquerung als Landesstraße L755n	Stadt	2002
Radnetz OWL – Bericht und Kartenmaterial	Region	2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

3.2 Anregungen und Planungen aus anderen Konzepten zur Mobilität

Fußverkehrscheck²⁹

Im Rahmen der Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW für einen Fußverkehrscheck werden seitens der Stadt Höxter folgende Ziele als Motivation zur Teilnahme genannt:

- Aufzeigen fußgängerunfreundlicher Bereiche
- Verbesserung fußgängerunfreundlicher Bereiche
- Ermöglichung sicherer und barrierefreier Fortbewegung zu Fuß
- Attraktives Angebot durch Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel
- Förderung des Fußverkehrs und intermodaler Verkehrsangebote
- Vermeidung von Immissionen
- Gesundheit der Bevölkerung steigern

Als Schwerpunkte sollen die Stärkung der Wegebeziehungen und die Barrierefreiheit behandelt werden. Untersuchungsbereiche sollen in der Kernstadt Höxters und in Stahle liegen.

Als Probleme wird der Übergangsbereich vom Bahnhof in die Fußgängerzone und in Richtung Stadtverwaltung benannt und das Thema Barrierefreiheit an Haltepunkten.

Der Fußverkehrscheck für die Stadt Höxter wurde im Herbst 2020 mit einem Auftaktworkshop gestartet. Hierbei wurden erste Problempunkte thematisiert und Routen für den Fußverkehrscheck besprochen. Am 15. Und 17. September wurden zwei Begehungen durchgeführt. Am 14. Januar 2021 fand der Abschlussworkshop statt, bei dem Handlungsfelder und Maßnahmen mit den Teilnehmenden diskutiert wurden.

Im Fokus der Fußverkehrschecks standen die historische Kernstadt und der Ortsteil Stahle. Folgende Handlungsfelder wurden bei dem Fußverkehrscheck für die beiden Bereiche ausgearbeitet:

- Querungen
- Barrierefreiheit

- Verkehrssicherheit
- Schulverkehr
- Aufenthaltsqualität

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Landesgartenschau Bewerbung und Machbarkeitsstudie³⁰

2023 findet die 19. Landesgartenschau in Höxter statt. Mit der Landesgartenschau soll eine nachhaltige Stadtentwicklung unterstützt werden, die im Fokus die Lebens- und Umweltqualität in Städten und Gemeinden verbessert. Hierbei sollen positive Effekte wie die Reduzierung von Umweltbelastungen durch Hitze und Emissionen und eine Förderung sozialer Strukturen entstehen.

Mit der Landesgartenschau (LGS) werden zur oben genannten Zielerreichung auch folgende mobilitätsrelevante Maßnahmen formuliert:

- Aufwertung der Ortseingänge und Ortschaften,
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- Attraktivierung der Zugänge von der Weser in die Innenstadt
- Neugestaltung des Stadteingangs an der Weserbrücke,
- Instandsetzung der Weserbrücke,
- Änderung der Verkehrs- und Erschließungssituation,
- Anlage eines neuen Bahn-Haltepunktes „Corvey“

Digitalisierungsstrategie Höxter „Digitale Zukunft gemeinsam gestalten“ (2019)³¹

Mit der Digitalisierungsstrategie des Landkreises Höxter wird folgende Vision für den Themenbereich Mobilität formuliert: „Mobilität ist für den Kreis Höxter als großer Flächenkreis ein wesentlicher Standortfaktor. Mit Hilfe neuer digitaler Möglichkeiten werden verschiedene Mobilitätsangebote in ihrer Attraktivität gesteigert“³²

Folgende Ziele werden benannt:³³

³⁰ Vgl. Bewerbung für die Ausrichtung der Landesgartenschau Höxter 2023 (2018),

³¹ Vgl. Kreis Höxter (2019), Digitalisierungsstrategie „Digitale Zukunft gemeinsam gestalten“

³² Ebd. S. 55

³³ Ebd.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs soll mit den Mitteln der Digitalisierung dem Kundenbedarf angepasst werden.
- Individualisierung des ÖPNV durch kleinere Fahrzeuge, dynamische Routen und tatsächlichen ermittelten Bedarf.
- Der Ticketverkauf soll vereinfacht werden, möglichst über die Grenzen einzelner Anbieter hinweg.
- Der Service für Fahrgäste soll verbessert werden, z.B. per automatisierten Verspätungsankündigungen per App.
- Sharing-Angebote (Car-Sharing, Bike-Sharing, ...) werden als Alternative zum eigenen Fahrzeug unterstützt und ausgebaut.
- Es werden die Voraussetzungen für eine multimodale Mobilität geschaffen, d.h. die Kombination vieler verschiedener Verkehrsmittel.

Folgende Projekte sind mit der Digitalisierungsstrategie im Bereich Mobilität entstanden:

- Pendlerplattform

Mit der Pendlerplattform können Fahrgemeinschaften gebildet werden. Die Plattform ermöglicht es, sowohl Mitfahrmöglichkeiten zu suchen als auch anzubieten. Ziel ist, dass sich mit der Pendlerplattform „Pendlerkreis“ Unternehmen und Arbeitgeber aus dem gesamten Kreis beteiligen und sich dadurch positive Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die Parkraumsituation ergeben.

- Dorf (E)-Auto und Ladestationen

Als Ergänzung zum stark eingeschränkten ÖPNV auf dem Land sollen zwei E-Autos inklusive Ladesäulen für ein Dorf als Pilotprojekt angeschafft werden, welche durch die Einwohner genutzt werden können. Hierdurch soll Einfluss auf die Abschaffung eines Zweit-/ Dritt- oder sogar Viertwagens der Haushalte genommen werden.

- OWL Mobilitätsplattform

Mit einer Mobilitätsplattform sollen die Mobilitätsangebote digital in Form einer App „fahr mit“ gebündelt werden. Hiermit soll nicht nur eine digitale Fahrplanauskunft, sondern auch das Buchen und Bezahlen von Tickets diverser Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Sharing-Systemen, Leihrädern, Taxen, Stellplätzen etc. ermöglicht werden.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Höxter (2009)³⁴

Der zentrale Versorgungsbereich Höxters, der der städtischen und stadtübergreifenden Versorgung dient, stellt für den nahversorgungsrelevanten- und zentrenrelevanten Einzelhandel den zukünftigen Entwicklungsbereich dar.

Aufbauend auf die Analyse und die Darlegung möglicher Entwicklungsszenarien werden folgende mobilitätsrelevante Aspekte (Schwächen / Potenziale / Maßnahmen) zur Steigerung der Attraktivität und zur Aufrechterhaltung der Versorgungsfunktion aufgezeigt:

- Eingangssituation Nicolaistraße deutlicher über gestalterische Elemente hervorheben³⁵
- Zäsur durch B64/B83 → durch vierspurigen Ausbau Verstärkung des Effekts
- Umgestaltung im öffentlichen Raum, Grün, Treppenanlagen, Verknüpfung der unterschiedlichen Ebene, Arkaden, Zugänge, Eingänge und Einfahrten³⁶
- Attraktivierung des öffentlichen Raums. Steigerung der Aufenthaltsqualität der Corbiestraße → Umgestaltung des Straßenprofils, mehr Raum für Fußgänger³⁷
- Aufwertung des Straßenzugs Westerbach-/Weserstraße, mehr Aufenthaltsqualität, mehr Raum für Fußgänger / Weserstraße als Verbindung für Fußgänger und Besucher zwischen Weserbrücke, Weser und Innenstadt, Aufwertung zum Eingangsbereich, Zugänge zu Wasser, Freibereichen und Promenaden auf die Brücke zeitgemäß umgestalten³⁸
- Anbindung des Freiraums Fluss an die Innenstadt, Beschilderung, Vernetzung der Qualitäten der Bereiche

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

³⁴ Vgl. Junker und Kruse (2009), Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Höxter

³⁵ Vgl. ebd., S. 105

³⁶ Junker und Kruse (2009), Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Höxter, S. 109

³⁷ Vgl. ebd. S.110

³⁸ Vgl. ebd.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Flächennutzungsplan³⁹

Ausgehend von den Verkehrskonzepten der Stadt und dem Stadtentwicklungsplan werden für den Bereich Verkehr folgende Entwicklungsziele formuliert:⁴⁰

- Verbesserung der großräumigen Straßenverbindungen,
- Entlastung der besonders vom Autoverkehr betroffenen Ortslagen Ottbergen, Godelheim, Höxter-Stadtkern und Stahle. Für Höxter-Stadtkern wird eine Reduzierung des Ziel- und Quellverkehrs um etwa 50% gegenüber dem Planungsnullfall 2020 angestrebt (siehe dazu den Beschluss des Rates der Stadt Höxter vom 6.06.2002, TOP 2, Nr. 4).
- Lenkung von Siedlungserweiterungen auch unter Berücksichtigung der Zugangsmöglichkeiten zum Bahnverkehr,
- Neubau von Verkehrsanlagen unter größtmöglicher Schonung von Siedlungsbereichen und Freiraum,
- Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer,
- Verminderung der Parkplätze in der Altstadt und Schaffung attraktiver Ersatzparkplätze am Altstadtrand.

Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter (2014)⁴¹

Mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter wurde eine CO₂-Bilanz anhand des Verursacherprinzips erstellt und über Szenarien Minderungspotenziale festgestellt.

Durch die Strategien „Verkehrsvermeidung“, „Verkehrsverlagerung“ und „Effizienzsteigerung / technische Innovationen“ können im Verkehrsbereich CO₂-Emissionen eingespart werden.

Folgende Maßnahmen sollen zur Einsparung von CO₂-Äquivalenten im Bereich Mobilität umgesetzt werden:

- Radverkehrskonzept auf die Innenstadt ausweiten
- Fußwegekonzept
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung „Verwaltung als Vorbild“

³⁹ Vgl. Stadt Höxter (2014), Flächennutzungsplan, Erläuterungsbericht

⁴⁰ Stadt Höxter (2014), Flächennutzungsplan, Erläuterungsbericht, S. 72

⁴¹ Vgl. Stadt Höxter (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept, Endbericht

- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Carsharing
- Stadtweite Ladeinfrastruktur und kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs
- Verstärkte Kommunikation umweltfreundlicher Mobilität
- Klimaschonend mobil zum Weltkulturerbe Corvey

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 18:** Maßnahmenübersicht Themenbereich Mobilität⁴²

Umweltfreundliche Mobilität		
Mob	1	Radverkehrskonzept auf die Gesamtstadt ausweiten
Mob	2	Fußwegekonzept erstellen
Mob	2a	Fußverkehrsstadtplan erstellen
Mob	2b	Konzept barrierefreies Höxter
Mob	3	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
Mob	4	Schulisches Mobilitätsmanagement
Mob	5	Carsharing
Mob	6	Stadtweite Ladeinfrastruktur und kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge
Mob	7	Verstärkte Kommunikation umweltfreundlicher Mobilität
Mob	8	Klimaschonend mobil zum Weltkulturerbe Corvey

Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Höxter (2017)⁴³

Auch bei dem Integrierten Klimaschutzkonzept für den Kreis Höxter aus dem Jahr 2014. wurde im Bereich Mobilität nach dem Verursacherprinzip eine CO₂-Bilanz erstellt und aufbauend darauf anhand von Szenarien Minderungspotenziale aufgezeigt.

Der Maßnahmenkatalog für das Integrierte Klimaschutzkonzept des Kreises Höxter ist in drei Kategorien eingeteilt, in denen jeweils Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge eingeordnet sind:

- Organisatorische Handlungsfelder:

⁴² Vgl. Stadt Höxter (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept, Endbericht | *Die detaillierten Maßnahmensteckbriefe zu den oben genannten Maßnahmen sind im Endbericht des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Höxter zu finden. (Seite 116-131)*

⁴³ Vgl. Kreis Höxter (2017), Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Höxter und die Städte Marienmünster, Nieheim und Warburg

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- (A) Umsetzungsstrukturen
- (B) Verwaltung als Vorbild
- (C) Räumliche Planung
- (D) Steuerung und Erfolgskontrolle
- **Sektorale Handlungsfelder:**
 - (E) Energieeffiziente Wohngebäude
 - (F) Erneuerbare Energien
 - (G) Energieeffizienz im Unternehmen
 - (H) Klimafreundliche Mobilität
 - (I) Land- und Forstwirtschaft
 - (J) Anpassung an den Klimawandel
- **Kommunikative Handlungsfelder:**
 - (K) Konsum und Alltag
 - (L) Bildung, Jugend und Schulen
 - (M) Kommunikation und Vernetzung

Folgende Maßnahmen werden bezogen auf den Bereich Mobilität empfohlen:

Handlungsfeld B – Verwaltung als Vorbild:

- Maßnahme 09 Wege zur Elektromobilität: Klimafreundlicher Fuhrpark für den Kreis Höxter
- Maßnahme 11 Mission E: Motivationskampagne für Mitarbeitende in der Verwaltung

Handlungsfeld H – Klimafreundliche Mobilität:

- Maßnahme 30 Fortführung des Mobilitätsmanagements im Kreis Höxter
- Initiierung von Sharing-Projekten
- Stärkung und Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- Mobilitätsberatung für ältere Menschen im ländlichen Raum
- Kampagne zum Ausbau der Elektromobilität im Kreis
- Optimierung der betrieblichen Mobilität für Unternehmen

Handlungsfeld L – Bildung, Jugend und Schulen

- Mobilitätsberatung für Schülerinnen und Schüler

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019 - Stadtkern und Corvey (2019)⁴⁴

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2019 wird das Städtebauliche Entwicklungskonzept für die Innenstadt Höxter aus dem Jahr 2009 neu aufgestellt. Neben der historischen Kernstadt wird auf Grund der bevorstehenden Landesgartenschau 2023 auch der Bereich Corvey berücksichtigt. Eine der Aufgaben, die mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2019 benannt werden, ist die „Sicherung der Mobilität für Alle“. Hierbei wird insbesondere auf die Herausforderungen durch den demographischen Wandel hingewiesen, durch den besondere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur gestellt werden.

Folgende Stärken / Chancen und Schwächen / Aufgaben wurden im Bereich Mobilität für die Innenstadt und den Bereich Corvey erkannt:

Stärken und Chancen:

- Teilweise vom Durchgangsverkehr befreite Lagen – Innenstadtumgehung durch Entlastungsstraße
- Corveyer Allee als barocke Achse
- Fußgängerzone
- Bahn und Busanschluss
- Anschluss an überregionale Radwege und Schifffahrtslinie
- Gutes Angebot an Parkmöglichkeiten

Herausforderungen und Aufgaben:

- Bau der geplanten südlichen Innenstadtumgehung
- Entlastung der Weser- und Westerbachstraße vom Durchgangsverkehr und Einbindung in das Stadtbild
- Umsetzung des Verkehrskonzepts aus dem Jahr 2002
 - Sperrung der alten Weserbrücke für den motorisierten Individualverkehr

⁴⁴ Vgl. Stadt Höxter (2019), Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019 – Historischer Stadtkern und Corvey

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- Erschließung des historischen Stadtkerns über eine nördliche und eine südliche Schleife
- Erweiterung der Fußgängerzone um Teile der Weser- /Westerbachstraße
- Entlastung der Bach- und Minoritenstraße
- Bau neuer Fußgänger- und Radfahrerbrücken über die Entlastungsstraße
- Neugestaltung der Fußgängerzone
- Abschließende Gestaltung der Innenstadtstraßen und -plätze
- Umgestaltung des Bahnhofsplatzes und Gestaltung des Verknüpfungspunktes Bahn-Bus
- Neuer Haltepunkt „Höxter Corvey“
- Umsetzung des Radverkehrskonzepts Höxter-Altstadt
- Ausbau des Stellplatzangebotes auch im Rahmen der Landesgartenschau
- Umsetzung eines Parkleitsystems und eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

Gesamtstädtische Ziele

Ziele, die sich aus der Bestandsanalyse und Bewertung für die Gesamtstadt im Bereich der Mobilität ergeben sind die

- Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes, Förderung des Umweltverbundes, Sicherung der stadttechnischen Infrastruktur

„Einer der wesentlichen Grundsätze der Verkehrsentwicklung ist die Stärkung des ÖPNV. Hierzu gehören verbesserte Verbindungen der Ortschaften mit dem Stadtkern oder die Optimierung der Verknüpfungspunkte von Bahn und Bus. Die Verknüpfungspunkte sollen baulich und inhaltlich aufgewertet werden. Weitere Ziele sind die Förderung der Fußgänger und Radfahrer durch Netzerweiterungen und -verbesserungen und die Parkraumbewirtschaftung, insbesondere im Stadtkern, der Ausbau des Parkleit- und Informationssystems sowie die Schaffung von Parkflächen am Rand der Altstadt.“⁴⁵

Ziele für den historischen Stadtkern

- Mobilität

„Die Innenstadt von Höxter ist für alle gut erreichbar. Wichtiges Ziel ist hierfür die Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr. Sie soll vorrangig durch die

⁴⁵ Stadt Höxter (2019), Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019 – Historischer Stadtkern und Corvey, S. 73

Realisierung einer südöstlichen Umgehung im Zuge der L 755 erfolgen. Mit der weitgehenden Befreiung vom Durchgangsverkehr geht die altstadtgerechte und allen Nutzern gerecht werdende Gestaltung der Straßen und Plätze einher. Im Zuge der Umbaumaßnahmen soll so weit wie möglich das Thema Wasser zum Gestaltungselement werden.“⁴⁶

Übergeordnete Maßnahmen, die mit dem integrierten Mobilitätskonzept zur Zielerreichung formuliert wurden, sind:

- Bau einer neuen Weserquerung zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Sperrung der alten Weserbrücke für den MIV
- Verkehrsführung durch Schleifenerschließung der Innenstadt

Maßnahmen im historischen Stadtkern, die sich insbesondere auf die **Straßen- und Platzgestaltung** beziehen:

- Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
- Umgestaltung Berliner Platz
- Gestaltung des Einmündungsbereichs Altmärker Straße/ Knochenbachstraße
- Umgestaltung Albaxer Straße (nur zum Teil im Fördergebiet enthalten)
- Rückbau von Teilen der Westerbach- und Weserstraße mit Offenlegung des Westerbachs/Erweiterung Fußgängerzone
- Weserstraße: Neugestaltung des Stadteingangs an der Weserbrücke
- Gestaltung Erschließungsring Westerbachstraße/Wegetalstraße/Stummrigestraße einschließlich Gestaltung der Eingänge in den historischen Stadtkern an der Westerbach- und Stummrigestraße
- Gestaltung Nicolaistraße
- Gestaltung der Zugänge Innenstadt zum Weserufer/Lichtkonzept
- Neugestaltung der Fußgängerzone
- Gestaltung Grefenhagen
- Gestaltung Am Petriwall

⁴⁶ Ebd. S. 78

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Maßnahmen im Bereich Fuß- und Radverkehr:

- Bau von Fußgänger- und Radfahrerbrücken über die Entlastungsstraße
- Umsetzung des Radverkehrskonzepts Höxter-Altstadt
- Errichtung Radstation: Ausbau der Servicemöglichkeiten

Maßnahmen im Bereich Mobilität und Infrastruktur:

- Modernisierung und Umgestaltung Bahnhof

Maßnahmen im Bereich ruhender Verkehr:

- Integration des öffentlichen Stellplatzangebotes in eine Bebauung Berliner Platz/Albaxer Straße
- Entwicklung eines Parkleitsystems und eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

Maßnahmen im Bereich Corvey:

Straßen und Platzgestaltung:

- Ausbau Corveyer Allee: Freiflächenkonzept und Umbau östlicher Abschnitt einschließlich Wendemöglichkeit
- Ausbau des Wirtschaftsweges als eingeschränkte Zufahrt zum Schloss/Kloster Corvey
- Sperrung der Einmündung „Zur Lüre“ für den Durchgangsverkehr
- Kennzeichnung der Hauptzugänge (Corveyer Allee) und Norden (Die Lüre) durch gestaltete Brücken
- Neugestaltung des Domänenhofes
- Rückbau des Straßenversatzes im Bereich des Parkplatzes nördlich des Dreizehnlindenhauses
- Rückbau des Parkplatzes nördlich des Dreizehnlindenhauses

Fuß- und Radverkehr:

- Aufwertung des Fuß- und Radweges am Weserufer
- Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes nördlich der Corveyer Allee
- Fußweg durch den Archäologiepark
- Einrichtung einer Fahrradstation am neuen Bahnhofpunkt

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Mobilität und Infrastruktur:

- Neuer Bahnhofpunkt mit niveaugleicher Querung der Bahnstrecke nördlich des Hafenbeckens
- Einrichtung einer Gierfähre über die Weser für Fußgänger und Radfahrer
- Einrichten einer Anlegestelle für Passagierschiffe im Bereich des Hafens
- Ruhender Verkehr
- Anlage eines Besucherparkplatzes auf der Bahnbrache
- Anlage eines Bedarfsparkplatzes südlich des Dreizehnlindenhauses

Lärmaktionsplan der 2. und 3. Stufe

Mit dem Lärmaktionsplan der dritten Stufe wurde eine Analyse der vorhandenen Lärmsituation durchgeführt und daraus Maßnahmenbereiche mit Prioritäten abgeleitet. Auf dieser Basis wurden die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der zweiten Stufe unter Berücksichtigung vorliegender Planungen für die Maßnahmenbereiche der 3. Stufe fortgeschrieben.

Hierbei sind – wie schon in der 2. Stufe - ergänzend zu den Maßnahmenempfehlungen auch Empfehlungen zu Komplementärmaßnahmen nach dem Neubau der B64 / B83 berücksichtigt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Machbarkeitsstudie für ein bundesländerübergreifendes Fahrradverleihsystem (2020)⁴⁷

Für die Städte Höxter und Holzminden wurde eine Machbarkeitsstudie zu Fahrradverleihsystemen erstellt, die im Rahmen des Projekts „MAXIH – Maximale PS für den Klimaschutz im Landkreis Holzminden“ über die Förderrichtlinie des Bundes „Betriebliches Mobilitätsmanagements“ gefördert wurde.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass ein Fahrradverleihsystem grundsätzlich für beide Städte realisierbar ist. Nach Abwägen der förderlichen und hemmenden Faktoren, der Chancen und Ziele sowie der Risiken wird jedoch die Realisierung eines Fahrradverleihsystems nicht empfohlen.

Weitergehend wird jedoch empfohlen, durch Maßnahmen wie einem Betrieblichen Mobilitätsmanagement, Werksräder, Bike-and-Ride-Boxen, durch die Förderung eines privaten Rad-Erwerbs und gemeinschaftlich genutzter Räder und Pendelbusse Klimaschutzziele zu erreichen.

Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (2019)⁴⁸

Im Rahmen der Regionale 2022 werden für OWL (Ostwestfalen Lippe) vier Aktionsfelder der Zukunftsentwicklung ausgearbeitet. Die vier Aktionsfelder sind

- Das neue Stadt Land Quartier
- Die neue Mobilität
- Der neue Mittelstand
- Die neuen Kommunen ohne Grenzen

Mit dem Aktionsfeld „Die neue Mobilität“ werden mit der *Mobilitätsstrategie* OWL Ziele der Regionalentwicklung, verkehrspolitische Ziele sowie bereits entwickelte Handlungskonzepte (aus Bottom-Up-Prozessen) in ein abgestimmtes Handlungskonzept zusammengefasst. Die Mobilitätsstrategie reicht hierbei über lokale Mobilitätskonzepte hinaus.

Mit der Mobilitätsstrategie werden für die Region neun Handlungsfelder im Bereich „Die neue Mobilität“ aufgezeigt.

- A. Ausbau und Qualitätsverbesserung
- B. Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote
- C. Multimodales Mobilitätssystem

⁴⁷ Landkreis Holzminden (2020), Machbarkeitsstudie für ein bundesländerübergreifendes Fahrradverleihsystem mit Bezug auf die Optimierung der betrieblichen Mobilität, Abschlussbericht

⁴⁸ Vgl. OstWestfalenLippe GmbH (2019), Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe

- D. Mobilitätskosten (Tarife/Preise)
- E. Stärkung des Radverkehrs
- F. Mobilitätsverständnis verändern / Mobilitätskompetenz steigern
- G. Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre
- H. Betriebliches Mobilitätsmanagement
- I. Alternative Antriebe

Es wurden bereits zahlreiche Projektansätze eingereicht, die es im weiteren Prozess zu Projektsteckbriefen auszuarbeiten gilt.

Für Höxter relevante Projekte, welche im Zusammenhang mit der Mobilitätsstrategie OWL entstanden sind und sich aktuell im Qualifizierungsprozess befindet, sind

- „On-Demand-Ridepooling Höxter (Integration eines On-Demand-Verkehrs in den ÖPNV-Linienverkehr)“ und
- Radnetz OWL.

Nahverkehrsplan ÖPNV (2018)

Mit der Neuauufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) seitens des nph wird die strategische Ausrichtung und zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet Höxter bestimmt. Verkehrliche festgelegte Zielsetzungen des NVP sind u.a.:

- jeder Bürger kann wichtige Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen und zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen
- ÖPNV stellt eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar
- Optimierung des Angebots (im Vergleich zu 2017)
- Vorhandensein von maßgebenden und wahrnehmbaren Produkten im ÖPNV für den Kunden
- Örtlich und zeitlich angemessene Verknüpfung der Verkehrsangebote in Abhängigkeit von der Nachfrage zu den verschiedenen Verkehrszeiten
- Gewährleistung einer angemessenen Liniennetz- und Haltestellendichte sowie Bedienungshäufigkeit und ein hoher Pünktlichkeitsgrad
- Angebot für den Schülerverkehr im allgemeinen Linienverkehr stellt vor allem außerhalb der Verdichtungsräume das Grundangebot zur ausreichenden Verkehrsbedienung dar

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- zukünftige Einnahmensicherung durch zielgruppenspezifische Tarife und Angebote
- besondere Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen, Kindern, Frauen und Personen, die Kinder betreuen
- Weiterentwicklung des nph von einem reinen Nahverkehrsverbund zu einem Mobilitätsverbund

Für die Erreichung der festgelegten Zielsetzungen werden in den verschiedenen Handlungsfeldern Maßnahmen formuliert. Konkret werden die Themenfelder „ÖPNV-Angebot und -Nachfrage“, „Verkehrsmittelwahl“, „ÖPNV-Infrastruktur“, „Tarif und Vertrieb“, „Fahrgastinformation“, „Marketing“ und „Multimodale Verkehre“ behandelt.

Spezifisch für den Raum Höxter sind im NVP insbesondere im Linienbündel 5 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Stärkung des Angebots auf den Hauptnachfrageachsen
- Beschleunigung von Buslinien
- Gewährleistung einer optimalen Anbindung von Schulen
- Schaffung neuer Angebotsformen (On-Demand-Verkehr)

Nahverkehrsplan SPNV (2011)

Mit der Aufstellung des NVP SPNV Westfalen-Lippe wird das Ziel zur Schaffung eines integrierten und zukunftsorientierten Systems mit Verknüpfung der einzelnen SPNV-Linien untereinander verfolgt. Dadurch soll eine Mobilität für alle geschaffen werden, wodurch bei der zukünftigen Angebotsausgestaltung die Anforderungen der einzelnen Nutzergruppen (u.a. Berufs-, Ausbildung sowie Freizeit- und Tourismusverkehr) berücksichtigt werden. Hierzu zählt auch, die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und SPNV abseits der Schienenkorridore für eine verbesserte Flächenerschließung mitzudenken.

Im Nahverkehrsplan SPNV werden vor diesem Hintergrund Zielvorgaben in den Bereichen: Anbindung an die Oberzentren, Bedienungshäufigkeit und -zeiten, Ausbau und Gestaltung von Knotenpunkten und der damit verbundenen Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnangebot festgelegt. Darüber hinaus werden ebenso Anforderungen an Sondernverkehr, Qualität und Pünktlichkeit sowie an die Fahrzeugausstattung (betriebliche wie technische) formuliert.

Für den Raum Höxter sind im Rahmen des NVP SPNV Westfalen-Lippe folgende Maßnahmen vorgesehen:

- mittel- bis langfristiger Ausbau der Streckeninfrastruktur auf dem Streckenabschnitt Holzminden – Paderborn Hauptbahnhof
- Bahnhof Ottbergen: Höhenangleichung des Bahnsteigs auf 76 cm
- Ausweitung der Ausstattung der Bahnsteige u.a. mit Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Notrufsäulentasten sowie die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt (2014)⁴⁹

Mit dem Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt wird darauf abgezielt, Höxter zur fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln und gleichzeitig die Stärkung der Altstadt als Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Einkaufsstandorts zu fördern.

Schwerpunkt des Radverkehrskonzepts ist die Verbesserung des Radverkehrsnetzes und die Verknüpfung im Bereich des Bahnhofs und der Innenstadt. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden vorhandene Grundlagen ausgewertet, Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur herausgearbeitet und Zählungen und Befragungen zur Ergänzung der Analyse durchgeführt. Nach der Festlegung der Netzkonzeption wurde die Nutzbarkeit durch Befahrungen geprüft und Probleme identifiziert. Aufbauend auf den Analyseergebnissen wurden Lösungsvorschläge ausgearbeitet, die auf Grundlage der damaligen Regelwerke entwickelt wurden.

Die Altstadt Höxters wird für den Radverkehr als wichtiger Ausgangs- und Zielpunkt angesehen und das Radverkehrskonzept der Altstadt Höxter soll auch für die Entwicklungen des gesamtstädtischen Radverkehrs richtungsweisend sein.

3.3 Analyse der potenziellen verkehrlichen Auswirkungen städtebaulicher (Groß)Projekte

Nachfolgend werden die aktuellen Großprojekte in Höxter dargestellt, die aufgrund ihrer Nutzung zu einer Veränderung des Verkehrsaufkommens führen werden. Dies sind zum einen die 2023 in Höxter stattfindende Landesgartenschau, der inzwischen abgeschlossene Bau des neuen Hallenbads und die Gewerbegebietserweiterung Weddelfeld in Höxter.

Landesgartenschau

2023 findet die 19. Landesgartenschau in Höxter statt. Mit der Landesgartenschau soll eine nachhaltige Stadtentwicklung unterstützt werden, die im Fokus

⁴⁹ Vgl. Stadt Höxter (2014) Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt, Schlussbericht

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

die Lebens- und Umweltqualität in Städten und Gemeinden verbessert. Hierbei sollen positive Effekte wie die Reduzierung von Umweltbelastungen durch Hitze und Emissionen und eine Förderung sozialer Strukturen entstehen.

Im Folgenden sind die Ziele, die im Zusammenhang mit der Landesgartenschau in Höxter verfolgt werden, aufgelistet⁵⁰:

- Die Wallanlagen sollen als grüner Bogen zusammengefasst werden und als Spiel- und Treffpunkt für die Bevölkerung und die Besucher Höxters entwickelt werden. Weitergehend soll das städtebauliche Ensemble des Stadtkerns damit herausgestellt werden.
- Die Entwicklung eines Archäologischen Parks unter dem Thema „Verborgenes Entdecken“. Das ehemalige Gelände des Holzgroßhandels soll dafür den Rahmen darstellen.
- Die Wiederherstellung des Konvent-Gartens im Bereich des Schloss Corvey. Dieser soll als Anziehungspunkt für Touristen wirken.
- Das Weserufer soll als Promenade die Altstadt mit dem Schloss Corvey verbinden und gleichzeitig als Naherholungsraum dienen.

Der Realisierungswettbewerb zur Landesgartenschau 2023 wurde im Anschluss an die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur LGS im Jahr 2018 durchgeführt und von dem Büro Franz Reschke Landschaftsarchitekten Berlin mit einem ersten Preis gewonnen.

- **Abbildung 19:** Übersichtsplan LGS 2023 Höxter, Franz Reschke Landschaftsarchitekten⁵¹



Im Rahmen der Landesgartenschau sollen neben den landschaftsplanerischen Maßnahmen zur oben genannten Zielerreichung auch flankierende Maßnahmen umgesetzt werden, die den Themenbereich der Mobilität betreffen.

⁵⁰ Vgl. Landesgartenschau Höxter 2023 gGmbH (2020), Realisierungswettbewerb Landesgartenschau Höxter 2023, Dokumentation des Wettbewerbs, Seite 7

⁵¹ Abbildung 9: Franz Reschke Landschaftsarchitekt (2018), Übersichtsplan LGS 2023 Höxter

Hierbei ist die Aufwertung der Ortseingänge und Ortschaften zu nennen, die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Attraktivierung der Zugänge von der Weser in die Innenstadt (östlich Minoritenstraße) und die Neugestaltung des Stadteingangs an der Weserbrücke.

Weitere Maßnahmen zur Aufwertung Höxters im Themenfeld Mobilität sind die Instandsetzung der Weserbrücke, die Änderung der Verkehrs- und Erschließungssituation und die Anlage eines neuen Bahn-Haltepunktes „Corvey“.

Die Maßnahme der Schaffung des Bahn-Haltepunktes Corvey wird mittel- bis langfristig weiter verfolgt, wird jedoch kurzfristig nicht umzusetzen sein, da auf niedersächsischer Seite ein Begegnungsgleis fehlt und die engen Anschlusszeiten des RB84 in Paderborn und Holzminden den zusätzlichen Halt verhindern.

Aktuell läuft für die Landesgartenschau die Geländeplanung. Die ersten Baumaßnahmen sollen im Jahr 2021 beginnen. Ab 2022 werden die temporären Anlagen zur Landesgartenschau aufgebaut.⁵²

Zu der Landesgartenschau wird eine Vielzahl an Touristen erwartet, die potentiell zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und des Parkraumbedarfs führen werden.

Mit der Machbarkeitsstudie zur LGS 2023 wurde eine Besucherprognose für die Landesgartenschau erstellt. Bei der pessimistischen Prognose wird von einer Besucheranzahl von 340.000 ausgegangen, bei der optimistischen Prognose von 500.000 und bei der realistischen Prognose von 410.000 Besuchern.⁵³

An einem Spitzentag mit 9.000 Besuchern wird von einem Stellplatzbedarf von 2.025 Pkw Stellplätzen, 34 Bus Stellplätzen und 450 Fahrradstellplätzen ausgegangen. Dafür sollen vorhanden Parkplätze genutzt und weitere (temporäre) geschaffen werden.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

⁵² Vgl. Landesgartenschau Höxter 2023 gGmbH (2020), Aktuelles, URL: <https://www.landesgartenschau-hoexter.de/wir-sind/hoexter-2023> [Zugriff 18.09.2020]

⁵³ Vgl. Heuschneider Landschaftsarchitekten (2018), Machbarkeitsstudie LGS 2023

- **Abbildung 20:** Übersichtsplan Parkplätze zur LGS (hellblau: bereits vorhandene Parkplätze / dunkelblau: neu zu schaffende Parkplätze)⁵⁴



Da während der Umbaumaßnahmen und während des laufenden Betriebs die Gartenausstellungsflächen nicht öffentlich zugänglich sind, findet eine Umleitung der Radwege Weserradweg (R99), Europaradweg (R1) und Klostergartenroute statt.

Der Verlauf der Umleitung wird voraussichtlich vom Schiffsanleger „R1“ über die neue Straße, die Westerbachstraße zur Oberen Mauerstraße, Nicolaistraße und am Wall in Richtung Kreishaus führen und von dort über den Rohrweg zur Schelpebrücke nach Corvey laufen.

Gewerbegebietserweiterung

Das Gewerbegebiet im Weddelfeld hat eine Fläche von ca. 70 ha und soll den gesamten Bedarf an Gewerbebeerweiterungsflächen abdecken und dazu führen, dass die Ortsteile Stahle und Albaxen zusammenwachsen. Um eine verbesserte Anbindung an die B64/B83 zu erlangen, ist außerdem eine Straßennetzergänzung in diesem Bereich geplant. Die städtebauliche Entwicklungsplanung für das Gewerbegebiet wurde kürzlich begonnen.

⁵⁴ Abbildung: Heuschneider Landschaftsarchitekten (2018), Machbarkeitsstudie LGS 2023, Seite

● **Abbildung 21:** Voruntersuchungsbereich „Im Weddelfeld“⁵⁵



● **Abbildung 22:** Kartenausschnitt Stahle geplante Gewerbegebietserweiterung und Straßennetzergänzung (rot gestrichelt: geplante Straßennetzergänzung)⁵⁶



Neues Hallenbad

An der Kreuzung B64/B83 und Lütmarser Straße wurde ein neues Hallenbad gebaut. Im Vorfeld wurde ein Lärmgutachten wegen des dafür nötigen Abbaus

⁵⁵ Land NRW, Kreis Höxter sowie OpenStreetMap Mitwirkende (2018) Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) - Keine amtliche Standardausgabe

⁵⁶ LK Argus Kassel GmbH (2020), Eigene Darstellung, Daten Land NRW, Bundesamt für Kartografie und Geodäsie (2020) sowie Geofachdaten NLStBV © 2020 | Karte ohne Maßstab (o.M.)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

von Lärmschutzwänden erstellt und eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B64 / Lütmarser Straße (L755) durchgeführt.

Bei der Verkehrsuntersuchung wurde festgestellt, dass zwar ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch das neue Hallenbad zu erwarten ist, dieses jedoch prognostiziert in Spitzenzeiten bei 30 Fahrzeugen in der Stunde liegt und damit kaum Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotens haben wird. Wegen der knappen Überschreitung der Grenzwerte wird jedoch die Einstufung der Leistungsfähigkeit des Knotens von der Kategorie C auf die Kategorie D herabgesetzt.⁵⁷

Im Zuge des Lärmgutachtens wurde festgestellt, dass mit dem Hallenbadbau eine höherer Schutz vor den verkehrlichen Lärmemissionen der B64 / B83 und der Lütmarser Straße für die Wohngebäude westlich des Hallenbads erzielt wird als mit der bestehenden Lärmschutzwand.⁵⁸

In der Schalltechnischen Untersuchung wird weitergehend folgendes geschrieben:

„Die schalltechnische Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Veränderung der Beurteilungspegel an den vorhandenen Wohngebäuden ist nicht wahrnehmbar. Die Differenz beträgt in den allermeisten Fällen deutlich weniger als 1 dB(A).
- Bei den Gebäuden am Petriwall und der Krämerstraße sind Erhöhungen der Lärmbelastung von maximal 0,5 dB(A) in den obersten Stockwerken möglich. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden in vielen Fällen eingehalten oder nur geringfügig überschritten.
- Eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung ist nicht zu erwarten.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben keine wahrnehmbaren Veränderungen an der Lärmbelastung verursachen wird.“⁵⁹

⁵⁷ Vgl. svt consult Joachim Pohnke im Auftrag der Stadt Höxter (2019), S. 4

⁵⁸ Vgl. Brilon Bondzio Weiser im Auftrag der Stadt Höxter (2018), Schalltechnische Untersuchung zum Neubau des Hallenbades an der Lütmarser Straße in Höxter, S. 14

⁵⁹ Brilon Bondzio Weiser im Auftrag der Stadt Höxter (2018), Schalltechnische Untersuchung zum Neubau des Hallenbades an der Lütmarser Straße in Höxter, S.15

● **Abbildung 23:** Lageplan Neues Hallenbad⁶⁰



● **Abbildung 24:** Visualisierung neues Hallenbad⁶¹



⁶⁰ Abbildung: Hopper Architects, Stadt Höxter

⁶¹ Abbildung: ebd.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 25:** Fassade des fertiggestellten neuen Hallenbades⁶²



4 Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept

Im Rahmen der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts werden die Bürgerinnen und Bürger Höxters durch verschiedene Partizipationsmöglichkeiten beteiligt. Eine Beteiligung durch die Bewohner Höxters ist die wichtigste Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts – denn neben den vorliegenden Daten, die ausgewertet werden, werden Informationen zu Problemlagen und weitere Erkenntnisse erst durch die Menschen deutlich, die diese in alltäglichen Situationen erleben. Die Corona-Pandemie erschwert die Durchführung von Vor-Ort-Veranstaltungen zur Beteiligung bzw. lässt diese nicht zu. Daher wurde der Beteiligungsprozess pandemiebedingt angepasst.

Für das Mobilitätskonzept sind folgende Beteiligungsstufen vorgesehen.

Stufe 1:

- Durchführung einer modifizierten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten (4.330 Haushalte angeschrieben)
- Durchführung einer Postkartenaktion zur Wunschabfrage
- Durchführung einer Online-Beteiligung zu Mobilitätsgewohnheiten, zur Abfrage von verorteten Stärken und Schwächen sowie zur Nennung von Wünschen

Stufe 2:

- Durchführung einer Online-Beteiligung zur Bewertung der SWOT-Analyse, zur Bewertung ausgearbeiteter Leitziele für die zukünftige Mobilität sowie zur Nennung von verorteten Ideen und Maßnahmenvorschlägen

Stufe 3:

- Durchführung einer Online-Beteiligung zur Bewertung der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sowie zur ersten Online-Beteiligung werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt. Ausführliche Dokumentationen der Ergebnisse der bereits erfolgten ersten und zweiten Online-Beteiligungen und der Haushaltsbefragung liegen der Verwaltung vor und sind auf der Prozesswebsite www.mein-hoexter-meine-mobilitaet.de veröffentlicht.

4.1 Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

Zur Darstellung der heutigen Mobilität in Höxter, als Grundlage für Analysen und Maßnahmenentwicklung, wurde im September 2020 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Da auf Grund der Corona-Situation im Jahr 2020 keine Abfrage eines „normalen“ Mobilitätsverhaltens vorgenommen werden konnte bzw. diese nicht als sinnvoll angesehen wurde und auch die Frage offen war, ob das Verkehrsverhalten nach Corona noch das Gleiche wie vor Corona ist, wurde ein modifiziertes Vorgehen zur Haushaltsbefragung entwickelt, um mit einem an die Situation angepassten Ansatz zu Erkenntnissen der aktuellen und zukünftigen Mobilitätsgewohnheiten und zu einer wünschenswerten Mobilität der Zukunft in Höxter zu gelangen.

Die entsprechend angepasste Befragung beinhaltete – entsprechend AGFS-Standard - einen Haushalts- und Personenbogen, mit dem die Rahmenbedingungen und persönliche Mobilitätsvoraussetzungen abgefragt wurden. Das ansonsten gebräuchliche Wegeprotokoll für eine Stichtagsbefragung wurde durch einen Wegefragebogen ersetzt, der

- die Häufigkeiten von Wegen an Werktagen, differenziert nach Wegezwecken,
- die Lage der Ziele innerhalb oder außerhalb von Höxter,
- die Verkehrsmittelwahl nach den Zielen der Wege und
- die Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken

beinhaltete.

Darüber hinaus wurden in einem weiteren Fragebogen neben der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung im Status Quo, Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung und der Wegehäufigkeiten durch Corona abgefragt. Ergänzend wurden Thesen zur zukünftigen Mobilität mit der Fragestellung, inwieweit diese für die Befragten zutreffen, zur Diskussion gestellt und Wünsche abgefragt

Die Fragen zu den coronabedingten Änderungen sowie den Zukunftszielen und Wünschen wurden wortgleich auch in der parallel erfolgten Online-Beteiligung gestellt.

Für die Befragung wurden 4.330 Haushalte mit räumlicher Verteilung im Stadtgebiet angeschrieben, um eine für alle Ortsteile repräsentative Stichprobe zu erhalten. Die Beantwortung der Fragen konnte schriftlich-postalisch, online oder auch telefonisch erfolgen.

Die detaillierten Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind in einem separaten Bericht dokumentiert. Im Nachfolgenden wird auf Schwerpunktergebnisse zu den aktuellen Mobilitätsvoraussetzungen und dem Mobilitätsverhalten eingegangen.

Die Ergebnisse zu Veränderungen durch Corona werden integriert mit den Ergebnissen der Online-Beteiligung in Kapitel 4.3 dargestellt. Die von den

Befragten genannten Wünsche sind ebenfalls dort dargestellt und werden darüber hinaus in den sektoralen Analysen detaillierter aufgegriffen.

4.1.1 Rahmenbedingungen des Mobilitätsverhaltens

Der Fahrzeugbesitz in den Höxteraner Haushalten, bestehende Angebote im öffentlichen Verkehr sowie persönliche Mobilitätsvoraussetzungen wie Führerscheinbesitz und Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel sind wichtige Rahmenbedingungen des Mobilitätsverhaltens.

Den Höxteraner Haushalten stehen entsprechend der Haushaltsbefragung 1,5 Pkw (inkl. Pkw mit alternativen Antrieben) zur Verfügung. Lediglich 5% der Haushalte in Höxter besitzen keinen Pkw, 35% besitzen zwei Pkw, in 9% der Haushalte gibt es mehr als zwei Pkw.

Der Pkw-Besitz ist in der Kernstadt mit 1,3 Pkw pro Haushalt niedriger als in den Ortschaften mit 1,7 Pkw pro Haushalt. Die Ortschaften mit Bahnanschluss weisen mit 1,5 Pkw/HH einen niedrigeren Pkw-Besitz als die Ortschaften ohne Bahnanschluss auf (1,8 Pkw/HH).

Mit durchschnittlich 1,5 Pkw/HH ist der Pkw-Besitz in Höxter überdurchschnittlich hoch. Nach den Daten der MiD 2017⁶³ weist das Bundesland NRW im Mittel 1,1 Pkw/Haushalt, der Raumtyp ländliche Region, Mittelstädte, städtischer Raum⁶⁴ 1,2 Pkw/Haushalt auf.

Der Fahrradbesitz in den Höxteraner Haushalten liegt bei 2,1 Fahrräder pro Haushalt (incl. Pedelecs/ E-Bikes). 12% der Höxteraner Haushalte besitzen kein Fahrrad oder Pedelec. Betrachtet man den Pedelec-Besitz gesondert, so stehen jedem Haushalt in Höxter im Schnitt 0,5 Pedelecs zur Verfügung. In 33% der Höxteraner Haushalte gibt es mindestens ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec.

Stadt Höxter

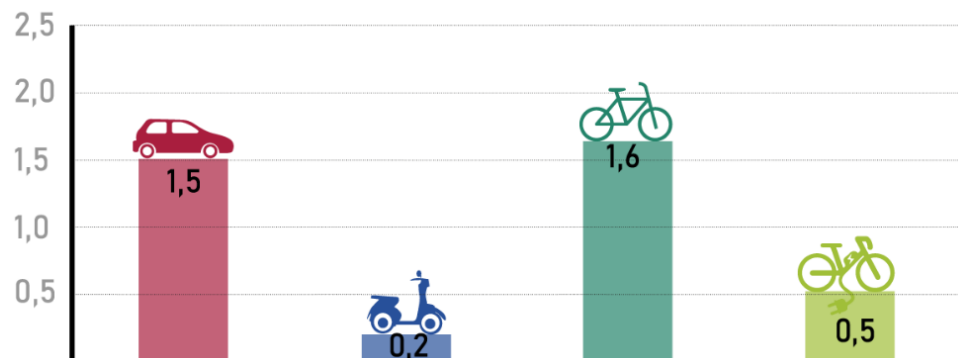
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

⁶³ Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilität-in-deutschland.de

⁶⁴ Nach der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI ist die Stadt Höxter als Mittelstadt in einer ländlichen Region eingeordnet; siehe auch <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

● **Abbildung 26:** Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen im Haushaltsbesitz nach Fahrzeugart



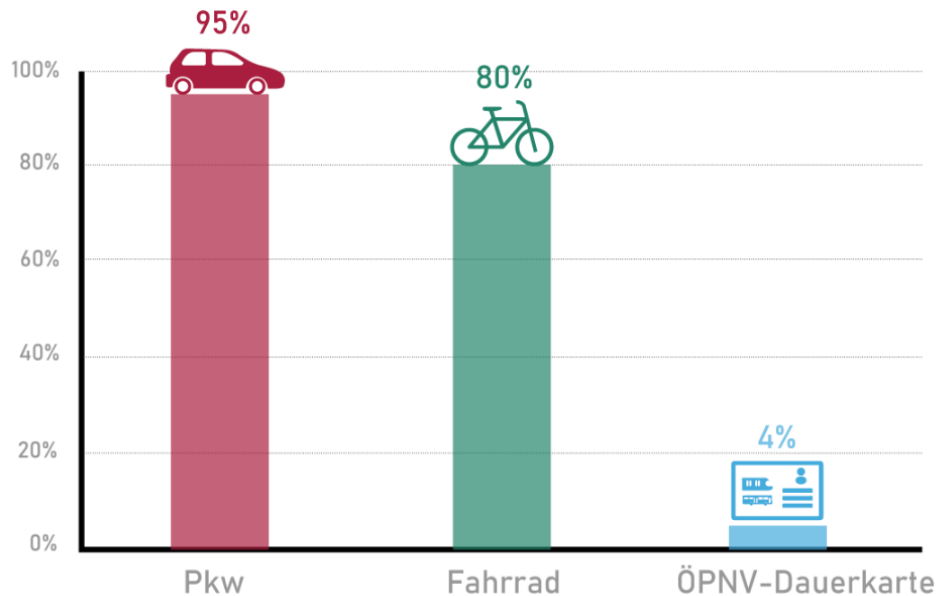
Im Durchschnitt besitzen 95% der Höxteraner ab 18 Jahren einen Führerschein. Am geringsten ist der Führerscheinbesitz bei den über 75-jährigen. Die höchsten Anteile im Führerscheinbesitz haben die Altersklassen zwischen 30 und 65 Jahre (jeweils 98%).

95% der Befragten ab 18 Jahre geben auch an, über einen Pkw zu verfügen - entweder ständig oder bei Bedarf. Dagegen sind nur 80% der Befragten über 18 Jahre im Besitz eines fahrbereiten Fahrrades und lediglich 4% besitzen eine ÖPNV-Dauerkarte.

Bei der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren ist der ÖPNV-Dauerkartenbesitz mit 9% höher. Am häufigsten steht hierbei das Schulweg-Ticket/Kita-Ticket zur Verfügung, gefolgt vom Schüler/Azubi Monats Ticket und dem Semester Ticket.

Die Verfügbarkeit eines fahrbereiten Fahrrads ist in der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren mit 81% nur unwesentlich höher als bei den Personen ab 18 Jahren.

● **Abbildung 27:** Verfügbare Verkehrsmittel für alle Personen ab 18 Jahre in %



4.1.2 Wegezwecke und Wegeziele

Wegezwecke

Die Abfrage der Häufigkeit von Wegen nach Wegezwecken an Werktagen⁶⁵ ergab für die Häufigkeiten (fast) täglich und 1-3 Tage pro Woche folgendes Bild:

● **Abbildung 28:** (fast) tägliche Wegezwecke und Wegezwecke mit der Häufigkeit 1-3 Tage pro Woche in %



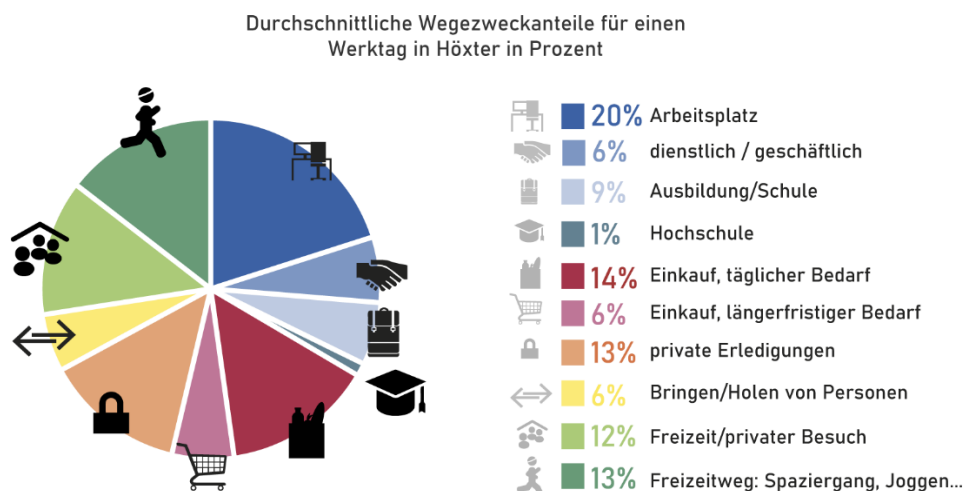
Arbeitswege dominieren dabei die (fast) täglichen Wege, gefolgt von den Wegen zum Zweck Freizeit (Freizeit/privater Besuch und Freizeitweg).

⁶⁵ mit den Antwortmöglichkeiten (fast) täglich, an 1-3 Tagen pro Woche, an 1-3 Tagen im Monat, seltener oder nie

Bei den Wegen, die 1-3-mal pro Woche zurückgelegt werden, sind die Einkaufswege (täglicher Bedarf und längerfristiger Bedarf) dominant.

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungshäufigkeiten wird überschlägig von folgenden durchschnittlichen Wegezweckanteilen an einem Werktag in Höxter ausgegangen.

- **Abbildung 29:** durchschnittliche Wegezweckanteile für einen Werktag in Höxter in %



Wegeziele

Die Abfrage der Wegeziele ergab folgendes Bild:

- 15% aller Wege verbleiben in den eigenen Wohnortsteilen, der häufigste Zweck sind hier Freizeitwege
- die Kernstadtbewohner tätigen 24% ihrer Wege innerhalb der Kernstadt, häufige Zwecke sind Einkaufen und Ausbildung/Schule
- 34% aller Wege finden innerhalb Höxters zwischen den Ortsteilen statt - die Hälfte von diesen zwischen den Wohnortsteilen und der Kernstadt
- 27% der Wege der Höxteraner führen nach außerhalb von Höxter; die Wege zur Hochschule und dienstlich/geschäftliche Wege führen überwiegend nach außerhalb

- **Tabelle 5:** Ziele der werktäglichen Wege nach Wegezwecken

Wegezweck	Wohnortsteil	Wohnort Kernstadt	Kernstadt	anderer Ortsteil	außerhalb von Höxter
Arbeitsplatz	7%	23%	17%	11%	41%

Wegeziel Wegezzweck	Wohnort- tsteil	Wohnort Kern- stadt	Kern- stadt	anderer Ortsteil	außer- halb von Höxter
dienstlich/geschäftlich	6%	16%	13%	14%	51%
Ausbildung/Schule	6%	30%	19%	11%	34%
Hochschule	3%	22%	9%	3%	63%
Einkauf, täglicher Bedarf	19%	33%	21%	11%	17%
Einkauf, längerfristiger Bedarf	6%	30%	26%	12%	27%
private Erledigung	14%	26%	21%	16%	23%
Bringen/Holen von Personen	14%	19%	16%	23%	27%
Freizeit/privater Besuch	17%	17%	13%	23%	30%
Freizeitweg: Spaziergang, Joggen ...	26%	24%	9%	19%	21%
Summe	15%	24%	17%	17%	27%

Mehrfachnennungen möglich

4.1.3 Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl nach Wegezzweck

Die höchsten Anteile hat bei vielen Wegezzwecken in Höxter die Nutzung des Pkw als Fahrer. Das Maximum wird mit 87% beim Bringen/Holen von Personen erreicht, gefolgt von dienstlich/geschäftlichen Fahrten mit 86%. Ebenfalls sehr hoch ist die Pkw-Nutzung beim Einkauf (längerfristiger Bedarf) mit 76% und bei den Wegen zum Arbeitsplatz (66%). Bei den Wegen zum Einkauf (täglicher Bedarf), zu privaten Erledigungen und zu Freizeit/privater Besuch liegt der Anteil der Pkw-Selbstfahrer zwischen 56% und 58%, ein Anteil unter 50% wird nur bei Ausbildung/Schule und Hochschule erreicht. Der Mitfahreranteil ist beim Einkauf (längerfristiger Bedarf) mit 15% sehr hoch, gefolgt von Freizeit/privater Besuch (10%).

Die höchsten Anteile im öffentlichen Verkehr werden bei Ausbildungs- und Hochschulwegen erreicht. Das Fahrrad wird zur Ausbildung/Schule am häufigsten genutzt (14%), gefolgt von Freizeit/privater Besuch und private Erledigung (jeweils 12%) sowie Einkauf, täglicher Bedarf (11%). Zum Einkaufen wird darüber hinaus das Pedelec am häufigsten genutzt (5%). Fahrrad und Pedelec zusammen erreichen bei Freizeit/privater Besuch, private Erledigung sowie Einkauf, täglicher Bedarf jeweils 16%.

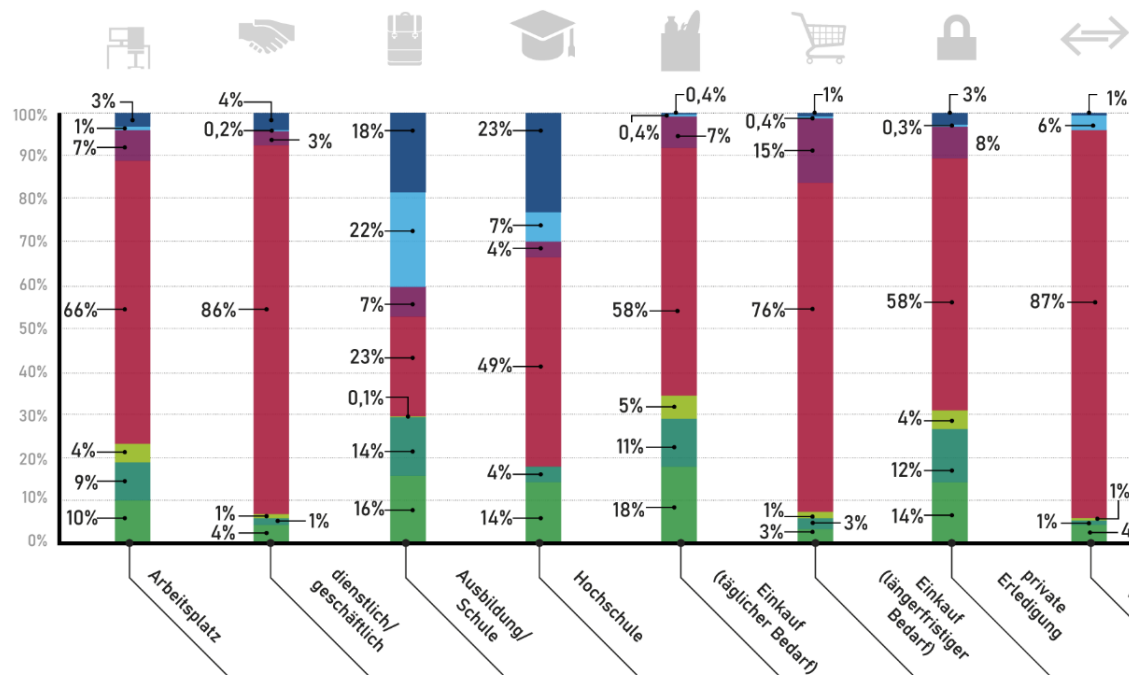
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Zu Fuß werden die meisten Wege zum Einkaufen (täglicher Bedarf) mit 18%, zur Ausbildung/Schule (16%) und zur Hochschule sowie zur privaten Erledigung (jeweils 14%) zurückgelegt.

● **Abbildung 30:** Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken



Die Kernstadtbevölkerung geht bei allen Wegezwecken mehr zu Fuß. Auch der Radverkehrsanteil ist bei den meisten Wegezwecken höher. Der ÖV-Anteil ist bei der Kernstadtbevölkerung ebenso etwas höher - mit Ausnahme der Ausbildungs-, Schul- und Hochschulwege. Im Ergebnis ist die Nutzung des Pkw als Fahrer bei der Ortsteilbevölkerung deutlich höher als bei der Kernstadtbevölkerung bzw. im Durchschnitt über die Höxteraner Bevölkerung.

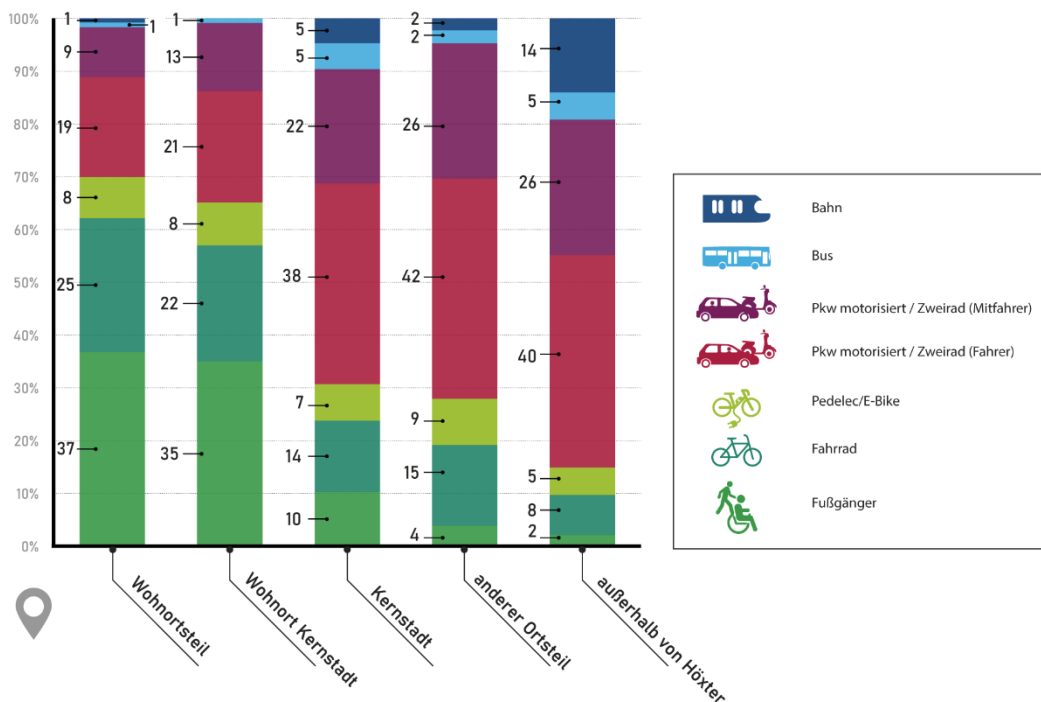
Die Bevölkerung in den Ortsteilen mit Bahnanschluss nutzt zu allen Wegezwecken häufiger die Bahn und zu den meisten Wegezwecken auch insgesamt häufiger den ÖV (Bus und Bahn). Nur beim Wegezweck Ausbildung/Schule und annähernd auch beim Wegezweck Hochschule sind die Gesamtanteile des ÖV bei der Bevölkerung der Ortsteile ohne Bahnanschluss vergleichbar mit denen der Bevölkerung in den Ortsteilen mit ÖV.

Verkehrsmittelwahl nach Wegeziel

Gegenüber den Angaben zur Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken ist bei der Möglichkeit der Mehrfachauswahl für die Verkehrsmittelnutzung nach Wegezielen auffallend, dass die Mitfahreranteile und auch die Anteile der nichtmotorisierten Verkehrsmittel deutlich höher sind.

Bei Wegen in den Wohnortsteilen sowie im Wohnort Kernstadt überwiegt die Nutzung der nichtmotorisierten Verkehrsmittel mit 57 - 62%. Bei Wegen in die Kernstadt aus anderen Ortsteilen, bei Wegen in andere Ortsteile sowie nach außerhalb Höxters gehen die Anteile der nichtmotorisierten Verkehre zurück. Die Pkw-Nutzung (Fahrer und Mitfahrer) liegt zwischen 60% und 68%. Der ÖV-Anteil ist bei den Wegen innerhalb Höxters in die Kernstadt am höchsten, nach außerhalb Höxters ist der Anteil der Wege mit der Bahn am höchsten.

● **Abbildung 31:** überwiegende Verkehrsmittelnutzung nach Wegezielen (Mehrfachauswahl möglich)



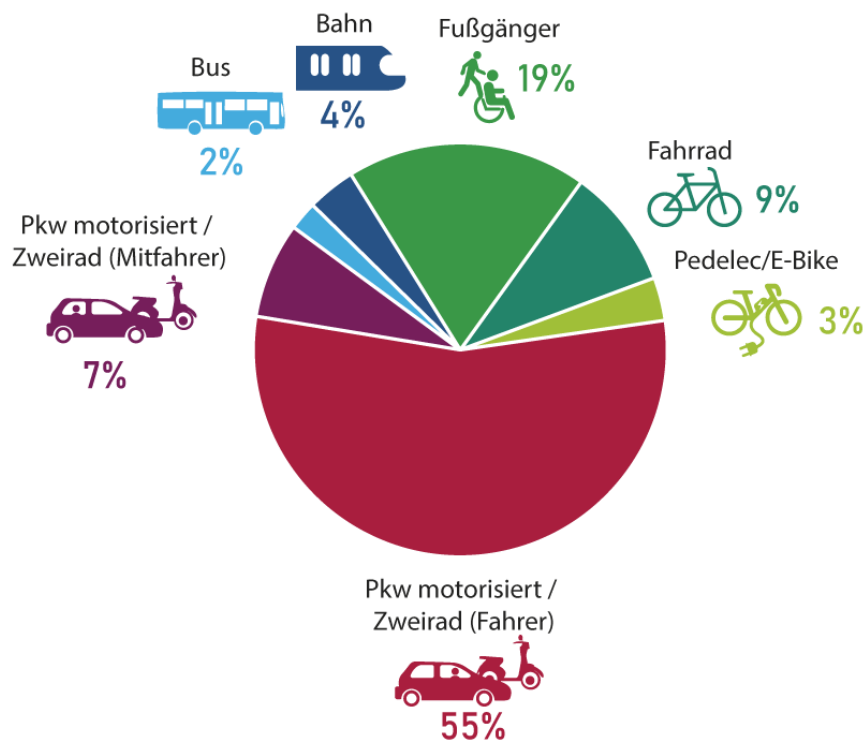
Bei Unterscheidung der Wege in die Kernstadt nach der Bevölkerung in Ortsteilen mit oder ohne Bahnhof zeigt sich, dass ein Bahnhof (und die entsprechenden SPNV-Angebote) deutliche Wirkungen auf die ÖV-Nutzung hat. Die Bevölkerung in Ortsteilen mit Bahnhof nutzt den ÖPNV doppelt so häufig für die Wege in die Kernstadt wie die Bevölkerung in Ortsteilen ohne Bahnhof. Damit verbunden ist der Anteil der Pkw-Nutzung entsprechend geringer.

Bei den Wegen nach außerhalb (die aufgrund ihrer höheren Länge auch eher ein Umsteigen rechtfertigen) ist der Unterschied in der Bahn und insgesamt ÖV-Nutzung nicht so groß.

Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Werktag

Auf Basis durchschnittlicher Wegezwecke (siehe oben) und der für diese genannten hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel ergibt sich der in der nachfolgenden Abbildung dargestellte abgeschätzte Modal-Split für die Höxteraner Bevölkerung:

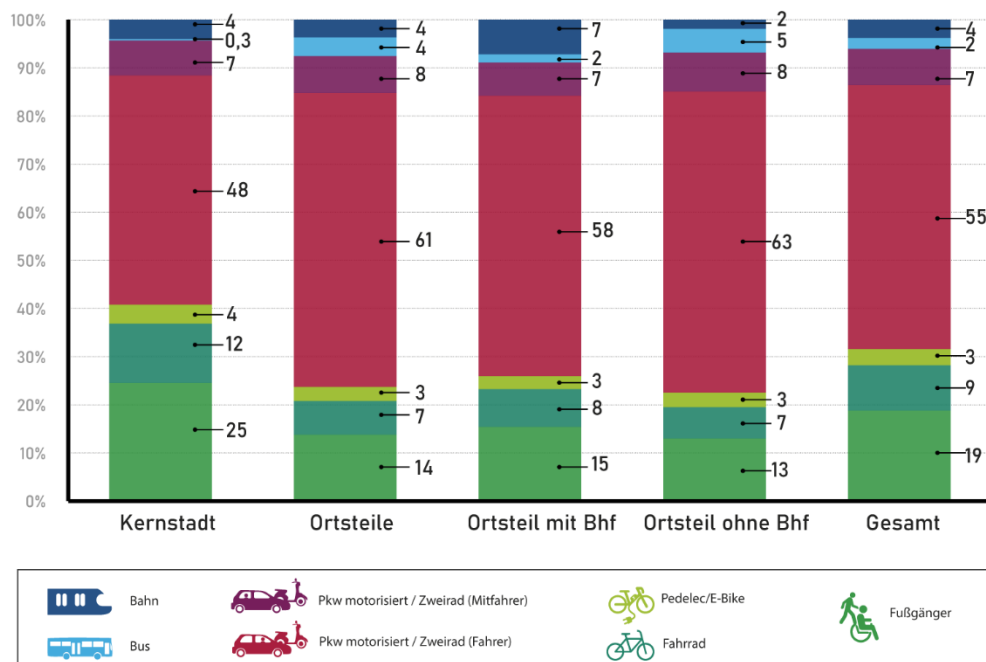
- **Abbildung 32:** abgeschätzter Modal-Split Stadt Höxter, Anteil der Verkehrsmittelnutzung in % der Wege



Mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln (einschließlich Pedelec) werden knapp ein Drittel aller Wege zurückgelegt. Der überwiegende Teil der Wege wird mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt, während der Anteil der Nutzung von Bus und Bahn an allen Wegen eher gering ist.

Der sehr geringe ÖV-Anteil kann ein negativer Effekt der Corona-Pandemie sein. Im Vergleich mit stadtgrößenspezifischen Daten der MiD 2017 (siehe unten) ist aber auch festzustellen, dass der ÖV-Anteil von 6% durchschnittlich ist.

● **Abbildung 33:** abgeschätzter Modal-Split Stadt Höxter nach Wohnstandort, Kernstadt und aggregierte Ortsteile, Anteil der Verkehrsmittelnutzung in % der Wege



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

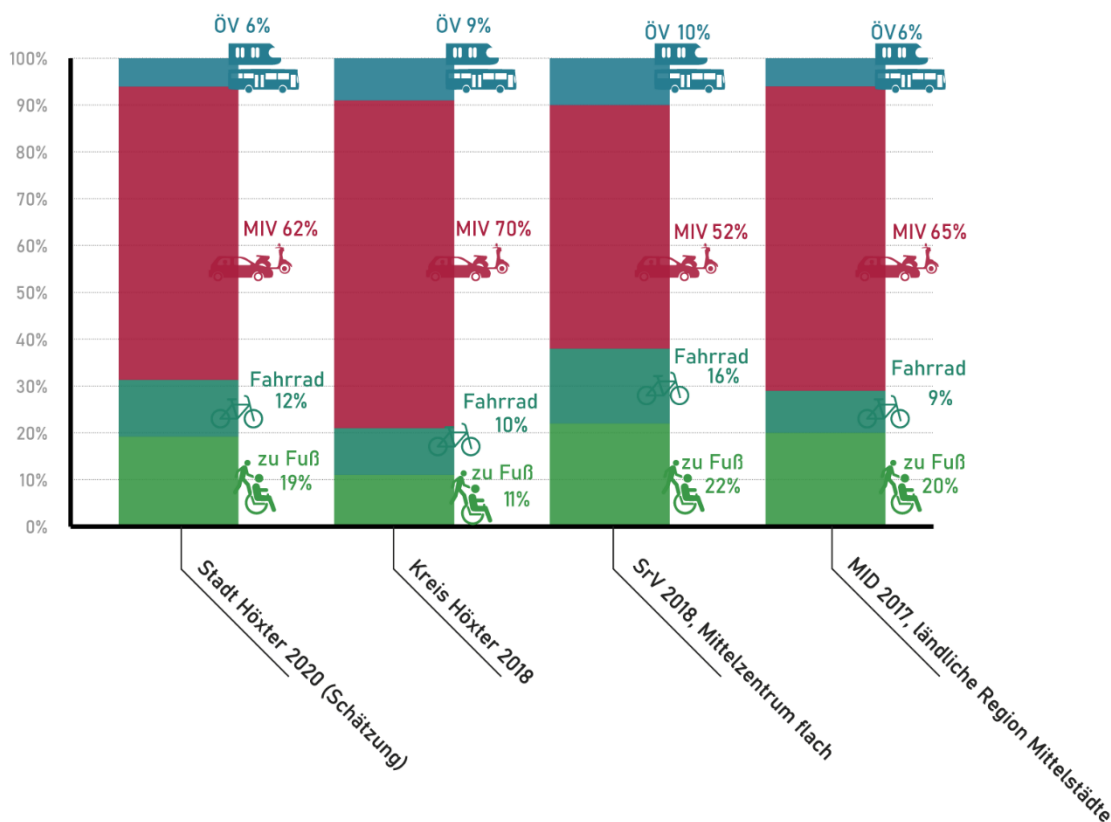
Eine differenzierte Betrachtung der Modal-Split-Abschätzung nach Wohnstandorten ergibt folgendes Bild:

- Die Bevölkerung der Kernstadt zeichnet sich durch den geringsten Anteil an Wegen, die als Pkw-Fahrer durchgeführt werden, aus. Überdurchschnittlich sind in der Kernstadt die Fuß- und Radwegeanteile (inkl. Pedelec) an den zurückgelegten Wegen.
- Die Bevölkerung der Ortsteile ist häufiger mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, am häufigsten in den Ortsteilen mit Bahnhof.
- Die Bevölkerung der Ortsteile ohne Bahnhof legt die meisten Wege mit dem Pkw als Fahrer und auch als Mitfahrer zurück. Der Fußverkehrsanteil ist in diesen Ortsteilen am geringsten.

Ein Vergleich zum Kreis Höxter und übergeordneten Befunden zur Verkehrsmittelwahl der MiD und der SrV ist in der Abbildung 34 dargestellt. Gegenüber dem Kreis ist ein höherer Anteil der nichtmotorisierten Verkehre zu verzeichnen, die MIV- und ÖV-Anteile sind dagegen niedriger.

Betrachtet man die aggregierten Daten der SrV und MiD, so ist der Fußverkehrsanteil in Höxter etwas unterdurchschnittlich, der Radverkehrsanteil ist etwa in der Mitte, MIV- und ÖV-Anteile tendieren in Richtung der MiD-Werte.

● **Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl im Vergleich**



4.2 Beteiligungen zur Analyse des Mobilitätsangebotes

Um weitere Erkenntnisse über das Mobilitätsangebot und das Mobilitätsverhalten der Höxteraner Bevölkerung zu erlangen, wurde neben der Haushaltsbefragung eine Online-Beteiligung durchgeführt, die parallel zur Haushaltsbefragung stattgefunden hat und zum Teil mit der HHB vergleichbare Abfragen beinhaltete.

An der ersten Online-Beteiligung haben 82 Personen teilgenommen.

Der Dialog 1 der Online-Beteiligung beinhaltete die Abfrage zur Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot. Dieser Dialog wurde von 74 Personen genutzt.

Im Dialog 2 konnten verortete Angaben zu Stärken und Schwächen zum vorhandenen Mobilitätsangebot und dem Verkehrsgeschehen in Höxter gemacht werden. Dieser Dialog wurde von 40 Personen genutzt.

Der Dialog 3 diente dazu, parallel zur Haushaltsbefragung Erkenntnisse zu durch Corona bedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten und Hinweise auf Wünsche zur zukünftigen Mobilität zu erlangen. Dieser Dialog wurde von 50 Teilnehmenden genutzt. Die Ergebnisse zu den Dialogen 1 und 2 sind im Kapitel 5 Analyse des Mobilitätsangebots bei den jeweiligen Verkehrsarten zu

finden. Die Ergebnisse aus dem Dialog 3 sind im Folgenden in Relation zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung dargestellt.

4.3 Integrierte Ergebnisse aus Haushaltsbefragung und erster Online-Beteiligung

Stadt Höxter

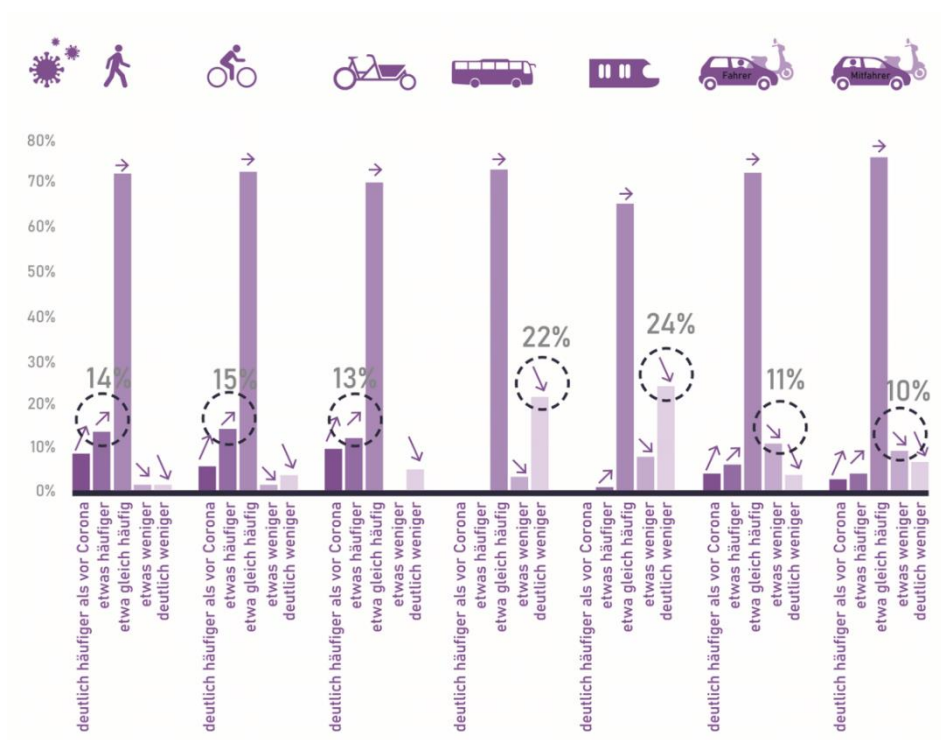
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie

Sowohl in der Haushaltsbefragung als auch in der 1. Online-Beteiligung wurde nach Veränderungen in der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung durch die Corona-Pandemie gefragt.

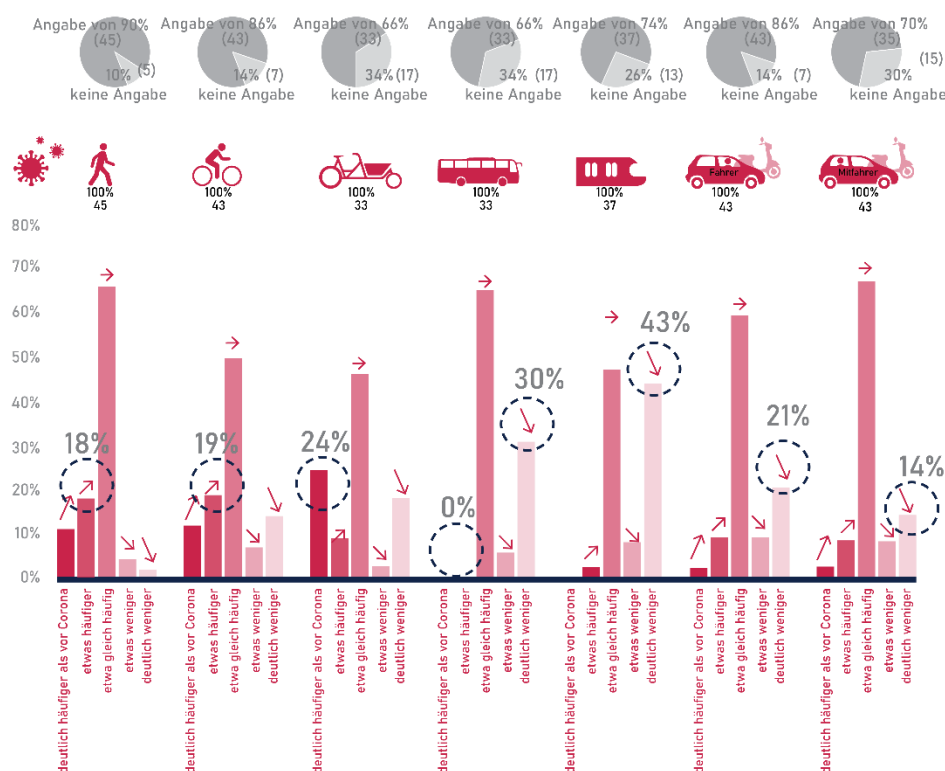
- **Abbildung 35:** Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch Corona, Ergebnisse Haushaltsbefragung (oben) und Online-Befragung (unten)



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021



Die Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch die Corona-Pandemie wird von den Teilnehmenden an der Haushaltsbefragung wie folgt eingeschätzt:

- über alle Verkehrsmittel ist mit 66 - 77% der Antwortenden der Anteil derjenigen am höchsten, die angeben, das Verkehrsmittel etwa gleich häufig zu nutzen
- 22 bzw. 24% der Antwortenden geben an, den Bus bzw. die Bahn deutlich weniger als vor Corona zu nutzen
- zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Pedelec/E-Bike werden von 13 - 15% der Antwortenden etwas häufiger Wege zurückgelegt, deutlich häufiger als vor Corona wird von 9% der Antwortenden zu Fuß gegangen und von 10% das Pedelec genutzt
- 10 bzw. 11% der Antwortenden nutzen das Auto als Mitfahrer bzw. Fahrer etwas weniger, aber auch 4 bzw. 6% nutzen es etwas häufiger

Die Online-Befragung zur gleichen Fragestellung ergibt stärkere Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung:

- 30 bzw. 43% geben an, deutlich weniger Bus bzw. Bahn zu fahren,
- 21 bzw. 14% geben an, deutlich weniger das Auto zu nutzen (als Fahrer bzw. Mitfahrer) und

- 18 / 19% bzw. 24% geben an, etwas häufiger zu Fuß zu gehen / das Rad bzw. das Pedelec zu nutzen.

Auch bei der Frage nach der Veränderung der Wegehäufigkeiten nach Wegezwecken überwiegt bei den Teilnehmenden der Haushaltsbefragung bei allen Zwecken mit 57 - 79% die Einschätzung, dass sich die Wegehäufigkeit nicht wesentlich verändert hat („etwa gleich häufig“).

- Die größten Veränderungen treten bei den dienstlichen Wegen auf. Nur 57% der Antwortenden geben an, etwa gleich häufig dienstliche Wege zurückzulegen, 24% eher seltener.
- 22% legen seltener Wege zum Einkaufen zurück. 76% geben an, dass sich die Häufigkeit der Einkaufswege nicht verändert hat.
- Bei den Wegen zum Arbeitsplatz sind die Veränderungen am geringsten. 17% geben an, seltener Wege zum Arbeitsplatz zurückzulegen, bei 79% hat sich die Häufigkeit der Wege zum Arbeitsplatz nicht verändert.

Die Online-Befragung ergibt folgende abweichende Ergebnisse:

- bei den Einkaufswegen ergeben sich größere Veränderungen:
32% geben an, seltener zum Einkaufen zu gehen
- bei den dienstlichen Wegen ergeben sich geringere Veränderungen:
13% geben an, weniger dienstliche Wege zurückzulegen
- die Aussagen zu den Wegen zum Arbeitsplatz sind vergleichbar mit denen der Haushaltsbefragung:
17% geben an, seltener Wege zum Arbeitsplatz zurückzulegen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

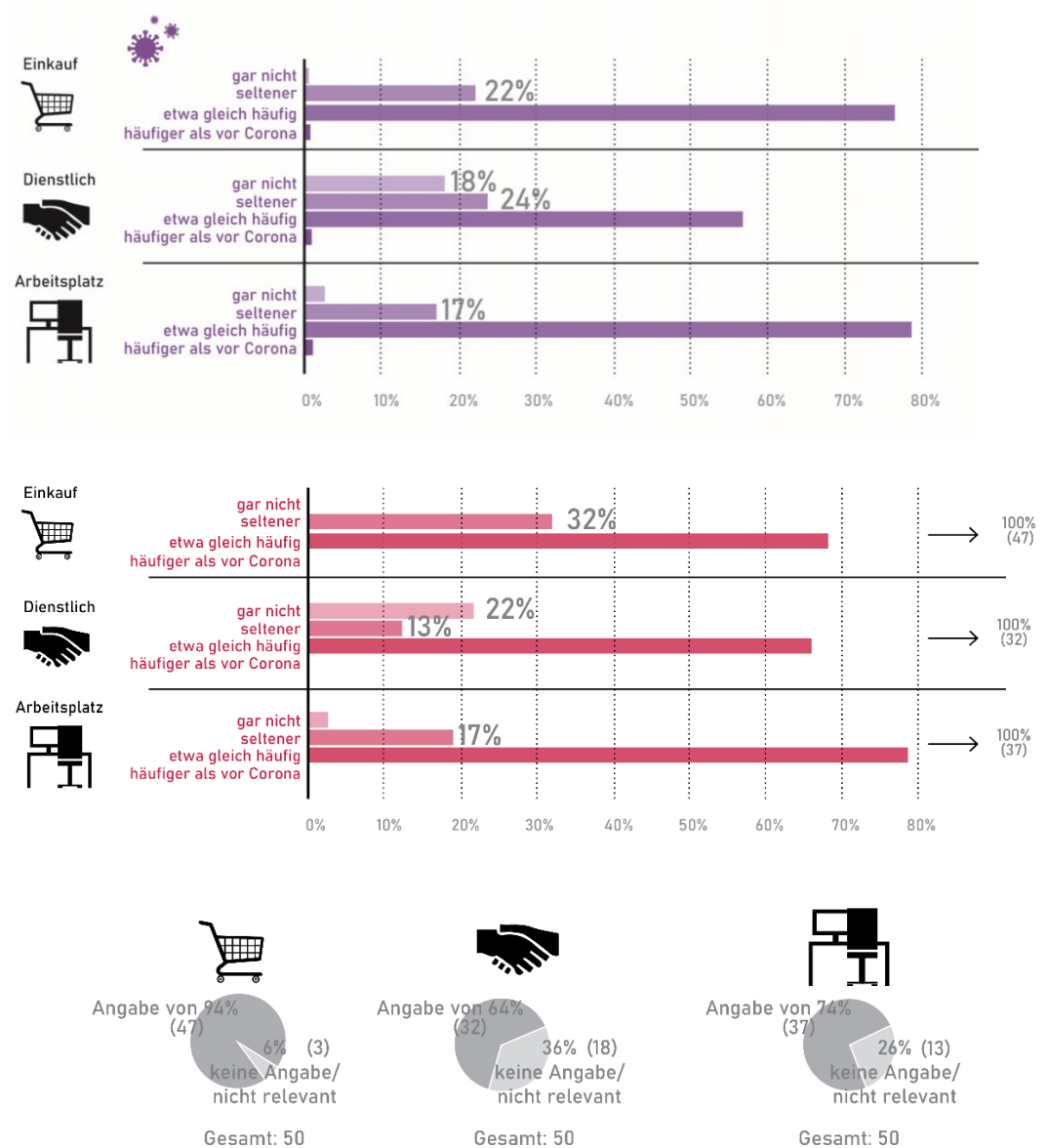
August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Abbildung 36:** Veränderung der Wegehäufigkeiten nach Wegezwecken durch Corona, Ergebnisse Haushaltsbefragung (oben) und Online-Befragung (unten)

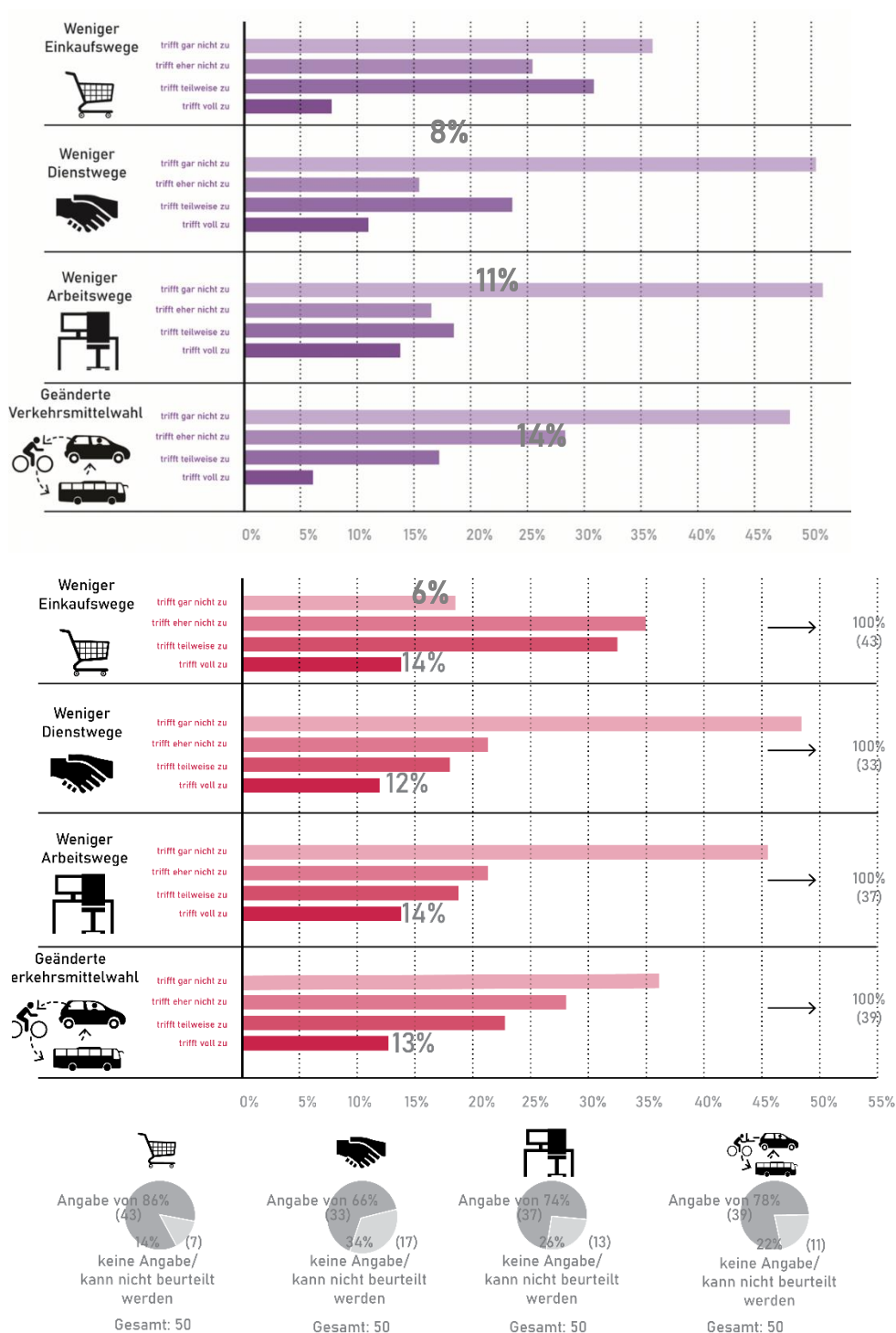


Veränderungen in der zukünftigen Mobilität

Die Fragen zu den Veränderungen in der zukünftigen Mobilität wurden anhand von Aussagen formuliert, zu denen mitgeteilt werden konnte, in welchem Maße sie zutreffen.

Die ersten Aussagen befassen sich hierbei mit der Beibehaltung des durch Corona veränderten Mobilitätsverhaltens.

● **Abbildung 37:** Beibehaltung des durch Corona veränderten Mobilitätsverhaltens, Ergebnisse Haushaltsbefragung (oben) und Online-Befragung (unten)



Die Antworten der Teilnehmenden der Haushaltsbefragung können wie folgt zusammengefasst werden:

- Bei den Einkaufswegen geben fast ein Drittel der Antwortenden (31%) an, dass die Aussage „Liefer-Service und Online-Shopping wird auch zukünftig

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

meine Einkaufswege reduzieren“ zumindest teilweise zutreffen, bei 8% der Antwortenden trifft dies voll zu.

- Zu der Aussage „Auch Dienstfahrten möchte ich häufiger durch Videokonferenzen ersetzen.“ betragen die Zustimmungen („trifft voll zu“, „trifft teilweise zu“) insgesamt 34% aller Antworten, für 11% trifft dies voll zu.
- Der Aussage „Ich möchte auch zukünftig verstärkt Wege zur Arbeit durch Heimarbeit (Home-Office) stimmen 32% der Antwortenden insgesamt zu („trifft voll zu“, „trifft teilweise zu“), für 14% trifft dies voll zu.
- Der Beibehaltung der Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch Corona stimmen 23% insgesamt zu („trifft voll zu“, „trifft teilweise zu“), für 6% trifft dies voll zu.

Die Online-Befragung zur gleichen Fragestellung ergibt

- bei „weniger Einkaufswege“ und „Beibehaltung geänderte Verkehrsmittelwahl“ mit 14% und 13% eine deutlich höhere volle Zustimmung („trifft voll zu“)
- die Antworten zu „weniger Dienstwegen“ und „weniger Arbeitswegen“ sind vergleichbar mit denen der Haushaltsbefragung (12% bzw. 14% „trifft voll zu“).

Die weiteren Aussagen befassen sich mit möglichen zukünftigen Änderungen im Fahrzeugbesitz und Mobilitätsverhaltens.

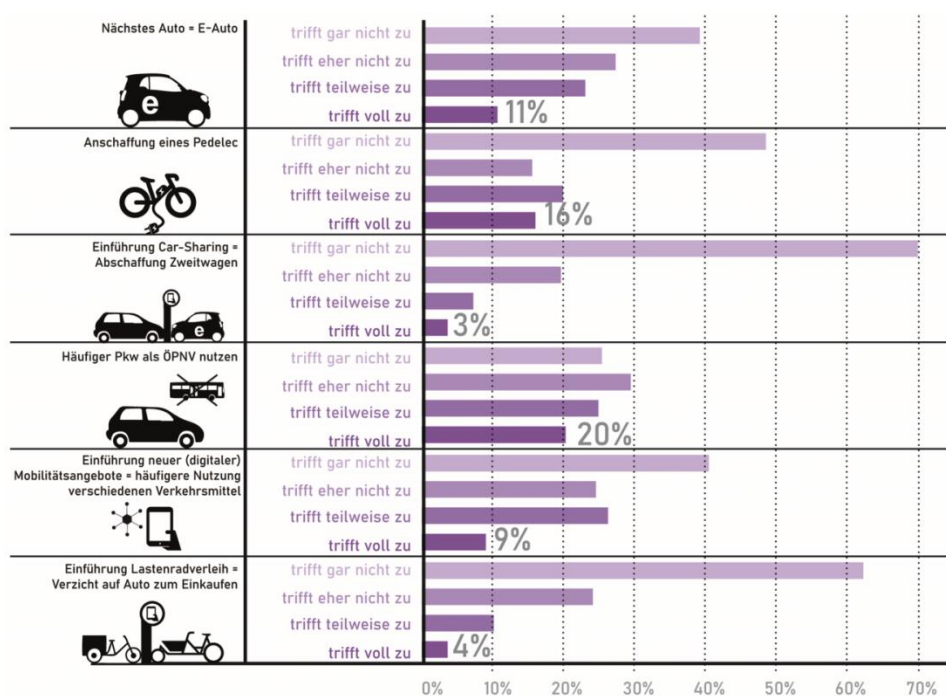
Die wichtigsten Tendenzen bei den Antworten der Teilnehmenden der Haushaltsbefragung sind

- Die geringste Zustimmung erfolgt zu den Aussagen „Bei Einführung eines Car-Sharing in Höxter wird unser Zweitwagen abgeschafft.“ und „Bei Einführung eines Lastenradverleihs würde ich auf mein Auto zum Einkaufen verzichten.“
- Am häufigsten als zutreffend bewertet wird die Aussage „Ich werde das Auto häufiger nutzen (statt öffentlicher Verkehrsmittel) - neben der Bequemlichkeit auch wegen der höheren Sicherheit.“
- Den Aussagen „Ich werde mir ein Pedelec anschaffen, um stressfreier Rad zu fahren und auch längere Wege damit zurückzulegen.“, „Mein nächstes Auto wird ein E-Auto sein.“ und „Bei Einführung neuer (digitaler) Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV-on-Demand) möchte ich häufiger mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs sein.“ stimmen jeweils etwas mehr als ein Drittel der Antwortenden zu („trifft voll zu“, „trifft teilweise zu“)

Die Online-Befragung zur gleichen Fragestellung ergibt bei den meisten Aussagen Unterschiede in den Zustimmungen.

- „Bei Einführung eines Lastenradverleihs würde ich auf mein Auto zum Einkaufen verzichten“ und „Bei Einführung neuer (digitaler) Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV-on-Demand) häufiger mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein“. erreichen eine höhere Zustimmung.
- Auch die Anschaffung eines Pedelecs sowie die Anschaffung eines E-Autos werden von deutlich mehr Antwortenden uneingeschränkt befürwortet.
- Dagegen geben nur deutlich weniger der Antwortenden an, dass es voll zu- trifft, das Auto häufiger zu nutzen (statt öffentlicher Verkehrsmittel).

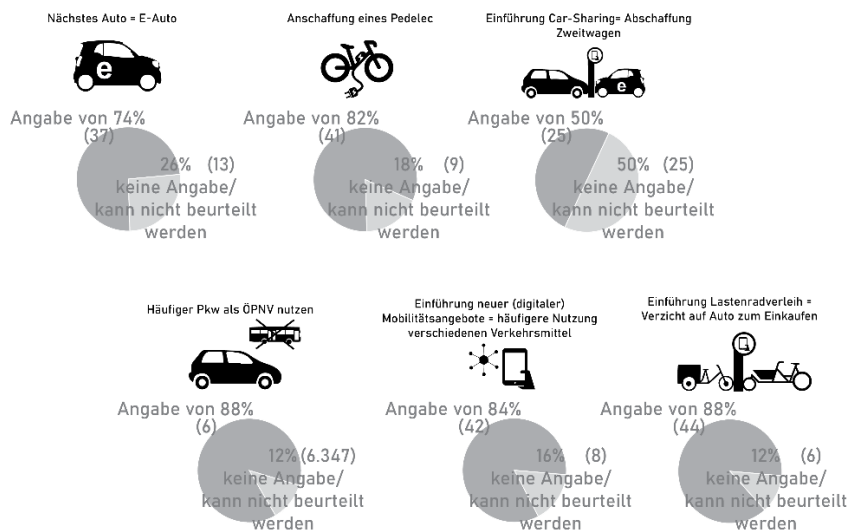
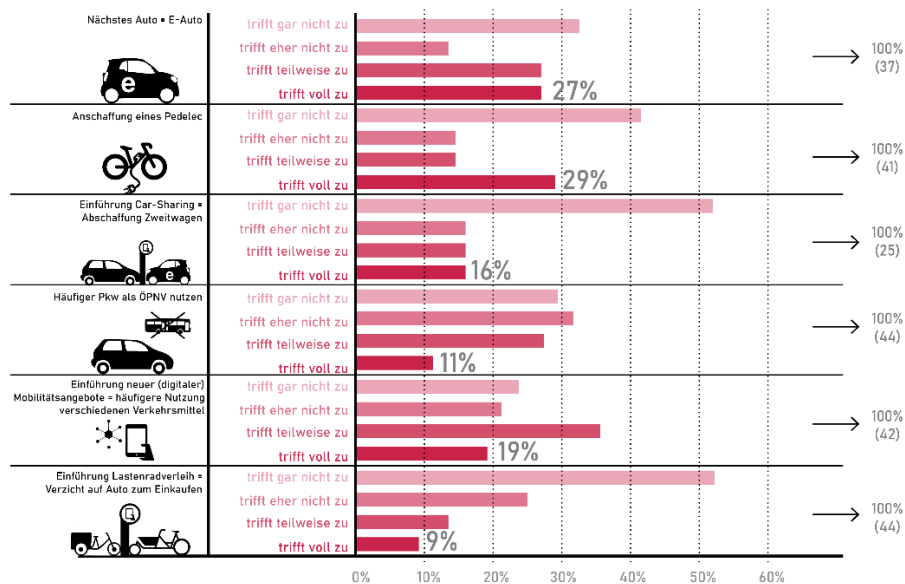
• **Abbildung 38:** (weitere) mögliche Änderungen im Fahrzeugbesitz und im Mobilitätsverhalten, Ergebnisse Haushaltsbefragung und Online-Befragung (nächste Seite)



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021



Wünsche für die zukünftige Mobilität

Neben der Haushaltsbefragung wurde auch mit der ersten Online-Beteiligung und über eine Postkartenaktion nach den Wünschen für die zukünftige Mobilität gefragt.

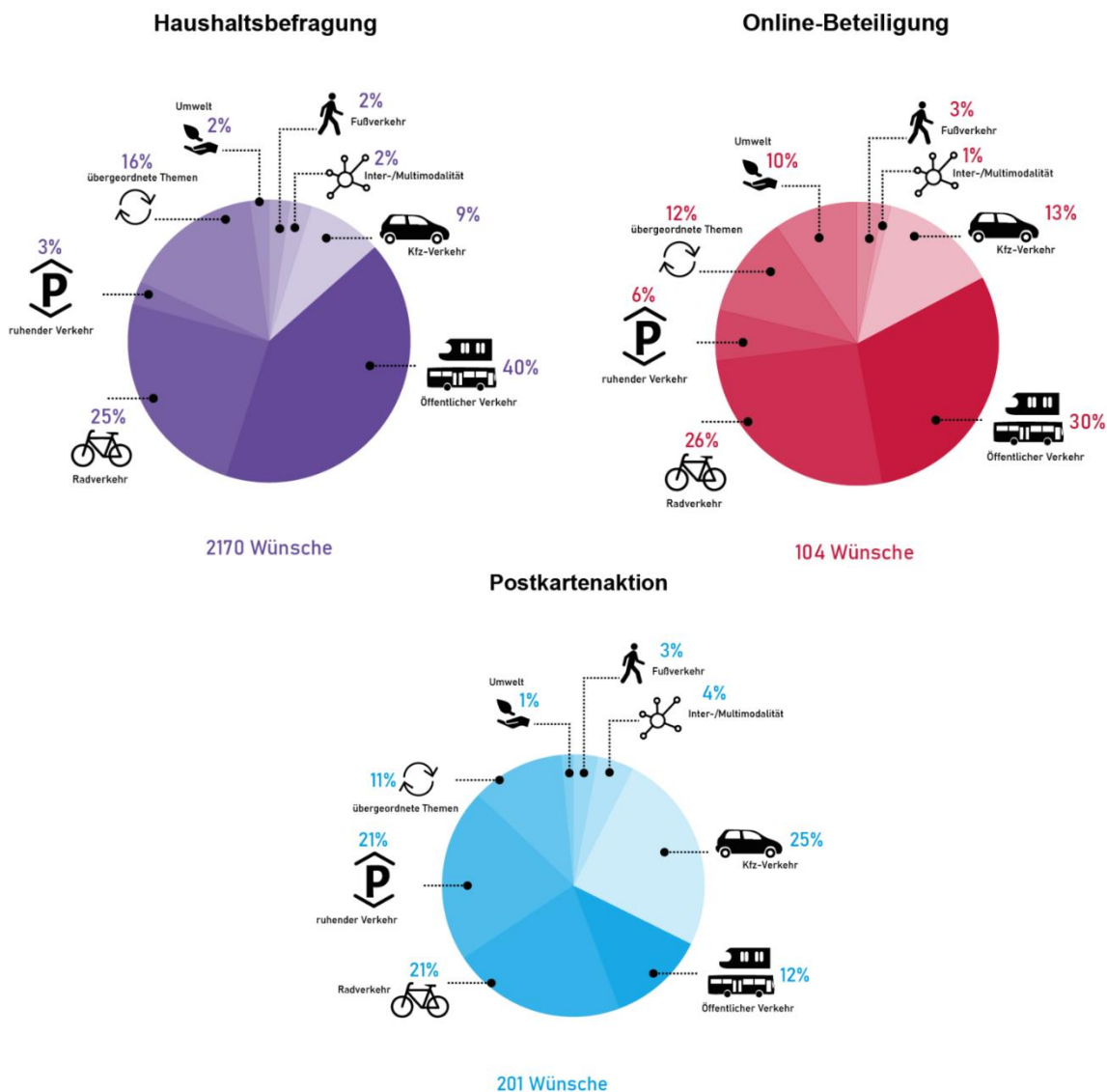
Bei der repräsentativen Haushaltsbefragung und bei der Online-Beteiligung haben insbesondere die Themen öffentlicher Verkehr und Radverkehr eine hohe Bedeutung. Die Postkartenaktion weicht im Vergleich dazu ab. Dort liegen insbesondere im Bereich des Kfz-Verkehrs und im ruhenden Verkehr Zukunftswünsche vor.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 39:** Wünsche für die zukünftige Mobilität nach Themenfeldern



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 40:** Ranking der Wünsche nach Beteiligungsformat (Lila: Haushaltsbefragung, rot: Online-Beteiligung, blau: Postkartenaktion)



Bei der Häufigkeit der Wunschnennungen wird deutlich, dass bei allen drei Beteiligungsformaten das Thema der Verbesserung der Radwegenetze im Vordergrund steht. Weitere häufig genannte Wünsche sind eine Verbesserung des ÖPNV-Tarifs und des Fahrtenangebots. Aber auch die Optimierung der Erschließung der Ortsteile und der Innenstadt sind unter den Top 5 Wünschen benannt.

5 Analyse des Mobilitätsangebots

In den folgenden Kapiteln findet eine sektorale Analyse des bestehenden Mobilitätsangebots in Höxter – zum einen durch eine Auswertung von Sekundärdaten und zum anderen durch sowie Ortsbesichtigungen – statt. Zusätzlich sind die Ergebnisse aus den Online-Beteiligungen und der Haushaltsbefragung berücksichtigt.

5.1 Fußverkehr

Zufußgehen ist die natürlichste und unabhängigste aller Fortbewegungsarten und ist wesentlicher Bestandteil der Nahmobilität. Jeder Weg wird – zumindest zu einem Teil – auch immer zu Fuß zurückgelegt. Zufußgehen fördert die Gesundheit, ist klimaneutral, kostenfrei und fördert das soziale Miteinander. Der Fußverkehr ist neben diesen Aspekten in Zentren außerdem für den Handel von hoher Bedeutung, denn dort, wo zu Fuß gegangen wird und wo sich die Menschen aufhalten und verweilen, wird auch die Wirtschaft durch Konsum gestärkt. Die Attraktivität eines Standortes für Gastronomie, Handel und Kultur steht in direktem Zusammenhang mit der fußläufigen Erreichbarkeit. Gleichzeitig hat das Fußverkehrsaufkommen auch einen direkten Einfluss auf die Attraktivität des öffentlichen Raums – denn der Fußverkehr vitalisiert seine Umwelt.

Um den Fußverkehr in Städten zu fördern, ist neben einer hochwertigen Infrastruktur (entsprechend geltenden Regelwerken) auch die Gestaltung des öffentlichen Raums essenziell. Dabei betrifft Fußverkehr alle Bevölkerungsgruppen, ein besonderes Augenmerk sollte aber auf einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Senioren und der aktiven Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und körperlichen Einschränkungen am öffentlichen Leben liegen. Im öffentlichen Raum sollte hierzu auch ein breites Nutzerangebot mit Aufenthaltsmöglichkeiten, konsumfreien Sitzgelegenheiten, Spiel- und Sportelementen angeboten werden.

Durch den Klimawandel werden zusätzliche Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raums zur Förderung des Fußverkehrs gestellt. Hierbei gilt es insbesondere klimaadaptive Maßnahmen (Verschattung des öffentlichen Raums, Retentionsflächen, Wasserspiel etc.) zu berücksichtigen. Neben dem Klimawandel ist auch der demographische Wandel bei der Fußverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen, denn durch eine älter werdende Bevölkerung werden besondere Anforderungen, um eine selbstständige Mobilität aufrecht zu erhalten, gestellt.

Da das Thema des demographischen Wandels mit der perspektivischen Zunahme des Anteils älterer Menschen in Höxter ausgeprägt ist (siehe dazu auch Kapitel 2.2 Einwohnerentwicklung und demographischer Wandel), wird bei der Analyse und der späteren Maßnahmenkonzeption ein besonderes Augenmerk

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

auf die Themen Barrierefreiheit und altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums gelegt.

5.1.1 Anteil des Fußverkehrs am Modal Split in Höxter

Der Fußverkehr in Höxter hat entsprechend der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2020 einen abgeschätzten Anteil von 19% am Modal Split.

Zu Fuß werden die meisten Wege zum Einkaufen (täglicher Bedarf) mit 18%, zur Ausbildung/Schule (16%) und zur Hochschule sowie zur privaten Erledigung (jeweils 14%) zurückgelegt.

Dennoch lässt sich erkennen, dass der Fußverkehr in Höxter im Vergleich zu ähnlichen Städten einen eher unterdurchschnittlichen Stellenwert aufweist, und Potentiale bestehen, den Anteil des Fußverkehrs in Höxter zu erhöhen. Um Verbesserungspotentiale aufzuzeigen, werden im Nachfolgenden die allgemeinen Anforderungen des Fußverkehrs dargelegt und anschließend eine Analyse der bestehenden Fußwegeinfrastruktur anhand von Sekundärdaten, Ortsbesichtigungen und der durchgeführten Online-Beteiligung erstellt.

5.1.2 Anforderungen des Fußverkehrs an die Infrastruktur

Der Fußgängerverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung.

Gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁶⁶ sollen Anlagen für den Fußverkehr folgende Merkmale aufweisen:

- Hohe Sicherheit bieten
- Subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern
- Umwegfreie Verbindungen schaffen
- Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen
- Durch entsprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen
- Soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten

⁶⁶ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

Eine qualitätsvolle Infrastruktur erhöht die Akzeptanz und Nutzung von Fußwegen. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten dabei als wichtige Kriterien für die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger. Eine Einschränkung der Nutzbarkeit von Gehwegen ergibt sich durch die Inanspruchnahme des Seitenraumes von anderen Nutzungen wie Radverkehrsanlagen, parkende Kfz, Verkehrsschilder etc. Neben der Gehwegbreite ist sicherzustellen, dass ausreichend, komfortabel nutzbare und vor allem sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere an Knotenpunkten und entlang wichtiger Verbindungen des Fußverkehrs, bestehen.

Die Grundanforderung an die Gehwegbreite gemäß Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sehen vor, dass zwei Fußgänger einander begegnen können. Folgende Maße sind dabei zu berücksichtigen:⁶⁷

- Die Begegnung zweier Fußgänger erfordert eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m.
- Zur Fahrbahn (0,50 m, bei geringem Schwerverkehr, 0,30 m) und zu festen Einbauten (0,20 m) sind jeweils Sicherheitsabstände einzuhalten.

Daraus ergibt sich eine in der Regel erforderliche Breite des Seitenraumes von 2,50 m.

Durch das Erfordernis der Querung von räumlichen Barrieren ergeben sich für Fußgänger nicht selten Umwege (zur Erreichung einer sicheren Querungsmöglichkeit) und Wartezeiten (z.B. an Lichtsignalanlagen). An Knotenpunkten sind Bordsteinabsenkungen und Querungsanlagen grundsätzlich an allen Zufahrten vorteilhaft. Der Bedarf an Querungsanlagen sowie deren Ausführungsform abseits von Knotenpunkten ist abhängig von der Verkehrsstärke des Fußverkehrs, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs⁶⁸.

Bei Lichtsignalanlagen sollten lange Wartezeiten von über 40 Sekunden vermieden werden. Gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001)⁶⁹ ist eine gute bis mittlere Qualitätsstufe für den Fußverkehr nur bei Wartezeiten unter 30 Sekunden erreicht. Darüber hinaus sollten Fußgänger die Fahrbahn in einem Zug (ohne Zwischenhalt auf Mittelinseln) queren können.

Neben den oben dargelegten Anforderungen ist eine weitere Grundlage für sicheren und komfortablen Fußverkehr das Fußwegenetz. Hierfür spielen neben der Qualität in Form von selbsterklärender Wegeführung, Barrierefreiheit,

⁶⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 16

⁶⁸ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 19, Bild 6.

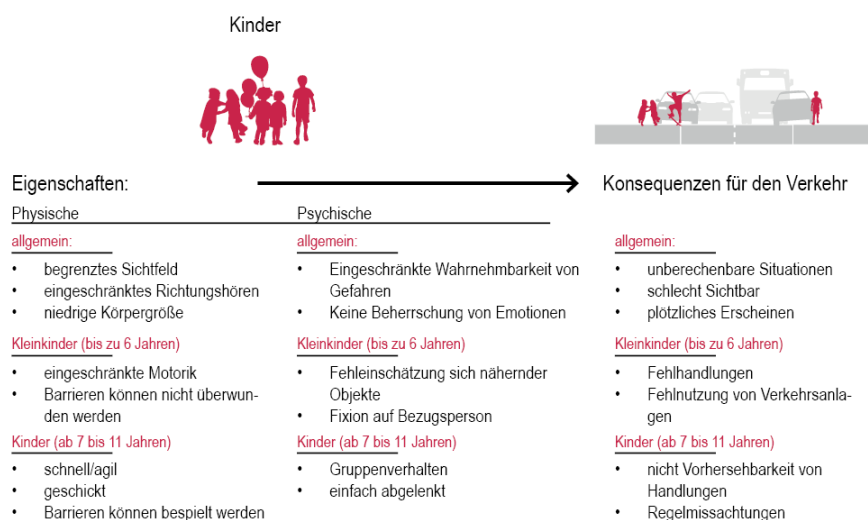
⁶⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2001, Fassung 2005.

Umwege freier und direkter Wegführung, Sicherheit und abwechslungsreichen Wegen auch das Thema der Vollständigkeit und des Lückenschlusses eine wichtige Rolle. Ein weiterer Aspekt, der bei Fußwegenetzen Berücksichtigung finden sollte, ist die Vermeidung von Beeinträchtigungen durch den Kfz- und Radverkehr.

Unterschiedliche Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen

Zusätzlich zeigen unterschiedliche Nutzergruppen der Fußverkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums unterschiedliche Verhaltensweisen auf und stellen aufgrund ihrer Bedürfnisse unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Raum und die Fußverkehrsinfrastruktur.

- **Abbildung 41:** Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der Fußverkehrsinfrastruktur mit ihren Eigenschaften und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr⁷⁰



⁷⁰ Eigene Abbildung nach Grundlagen für den Fußverkehr, GrobPlanung GmbH, Langenthal Daniel Grob, dipl. Ing. FH/SVI Planum Zürich Urs Michel, Dipl. Arch. ETH, Planer FSU Forschungsauftrag VSS 2000/368 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Straßen und Verkehrsfachleute (VSS), S. 22

Jugendliche



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- voll ausgebildete Sinne
- agil
- leistungsfähig

Jugendliche bis 16 Jahren

- Barrieren werden herausfordernd empfunden

Jugendliche 17-22 Jahre

- teilweise Aggressives Verhalten
- Geschwindigkeiten gewohnt

Psychische

allgemein:

- imponiergehabe
- Risikofreudigkeit
- Gefahren werden unterschätzt, Fähigkeiten überschätzt

Jugendliche bis 16 Jahren

- Fehleinschätzung sich nähernder Objekte
- Fixion auf Bezugsperson

Jugendliche 17-22 Jahre

- Gruppenverhalten
- einfach abgelenkt

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- unvorhersehbares Verhalten
- Regelmässigung
- keine Verhaltensadaption

Jugendliche bis 16 Jahren

- Fehlnutzung von Verkehrsanlagen

Jugendliche 17-22 Jahre

- Vorteile werden erzwungen
- Risikofreudigkeit

Erwachsene



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- voll ausgebildete Sinne
- geübtes Verhalten

Psychische

allgemein:

- gewohnheitsorientiertes Verhalten
- Bewusstheit für Gefahren
- abgelenkt

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- unüberlegtes Verhalten
- Spontane Regelmässigung

Senior*innen



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- eingegrenztes Sichtfeld
- eingeschränkte Motorik
- eingeschränkte Sinneswahrnehmung
- langsame Fortbewegung

Psychische

allgemein:

- gewohnheitsorientiertes Verhalten
- Reaktionseinschränkungen
- Verzögerte Entscheidungsfindung

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- Empfindlich gegenüber Barrieren
- vergrößerter Raumbedarf
- Empfindlich gegenüber Umwegen

Menschen mit Behinderung



Eigenschaften:

Physische

Gehbehindert

- angewiesen auf Hilfsmittel
- langsame Fortbewegung
- eingeschränkte Motorik

Sinnesbehindert

- Eingeschränkte Sinneswahrnehmung
- Begrenzung des Sichtfelds

Psychische

Gehbehindert

- Reaktionsverhalten eingeschränkt
- Verkehrsaufmerksamkeit reduziert

Sinnesbehindert

- erschwerte Interpretation des Verkehrsgeschehens
- verändertes Reaktionsvermögen

Konsequenzen für den Verkehr

Gehbehindert

- Empfindlich gegenüber Barrieren
- vergrößerter Raumbedarf
- Empfindlich gegenüber Umwegen

Sinnesbehindert

- auf taktile und akustische Leitung angewiesen
- unerwartete Handlungen

Die Abbildungen zeigen die physischen und psychischen Eigenschaften der unterschiedlichen Nutzergruppen sowie die daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr auf.

Ergänzend zu den Darstellungen ist zu sagen, dass der Nutzungsanspruch von Kindern insbesondere im Bereich des Spielens und Erlebens liegt und durch die Mitführung von Spielgeräten eine erhöhte Raumnutzung gefordert ist. Zusätzlich müssen Orientierungspunkte im öffentlichen Raum geschaffen werden, die als Leitung für bspw. Schulwege dienen und so zu einer eigenständigen Mobilität beitragen. Kinder stellen im öffentlichen Raum durch ihre eingeschränkte Wahrnehmung und ihr unachtsames Verhalten ein erhöhtes Risiko für die Unfallverursachung dar, daher sollte das Thema Verkehrserziehung von Kindern eine wichtige Rolle im Rahmen des Mobilitätsmanagements spielen.

Bei Jugendlichen hingegen spielt insbesondere das Thema Erleben und Kommunikation sowie der öffentliche Raum als Ort des Aufenthalts eine Rolle.

Ältere Menschen / Senior*innen sind gegenüber Umwegen sensibel, da sie häufig auf Grund ihres Alters eine eingeschränkte physische Mobilität aufweisen. Die Belastungsfähigkeit nimmt mit zunehmendem Alter ab und zur Aufrechterhaltung einer selbstständigen Mobilität werden ausreichend Ausruhmöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten und sanitärer Einrichtungen im öffentlichen Raum benötigt. Durch eine verlangsamte Fortbewegung älterer Menschen sind verlängerte Grünphasen für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen wichtig.

Nutzer mit motorischen bzw. sensorischen Einschränkungen sind auf eine Umwege- und barrierefreie Wegeführung angewiesen, um eine selbstständige Mobilität aufrechtzuerhalten. Die Erfassbarkeit des Straßenraums ist bei dieser Personengruppe eingeschränkt und muss durch das zwei-Sinne-Prinzip ermöglicht werden. Für diese Personengruppe besteht durch die verringerte Wahrnehmungsfähigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial bzw. Sicherheitsrisiko.

Neben diesen dargestellten Anforderungen durch unterschiedliche Nutzergruppen bestimmt zusätzlich der Zweck des Weges die Anforderungen an den öffentlichen Raum.

5.1.3 Fußverkehrsinfrastruktur und Fußwegenetz in Höxter

In Höxter findet der Fußgängerverkehr in der Regel entlang der Straßen statt. Ein Herausstellungsmerkmal ist die den historischen Stadtkern umgebende Wallanlage. Diese ermöglicht eine Umrundung des Stadtkerns zu Fuß – abseits des motorisierten Individualverkehrs. Eine Querung von Straßen ist hier lediglich an vier Bereichen notwendig.

Mängel bestehen bei der Wallanlage dahingehend, dass in Teilen keine Beleuchtung vorhanden ist und damit Sicherheitsbedenken bei den Nutzern hervorgerufen werden können.⁷¹

Der Innenstadtbereich ist mit der Ausweisung als Fußgängerzone ebenfalls dem Fußverkehr vorbehalten, jedoch mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ in Teilen auch für Fahrradfahrende zu nutzen. Die Fußgängerzone dient als wichtige Fußwegeachse nahe des Bahnhofpunkts Höxter Rathaus. Zur Fußgängerzone gehören Teile der „Marktstraße“, der Straße „Am Markt“ und Abschnitte der „Stummrigestraße“. In diesem Bereich befinden sich unter anderem der Großteil des Einzelhandels sowie Läden der Nahversorgung.⁷²

Für Höxter wurde bisher kein Fußwegenetz konzipiert, durch das fußverkehrsrelevante Quell-Zielrelationen und Bereiche definiert wurden, in denen die Belange von zu-Fuß-Gehenden besonders berücksichtigt werden.

Fußverkehrsrelevante Ziele

Der Innenstadtbereich Höxters mit seiner zentralen Versorgungsfunktion spielt für den Fußverkehr eine besondere Rolle. Innerhalb des Innenstadtbereichs sind zahlreiche fußverkehrsrelevante Ziele wie Nahversorgungseinrichtungen, kulturelle und soziale Einrichtungen, Kindergärten, Kitas und Schulen vorhanden, welche sich vom zentral gelegenen Rathaus Höxters in einem Bewegungsradius von bis zu 3 km befinden.

Auch die Technische Hochschule OWL Höxter befindet sich innerhalb des Kernstadtbereichs und ist nur knapp 1,5 km vom zentral gelegenen SPNV Haltepunkt Höxter Rathaus entfernt (ca. 17 Gehminuten). Trotz dieser geringen Entfernung ist die Lage der Hochschule eher als isoliert zu bezeichnen und die fußläufige Erreichbarkeit durch die ansteigende Topografie erschwert.

Anders als der kompakte und nahversorgungsstarke Innenstadtbereich weisen die Ortschaften Höxters wenige fußverkehrsrelevante Ziele auf. So sind lediglich in den Stadtteilen Ottbergen, Ovenhausen, Lühtringen und Stahle Lebensmittelhändler vorhanden und nur in den Ortsteilen Albaxen, Lühtringen und Ottbergen sind Grundschulen ansässig. Lediglich die Ortsteile Ottbergen, Godelheim und Lühtringen sind neben der Kernstadt an SPNV-Haltepunkte angebunden.

⁷¹ Vgl. Planersocietät 2021, Endbericht Fußverkehrs-Check NRW 2020 Stadt Höxter, S. 7

⁷² Vgl. Stadt Höxter (2014). Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans der Stadt Höxter, S. 72

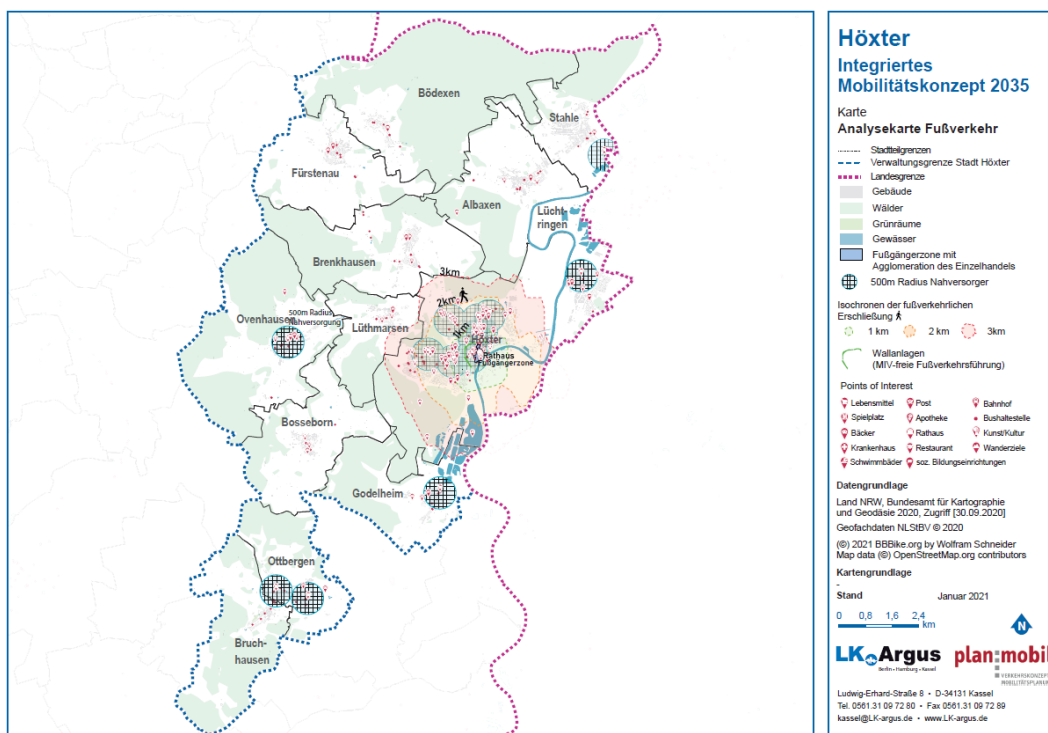
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Die folgende Karte zeigt die fußverkehrsrelevanten Ziele (Points of Interest) Höxters sowie die Erschließungsbereiche des Fußverkehrs für einen Bewegungsradius ausgehend vom Rathaus von bis zu 3 km auf.

- **Karte 1:** Analysekarte Fußverkehr I – Fußverkehrsrelevante Ziele und Erreichbarkeiten⁷³

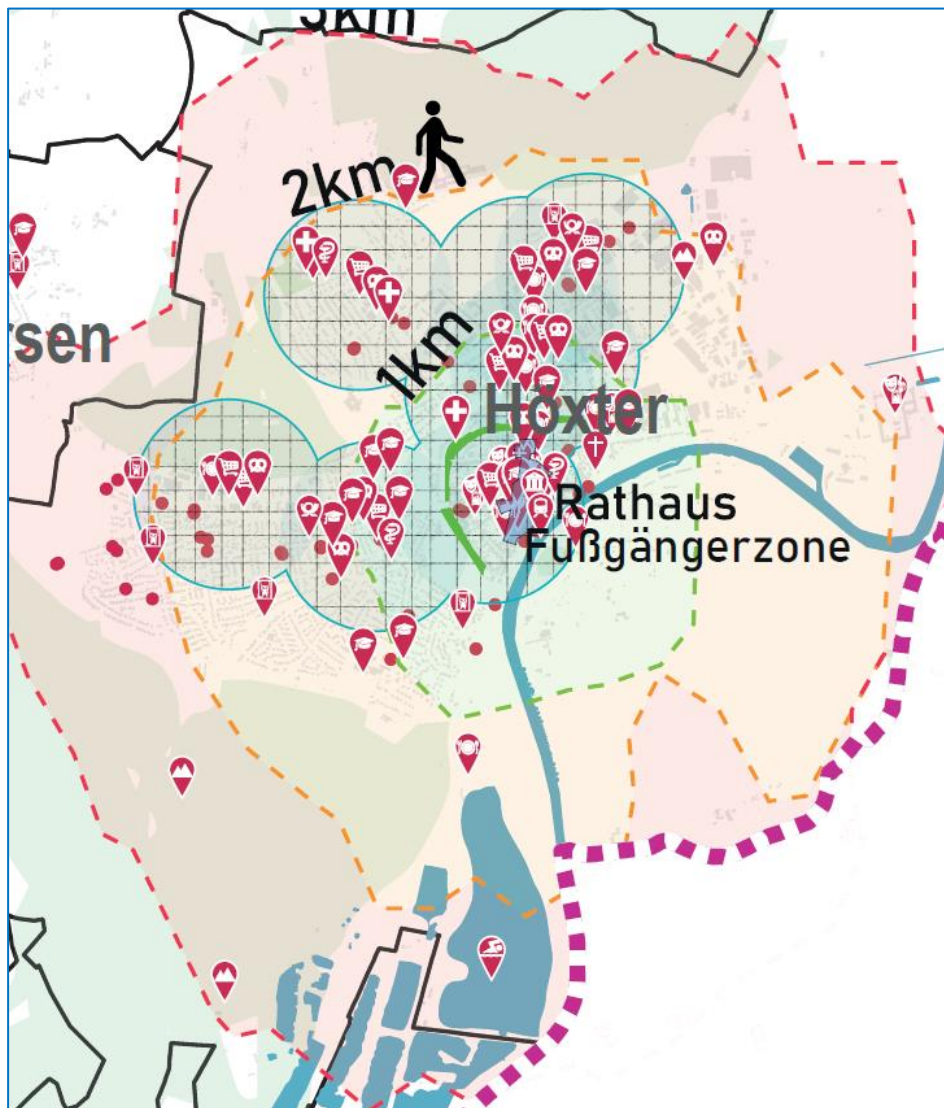


Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

⁷³ Abb. 18: Eigene Darstellung, Datengrundlage: Land NRW, Bundesamt für Kartographie, Geofachdaten NLStBV © 2020, (©) 2021 BBBike.org by Wolfram Schneider, Map data (©) OpenStreetMap.org contributors, Geofachdaten NLStBV © 2020Land NRW, Bundesamt für Kartographie

Karte o.M. / im Anhang i.o.M 1:115.000

- **Abbildung 42:** Teilausschnitt 1, Analysekarte fußverkehrsrelevante Ziele und Erreichbarkeiten (Kernstadt)



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 43:** Aufnahmen fußverkehrsrelevanter Infrastruktur Innenstadt (Mai 2021) / (oben links) Beschilderung Fußgängerzone südlicher Eingang Marktstraße / (oben rechts) Bestandssituation Pflasterung Stummrigestraße / (unten) Blick auf das historische Rathaus an der Westerbachstraße



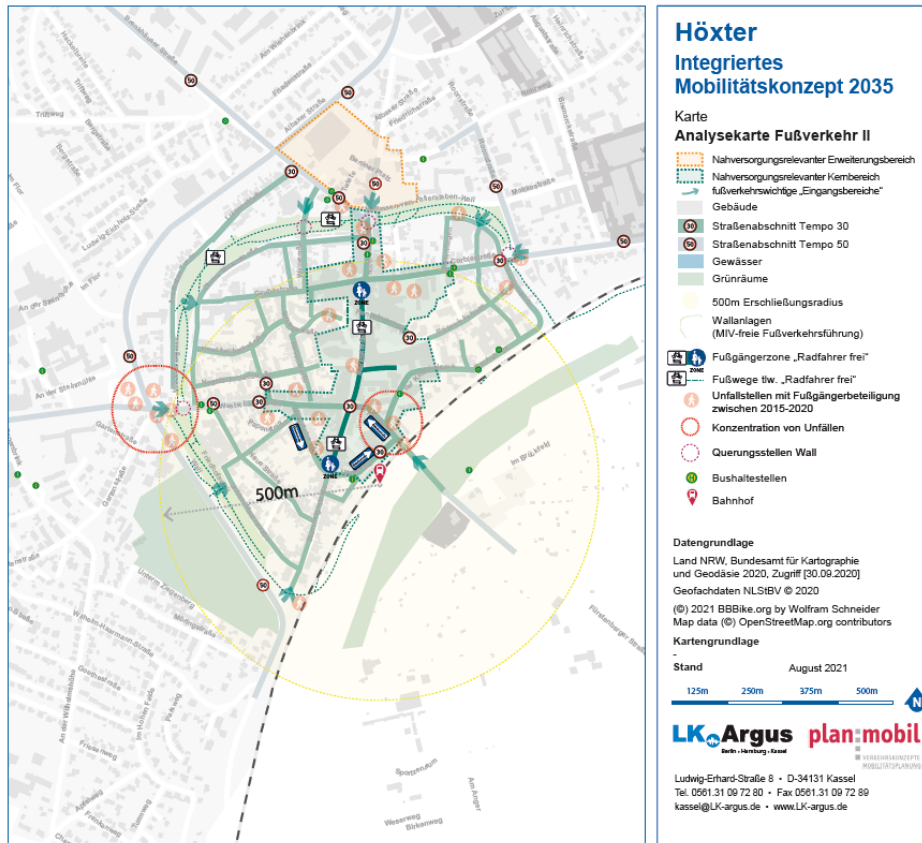
Fußwegeinfrastruktur

Die nachfolgende Darstellung zeigt die fußverkehrsrelevanten Strukturen innerhalb des zentralen Kernstadtbereichs im Detail auf. In diesem befindet sich der zentrale Versorgungsbereich mit dem Kern- und Ergänzungsbereich der Innenstadt.

Die Karte zeigt Bereiche auf, die mit den Wallanlagen und der Fußgängerzone überwiegend dem Fußverkehr vorbehalten sind. Als ergänzende Informationen sind die geltenden Geschwindigkeitsregelungen sowie die Unfallorte (zwischen

2015-2020)⁷⁴ mit Fußgängerbeteiligung und daraus gutachterlich abgeleitet konzentriert Unfallstellen dargestellt.

- **Karte 2:** Analysekarte Fußverkehr II - Fußverkehrsrelevante Strukturen des zentralen Kernstadtbereichs Höxter⁷⁵



Stadt Höxter

Integriertes
Mobilitätskonzept
2035

August 2021

Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Für die auf der Karte nicht farblich hervorgehobenen Straßen, im Bereich der historischen Kernstadt, liegen aktuell keine Informationen zu den vorhandenen Geschwindigkeitsregelungen vor. In vielen Straßenabschnitten gilt im Innenstadtbereich jedoch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Tempo 30 Zone).

Die Fußgängerzone auch für den Radverkehr freigegeben, so dass Fahrradfahrer in Schrittgeschwindigkeit und unter besonderer Rücksichtnahme von Fußgängern mit dem Fahrrad fahren dürfen.

⁷⁴ EUSKa 2020, Unfallrecherche für den Zeitraum 01.01.2015 bis 30.04.2020, Innenstadtbereich, Unfälle mit Fußgänger und Radfahrerbeteiligung

⁷⁵ Eigene Darstellung, Datengrundlage: Land NRW, Bundesamt für Kartographie, Geofachdaten NLStBV © 2020, (©) 2021 BBBike.org by Wolfram Schneider, Map data (©) OpenStreet-Map.org contributors, Geofachdaten NLStBV © 2020Land NRW, Bundesamt für Kartographie, Karte o.M.

Auf Grund der Baumaßnahme in der Marktstraße ist die Freigabe für Radfahrer dort temporär aufgehoben und Radfahren aktuell nicht erlaubt.

- **Abbildung 44:** Zu schmale und zugeparkte Gehwege in der Innenstadt (Mai 2021)⁷⁶



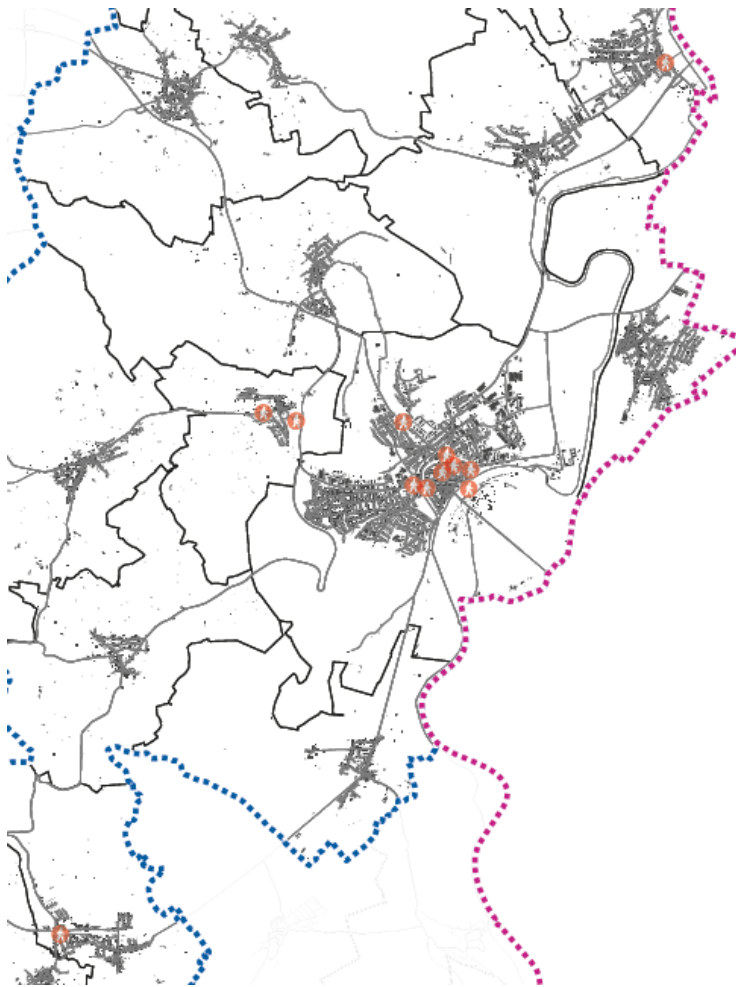
5.1.4 Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern

Auf der im vorigen Kapitel abgebildeten Analysekarte sind die Unfallstellen mit Fußgängerbeteiligung zwischen Januar 2015 und April 2020 für den

Innenstadtbereich dargestellt. Hierbei lässt sich deutlich erkennen, dass die Kreuzungsstelle Albaxer Straße und Westerbachstraße im Westen, sowie die Westerbachstraße im südlichen historischen Kernstadtbereich konzentriert Unfälle mit Fußgängerbeteiligung sind.

Auf gesamtstädtischer Ebene zeigt sich, dass der Großteil der Unfälle im Jahr 2019 im Kernstadtbereich stattfand. Vereinzelt kam es jedoch auch in anderen Stadtteilen zu Unfällen mit Fußgängerbeteiligung.⁷⁷

● **Abbildung 45:** Verortung der Unfälle im Jahr 2019 mit Fußgängerbeteiligung⁷⁸



⁷⁷ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

⁷⁸ Eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

5.1.5 Problemlagen und Wünsche im Bereich des Fußverkehrs

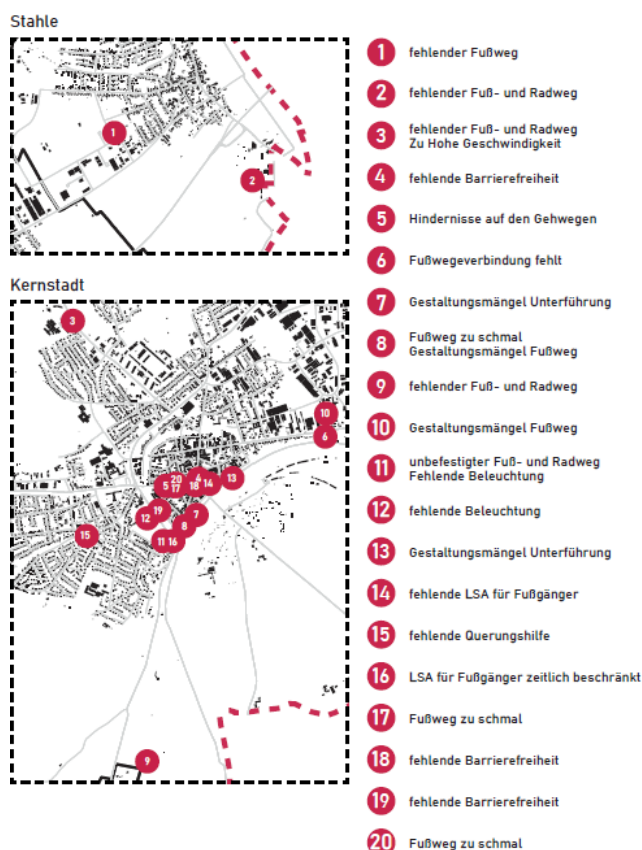
Problemlagen

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurde anhand einer Kartenabfrage nach Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsarten gefragt. Für den Fußverkehr wurden Problemschwerpunkte insbesondere im Innenstadtbereich und vereinzelt im Bereich Stahle verortet.

Insbesondere die Themen „fehlende Fußwege(verbindung)“, „Gestaltungsmängel“ und „fehlende „Barrierefreiheit“ sowie „zu schmale Gehwege“ wurden hierbei benannt. Der Schwerpunkt der Problemlagen im Bereich der Innenstadt liegt dabei im südlichen Kernstadtbereich – ein Großteil davon in der Westerbachstraße.

Die untenstehende Grafik zeigt die Problemlagen verortet auf.

● **Abbildung 46:** Verortung der Problemlagen im Bereich des Fußverkehrs⁷⁹



⁷⁹ Eigene Darstellung, Ergebnisse zur Stärken und Schwächen Abfrage der ersten Online-Beteiligung

Wünsche im Bereich des Fußverkehrs

Mit der Haushaltsbefragung, der ersten Online-Beteiligung und der Postkartenaktion wurde die Höxteraner Bevölkerung nach Zukunftswünschen gefragt. Im Bereich des Fußverkehrs werden insbesondere

- Bessere Fußwege(netze),
- Bessere Straßenquerungen,
- Sichere Fußwege
- und die Attraktivierung der Fußwegeinfrastruktur

als Wünsche benannt.

Mit einem Anteil von 3% bei der Postkartenaktion, 3% bei der Online-Beteiligung und 2% bei der Haushaltsbefragung, wurden anteilmäßig nur sehr wenige Wünsche im Bereich des Fußverkehrs genannt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

5.1.6 Vorhandene Konzepte und Planungen

ISEK 2019⁸⁰

Im Rahmen des ISEKs 2019 wurden folgende den Fußverkehr stärkende bzw. den Fußverkehr tangierende Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgeschlagen:

- Die Erweiterung der Fußgängerzone und die Offenlegung des Westerbachs an der Weserstraße / Westerbachstraße
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatz
- Schaffung von Zugängen zum Weserufer
- Neugestaltung der Fußgängerzone (Maßnahme wird aktuell umgesetzt)
- Neue Fußgänger und Radfahrerbrücken über die Entlastungsstraße L755
- Und die Gestaltung der Knochenbachstraße / Altmärker Straße, Gestaltung Nicolaistraße, Gestaltung am Petriwall, Gestaltung Grefenhagen, Gestaltung Berliner Platz, Gestaltung Albaxer Straße
- Aufwertung des Fuß- und Radwegs am Weserufer
- Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes nördlich der Corveyer Allee

⁸⁰ Vgl. Stadt Höxter (2019), Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019 – Historischer Stadtkern und Corvey

- Fußweg durch den Archäologiepark

Landesgartenschau⁸¹

Im Rahmen der Landesgartenschau sind zahlreiche Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtbildes und damit über den Zeitraum der LGS hinaus zur Verbesserung für den Fußverkehr vorgesehen. Diese betreffen insbesondere den Bereich entlang der Weser, die Wallanlagen, die Stadteingänge zur historischen Innenstadt sowie die Bereiche rund um die Klosteranlage Corvey. Folgende für den Fußverkehr relevante Maßnahmen sind vorgesehen:

- Aufwertung des Weserufers zur Weserpromenade mit Zugangsmöglichkeiten zur Weser und zur Altstadt
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Aufwertung der Wallanlagen
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Attraktivierung der Zugänge von der Weser in die Innenstadt

Fußverkehrs-Check⁸²

Zur Förderung des Fußverkehrs wurde im Jahr 2020/2021 für den historischen Kernstadtbereich und für den Ortsteil Stahle ein Fußverkehrs-Check durchgeführt. Hierbei wurden für die gesammelten Erkenntnisse Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet und diese den folgenden 5 Handlungsfeldern zugeordnet:

- Querungen
- Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Schulverkehr
- Aufenthaltsqualität

Die räumlich verortbaren Maßnahmen wurden im Luftbild für die beiden Teilbereiche dargestellt:

⁸¹ Vgl. Heuschneider Landschaftsarchitekten (2018), Machbarkeitsstudie LGS 2023, Seite

⁸² Planersocietät 2021, Endbericht Fußverkehrs-Check NRW 2020 Stadt Höxter

● **Abbildung 47:** Maßnahmenübersicht Höxter Innenstadt



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Abbildung 48:** Maßnahmenübersicht Ortsteil Stahle



Die ausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge wurden bezogen auf die Verstetigungsstrategie dahingehend eingeordnet, ob diese bezogen auf den Umsetzungshorizont kurz-, mittel- oder langfristig umsetzbar sind.

● **Abbildung 49: Umsetzungshorizont der Maßnahmen**



Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter (2014)

Mit dem integrierten Klimaschutzkonzept wurden für Höxter Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs erarbeitet. Unter anderem wird empfohlen ein Fußwegekonzept, einen Fußwegeplans sowie ein Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit empfohlen und Steckbriefe für die drei Maßnahmen ausgearbeitet.

- **Abbildung 50:** Maßnahmensteckbriefe des integrierten Klimaschutzkonzeptes zum Thema Fußverkehr⁸³

Mob 2	Fußwegekonzept erstellen
Kurzbeschreibung:	
Für die Stadt Höxter soll ein umfassendes Konzept mit Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung erarbeitet werden. Das Fußwegenetz der Stadt wird dazu komplett analysiert und auf Mängel geprüft. Um attraktive Verbindungen für den Fußverkehr zu entwickeln, sind Standards für die Attraktivität der Wege ebenso wie für die Routen festzulegen. Im Bereich von Querungen ist darauf zu achten, dass diese sicher und komfortabel, und vor allem auch für Kinder und Senioren gefahrlos nutzbar sind. Es gehört ebenso dazu, Aufenthaltsflächen für Fußgänger zu schaffen bzw. vorhandene zu attraktivieren. Hierzu muss der Fußgänger als Maßstab gesehen und Sicherheit und Komfort z. B. auch über Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV geschaffen werden. Zusätzlich zu den Verbindungen sollte im Fußverkehrskonzept auch eine Wegweisung entwickelt werden, die dem Fußgänger das Erreichen der wichtigsten Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten aufzeigt. In diesem Maßnahmenfeld besteht eine sehr enge Verknüpfung zum kommunalen Handlungsfeld Verkehrssicherheit.	
Handlungsschritte:	
1. Analyse der Wegenetze; 2. Aufstellung eines neuen Fußwege- und Wegweisungskonzeptes für die Stadt Höxter; 3. Durchführung von Maßnahmen im Fußverkehr	
Zielgruppe:	Verantwortliche und Beteiligte:
Bürger/-innen	Stadt Höxter, ADFC, Bürger/-innen, Vereine
Erfolgsindikator:	
Steigerung des Fußverkehrs am Modal-Split	
Kriterienbewertung:	Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion	++ Gering, ca. 200 t
Regionale Wertschöpfung	+++ Mittel
Finanzieller Aufwand (Sachkosten, Dritte)	++++ ca. 20.000 € bei externer Vergabe
Zeitlicher Aufwand (Personal)	+++++ ca. 20 Tage bei externer Vergabe
Aufwand-Nutzen-Relation	+++ Mittel
Durchführungszeitraum: 2018	

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

⁸³ Vgl. Stadt Höxter (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept, Endbericht

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Mob 2a	Fußverkehrsstadtplan	
Kurzbeschreibung:		
Neben bereits bestehenden Kartenangeboten, auf dem die Rad- und Wanderwege der Stadt eingetragen sind kann auf Basis der „Grünen Linie“ ein weiterer Fußverkehrsstadtplan entwickelt werden, bei dem in verschiedenen Farben je nach Wegezweck die kürzesten Wege angegeben werden. Dabei könnten auch Schulwegpläne erarbeitet und in den Fußverkehrsstadtplan integriert werden. Die Grundlagendaten für die Karte können aus der Erarbeitung eines Fuß- und Radverkehrskonzepts übernommen bzw. bei der Erarbeitung dieses Konzepts mit erarbeitet werden.		
Handlungsschritte:		
1. Verantwortliche Person in der Verwaltung benennen; 2. die Idee in vorhandenen Arbeitskreisen vorstellen und Arbeitskreis für die Umsetzung gewinnen; 3. Zusammenstellung wichtiger Ziele und Orte sowie Wegeverbindungen für den Fußverkehr (wenn vorhanden aus Fußwegekonzept); 4. Erstellung eines Fußverkehrsstadtplans mit Veröffentlichung im Internet und Druck		
Zielgruppe:	Verantwortliche und Beteiligte:	
Bürger/-innen	Stadt Höxter, Schloss Corvey, Höxter Tourismus, Bürger/-innen, Schulen	
Erfolgsindikator:		
Steigerung des Fußverkehrs am Modal-Split		
Kriterienbewertung:	Anmerkung:	
CO ₂ -Reduktion	+	nicht quantifizierbar
Regionale Wertschöpfung	+++	mittel
Finanzieller Aufwand (Sachkosten, Dritte)	+++++	ca. 5.000 €
Zeitlicher Aufwand (Personal)	+++	30 Tage
Aufwand-Nutzen-Relation	+++	mittel
Durchführungszeitraum: 2019		

Mob 2b	Konzept barrierefreies Höxter
Kurzbeschreibung:	
Für die Stadt Höxter soll ein umfassendes Konzept zur barrierefreien Gestaltung des Stadtkerns, aber auch hinsichtlich einer barrierefreien Anbindung des Weltkulturerbes Corvey erstellt werden. Da viele Synergien auftreten sollte eine parallele Erarbeitung zum bzw. des Fußwegekonzepts geprüft werden. Dies ist vor allem deshalb sinnvoll, da Maßnahmen nur als Teil eines zusammenhängenden Netzes zweckdienlich sind, wobei der Grad der Vollständigkeit die Nutzbarkeit eines Netzes bestimmt. Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht nutzbar sind und ggf. gewisse Ziele nicht oder nur mit erheblichem Umweg erreicht werden können.	
Handlungsschritte:	
1. Analyse der Ausgangssituation (Wegenetz, Oberflächengestaltung, Stellplätze, Stadtmobiliar, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs etc.); 2. Einbindung des Behindertenbeirats und weiterer Akteure; 3. Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts; 4. Gegebenenfalls Verzahnung des Konzepts in mit dem Fußwegekonzept	
Zielgruppe:	Verantwortliche und Beteiligte:
Bürger/-innen, Besucher/-innen	Stadt Höxter, Behindertenbeirat, Schloss Corvey, Höxter Tourismus
Erfolgsindikator:	
siehe Gesamtmaßnahme	
Kriterienbewertung:	Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion	- Wirkung über Gesamtmaßnahme
Regionale Wertschöpfung	+++ Mittel
Finanzieller Aufwand (Sachkosten, Dritte)	++++ 20.000 € bei externer Vergabe
Zeitlicher Aufwand (Personal)	+++++ 2 Stunden pro Woche für ½ Jahr
Aufwand-Nutzen-Relation	+++ mittel
Durchführungszeitraum: 2018	

5.1.7 SWOT-Analyse

Im Folgenden sind die herausgearbeiteten Erkenntnisse zu den Stärken und Schwächen sowie zu den Chancen und Risiken zum Fußverkehr zusammenfassend dargestellt.

Als Stärken des Fußverkehrs in Höxter sind insbesondere die kompakte Stadtstruktur der Kernstadt – mit den vorhandenen Versorgungseinrichtungen und den kurzen Wegen – hervorzuheben. Neben diesen sind auch die Wallanlagen mit MIV-freier Führung des Fußverkehrs sowie die gut gelegenen SPNV-Haltepunkte zu nennen.

Zu den Schwächen, die es durch Maßnahmen auszubessern gilt, sind insbesondere die Gehwege zu zählen, die in ihrer Beschaffenheit oft nicht den Standards bezogen auf wünschenswerte Ausbaupunkte entsprechen. Des Weiteren konnte festgestellt werden, dass Querungsanlagen zum Teil mangelhaft sind, bzw. fehlen. Einer der wohl wichtigsten Punkte – auch vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft – ist die zum Großteil fehlende Barrierefreiheit in Höxter.

Weitere Schwächen bestehen durch Platzmangel oder fehlende gegenseitige Rücksichtnahme, was zu Konflikten zwischen Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern führt.

Weitere festgestellte Schwächen, wie die geringe Aufenthaltsqualität entlang der Weser und die Pflasterung in der Fußgängerzone werden durch aktuell laufende Planungen und Umbaumaßnahmen bereits behoben. Zum einen findet aktuell eine Umbaumaßnahme im Innenstadtbereich mit dem Rückbau des Kopfsteinpflasters und mit der Herstellung eines ebenen Belags statt und im Zuge der LGS sind Planungen zur Aufwertung des Weseruferes und zur Etablierung einer Fußgängerpromenade vorhanden, die ab dem nächsten Jahr umgesetzt werden.

Insgesamt bestehen insbesondere mit der im Jahr 2023 stattfindenden Landesgartenschau Chancen den Fußverkehr zu stärken und den öffentlichen Raum aufzuwerten. Mit der weiteren Maßnahmenkonzeption im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzepts können bestehende Risiken, wie die einer erhöhten MIV Nutzung, der Exklusion von gehbehinderten oder mobilitätseingeschränkten Menschen und Kindern und Unfallgefahren entgegengewirkt werden.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

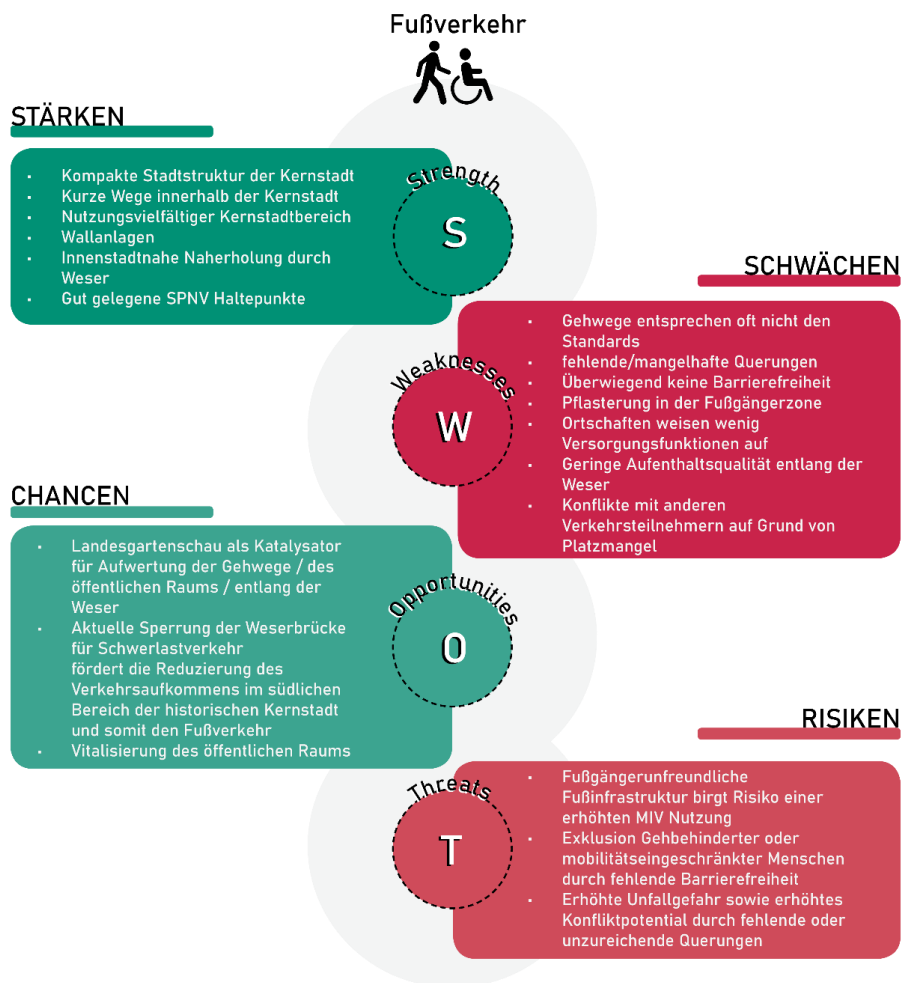
August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Abbildung 51:** Bewertung des Fußverkehrs - SWOT⁸⁴



5.2 Radverkehr

Neben dem Fußverkehr ist der Radverkehr die zweite dem Themenbereich der Nahmobilität zugehörige Fortbewegungsart. Radverkehr ist genauso wie Fußverkehr gesundheitsfördernd, platzsparend, klimaneutral und kostengünstig. Insbesondere kurze Distanzen bis zu 5 km lassen sich problemlos mit dem Fahrrad bewältigen und tragen zur selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen bei. Durch das Pedelec lassen sich mittlerweile auch Höhenmeter und weite Distanzen einfach zurücklegen.

Neben dem erweiterten Bewegungsradius, den das Fahrrad bietet, ist ein zusätzlicher Vorteil, dass der Radverkehr lokal emissionsfrei ist – das heißt keine Lärm und Luftbelastungen verursacht und zu einem nachhaltigen Verkehrssystem beiträgt.

5.2.1 Anteil des Radverkehrs am Modal-Split

In Höxter liegt der Anteil des Radverkehrs am Modal Split inklusive Pedelegs entsprechend der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2020 abgeschätzt bei insgesamt 12% (9% Fahrrad, 3% Pedelec). Dies ist verglichen mit ähnlichen Städten (16% SrV 2018 und 9% MiD 2017) etwa durchschnittlich. (Siehe hierzu auch Kapitel 4.1.3 Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Werktag)

Das Fahrrad wird für Wege zur Ausbildung/Schule am häufigsten genutzt (14%), gefolgt von Freizeit/privater Besuch und private Erledigung (jeweils 12%) sowie Einkauf, täglicher Bedarf (11%). Zum Einkaufen wird darüber hinaus das Pedelec am häufigsten genutzt (5%). Fahrrad und Pedelec zusammen erreichen bei Freizeit/privater Besuch, private Erledigung sowie Einkauf, täglicher Bedarf jeweils 16%.

5.2.2 Anforderungen des Radverkehrs an die Infrastruktur

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr besondere Anforderungen an die Planung. Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen:

- Ein zusammenhängendes Netz mit möglichst direkten Verbindungen ist anzustreben, dass die Quellen und Ziele des Radverkehrs attraktiv miteinander verbinden,
- die Führungselemente des Radverkehrs an Strecken und Knoten sind so anzulegen, dass sie die Verkehrssicherheit von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern gewährleisten und eine zügige und komfortable Befahrbarkeit ermöglichen und

- die begleitenden Infrastruktureinrichtungen, z.B. Abstellanlagen, sind so auszugestalten, dass sie sicher und bequem nutzbar sind.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁸⁵ wird zwischen den in Tabelle 6 aufgelisteten drei Führungsprinzipien und deren jeweiligen Führungsformen unterschieden. Die einzelnen Führungsprinzipien werden wiederum den in

Abbildung 52 dargestellten Belastungsbereichen zugeordnet (in Abhängigkeit von Kfz-Belastung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit). Als Kraftfahrzeugbelastung wird dabei die Belastung der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt. Die grundlegenden Anforderungen und Eigenschaften der einzelnen Führungsformen werden nachstehend beschrieben.

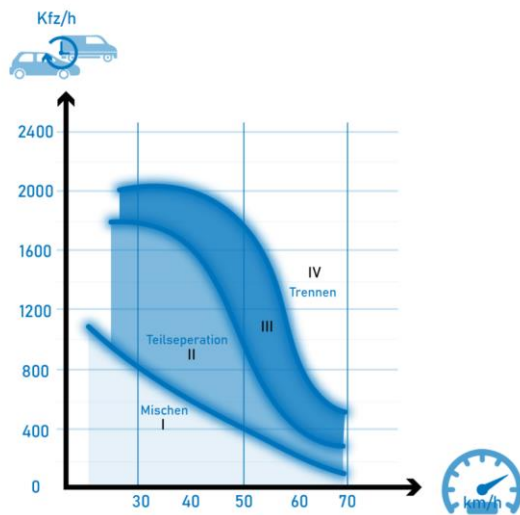
- **Tabelle 6:** Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen⁸⁶

Führungsprinzip (Belastungs- bereich)	Führungsformen für den Radverkehr
Mischen (I)	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
Teilseparation (II)	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
Trennen (III/IV)	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg

⁸⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010.

⁸⁶ zusammenfassende Darstellung aus Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 18, Tabelle 8.

- **Abbildung 52:** Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen⁸⁷



Führungsprinzipien und mögliche Führungsformen

- **(I) Mischen** - Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn:
Die Führung auf der Fahrbahn ohne eigene Anlage ist für den gesamten Radverkehr vertretbar (benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind auszuschließen).
 - Sonderform Fahrradstraße
Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind, wobei auch das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt ist. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur mit Zusatzzeichen zugelassen und darf nicht schneller als 30 km/h fahren.
- **(II) Teilseparation** des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr: Für einen Teil des Radverkehrs ist der Mischverkehr nicht mehr vertretbar. Die Fahrbahnbenutzung soll dem Radverkehr aber möglich sein.
 - Schutzstreifen
Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und wird nicht beschildert. Die Markierung auf der Fahrbahn erfolgt durch Leitlinien mit Schmalstrichen und soll durch Radfahrerpiktogramme verdeutlicht werden. Die Regelbreite eines Schutzstreifens beträgt 1,50 m und darf 1,25 m nicht unterschreiten. Bei stärker genutzten angrenzenden Parkstreifen sollte ein Sicherheitsstreifen erkennbar sein.

⁸⁷ Eigene Abbildung nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 19, Bild 7.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- Gehweg/Radfahrer frei
Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr wird mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert. Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten Fußwege mit zugelassenem Radverkehr über untergeordnete Einmündungen gekennzeichnet werden. Es gelten die Breitenvorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁸⁸, die eine Mindestbreite von 2,50 m vorsehen.
- Radweg ohne Benutzungspflicht
Dies sind überwiegend bestehende Anlagen, die nicht beschildert sind und dementsprechend nicht der Benutzungspflicht (nach StVO) unterliegen. Gemäß VwV-StVO gilt es bei Radwegen ohne Benutzungspflicht zu beachten, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. (Ein ausführlicherer Exkurs hierzu ist im integrierten Mobilitätskonzept Altstadt Lippstadt enthalten)
- Kombinationen
Prinzipiell können unterschiedliche Führungsformen (ausgenommen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen) auch kombiniert werden, wodurch dem Radverkehr die Wahlfreiheit über die Nutzung gegeben wird.
- **(III/IV) Trennen** des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr: Für alle Gruppen des Radverkehrs überwiegen Sicherheitsvorteile der Trennung vom Kfz-Verkehr (Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage). Gemäß Straßenverkehrsordnung dürfen Radverkehrsanlagen nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs tatsächlich zwingend erforderlich ist, die Mindestanforderungen der VwV-StVO eingehalten sind und ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Radfahrstreifen (auf der Fahrbahn)
Radfahrstreifen sind mit Zeichen 237 StVO zu kennzeichnen. Die Markierung erfolgt durch einen durchgehenden Breitstrich (0,25 m). (Regelbreite 1,85 m, bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder häufig genutzten Anhängern sollte die Breite 2,00m betragen, bei schlecht befahrbaren Rinnen im Seitenraum sollten Radfahrstreifen ebenfalls entsprechend breiter markiert werden.

⁸⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13.

- Protected Bikelane (baulich abgetrennte Radfahrstreifen) stellen eine Zwischenform zwischen Radfahrstreifen und Radweg dar, bei denen es sich um baulich abgetrennte Radwege bzw. Radfahrstreifen handelt, welche durch zusätzliche bauliche Elemente vom Überfahren und Parken geschützt werden.
- Radweg
Bei baulichen Radwegen befindet sich zwischen Fahrbahn und Radweg ein Bord, Park- oder Grünstreifen. Sie sind mit Zeichen 237 StVO zu beschildern. Material und Farbgebung der Radwege sollte nach Möglichkeit innerhalb der Kommune einheitlich sein. Bei der Bemaßung ist die Unterscheidung zwischen Einrichtungsradweg (Regelbreite 2,00 m; Mindestbreite 1,60 m), beidseitiger Zweirichtungsradweg (Regelbreite 2,50 m; Mindestbreite 2,00 m) und einseitiger Zweirichtungsradweg (Regelbreite 3,00 m; Mindestbreite 2,50 m) zu berücksichtigen. Zuzüglich sind Sicherheitsräume zu gewährleisten.
- Getrennter Geh- und Radweg
Dieser bauliche Radweg ist vom Gehweg durch einen Begrenzungsstreifen bzw. durch einen Bord oder Grünstreifen zu trennen. Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 241 StVO. Der Fußgängerverkehrsraum sollte 1,80 m nicht unterschreiten. Zwischen Rad- und Gehweg sollte ein Begrenzungsstreifen bestehen. Zu berücksichtigen sind wiederum entsprechende Sicherheitsräume.
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
Die Beschilderung gemeinsamer Geh- und Radwege erfolgt über Zeichen 240 StVO. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Die erforderliche Breite ist abhängig von der Nutzungsintensität, beträgt aber mindestens i.d.R. 2,50 m zuzüglich der Sicherheitsräume.

Oberbau – Deckschicht

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen werden folgende grundlegende Anforderungen gestellt, die insgesamt durch maschinell eingebaute Decken aus Asphalt am besten erfüllt werden:⁸⁹

- Dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand
- Hohe Griffigkeit, auch bei Nässe
- Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften, Vermeidung von Staubbildung, gute Räumbarkeit bei Schnee)

⁸⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 76.

Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knotenpunkten

Für eine sichere Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten, müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein. Daraus abgeleitet, ergeben sich folgende grundsätzlichen Anforderungen an die Gestaltung von Knotenpunkten:⁹⁰

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

Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen⁹¹ wurden die Mindestanforderung nach StVO bzw. VwV-StVO zuletzt vereinfacht. In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann demnach Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden, sofern eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugen und dem Radverkehr gewährleistet ist.⁹²

Radverkehrsführung außerorts

Fahrbahnbegleitende Radwege außerorts an Landstraßen sollen in der Regel einseitig baulich angelegt werden, je nach Führung des Fußverkehrs als gemeinsame Geh- und Radwege und möglichst auf der Seite der Hauptwindrichtung. Bei höheren Fußgängermengen sollten Fuß- und Radverkehr möglichst

⁹⁰ Ebenda, S. 37.

⁹¹ vgl. Alrutz/ Angenendt / Draeger /Gündel (2002): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Straßenverkehrstechnik 6/2002.

⁹² Nach ERA eignen sich bereits Straßen ab einer Fahrgassenbreite von 3,00 m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten - Eine konkrete Mindestbreite von 3,50 m ist bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr erforderlich.

getrennt voneinander geführt werden. Straßenbegleitend zu Landesstraßen bedarf es nach ERA bauliche oder begrünte Sicherheits-Trennstreifen mit einer Breite von mind. 1,75m zwischen Radverkehrsanlage und Fahrbahn⁹³. Der Trennstreifen dient zum einen der Verkehrssicherheit an schneller befahrenen Straßen (bzgl. Fahrtwind und Sog vorbeifahrender Fahrzeuge) sowie dem Komfort (Schutz vor Lärm und Spritzschutz bei nasser Fahrbahn).

5.2.3 Radwegenetze, Radverkehrsbedingungen und –infrastruktur in Höxter

Radwegenetze

Die Stadt Höxter ist über diverse lokale Radwege⁹⁴, überregionale Radwege und über den Europaradweg R1 erschlossen und an das länderübergreifende Radwegenetz angebunden (siehe Karte 3). Die Radwegenetze – insbesondere der R99 entlang der Weser sowie der aus Westen kommende R1 (Radfernwegeverbindung London – Berlin – Moskau) – tragen dazu bei, dass hauptsächlich in den Sommermonaten eine Vielzahl an Fahrradtouristen das Stadtgebiet Höxters aufsuchen. Neben dem touristischen Aspekt der Radwege ist jedoch auch der Berufs- und Einkaufsradverkehr von Bedeutung.⁹⁵

Hierbei wird deutlich, dass das derzeitige Radwegenetz nicht alle Ortsteile Höxters erschließt. Eine fehlende Anbindung an das Radwegenetz ist für die Stadtteile Bosseborn, Fürstenau, Brenkhausen, Albaxen, Stahle und Bödexen festzustellen.

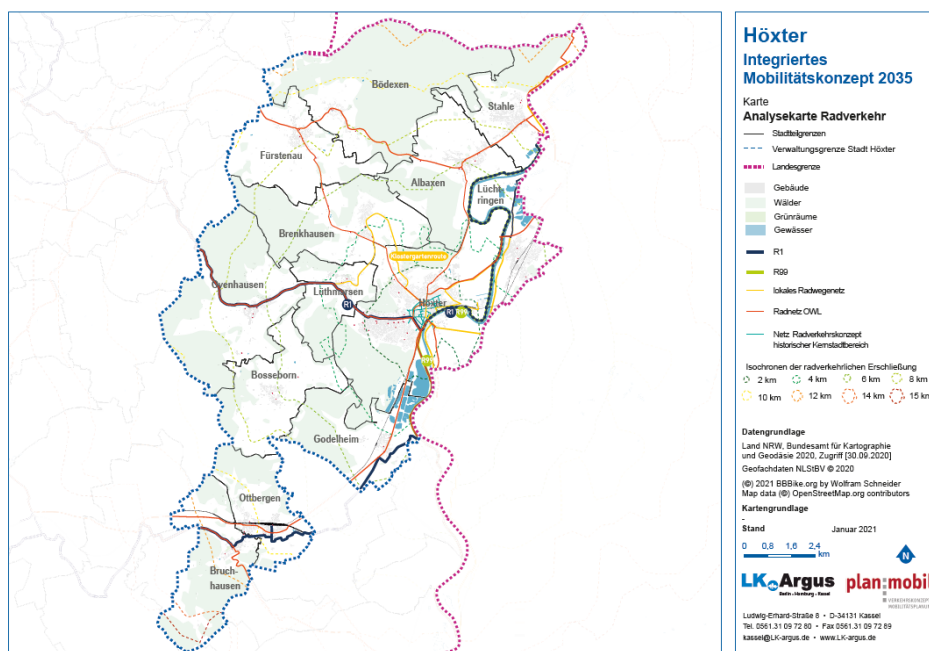
Mit dem Projekt Radwegenetz OWL ist jedoch vorgesehen, eine Anbindung der genannten Stadtteile zu schaffen (siehe hierzu auch 5.2.6 Radnetz OWL). Lediglich der Ortsteil Bosseborn wäre mit diesem Planungsstand auch zukünftig nicht an das Radwegenetz angebunden.

⁹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 37.

⁹⁴ Vgl. <https://radservice.radroutenplaner.nrw.de/rrp/nrwrwn/cgi?lang=DE#>

⁹⁵ Vgl. Stadt Höxter (2004), Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplan der Stadt Höxter, S. 72

- **Karte 3:** Analysekarte Radverkehr I – Radverkehrsrelevante Ziele und Radwegenetz⁹⁶



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Topografie

Die Bedingungen für den Alltagsradverkehr innerhalb Höxters sind im Bereich der Kernstadt nah der Weser durch die flache Topografie ohne nennenswerte Höhenunterschiede sehr günstig. Nur im südlichen Bereich der Kernstadt finden sich mit dem Ziegenberg und dem Brunsberg Steigungen um bis zu 200 Höhenmeter wieder.

Die Technische Hochschule OWL liegt vom Haltepunkt Rathaus gesehen in 1,5 Kilometern Entfernung in Richtung Süd-Westen. Durch die ansteigende Topografie in diesem Bereich wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad leicht erschwert.

Anders sieht es bei der Erreichbarkeit der Ortschaften aus. Die Wege zu den Stadtteilen Fürstenau, Bödexen und Bosseborn sind auf Grund der topografischen Gegebenheiten mit dem normalen Fahrrad nur unter erschwerten Bedingungen zurückzulegen.

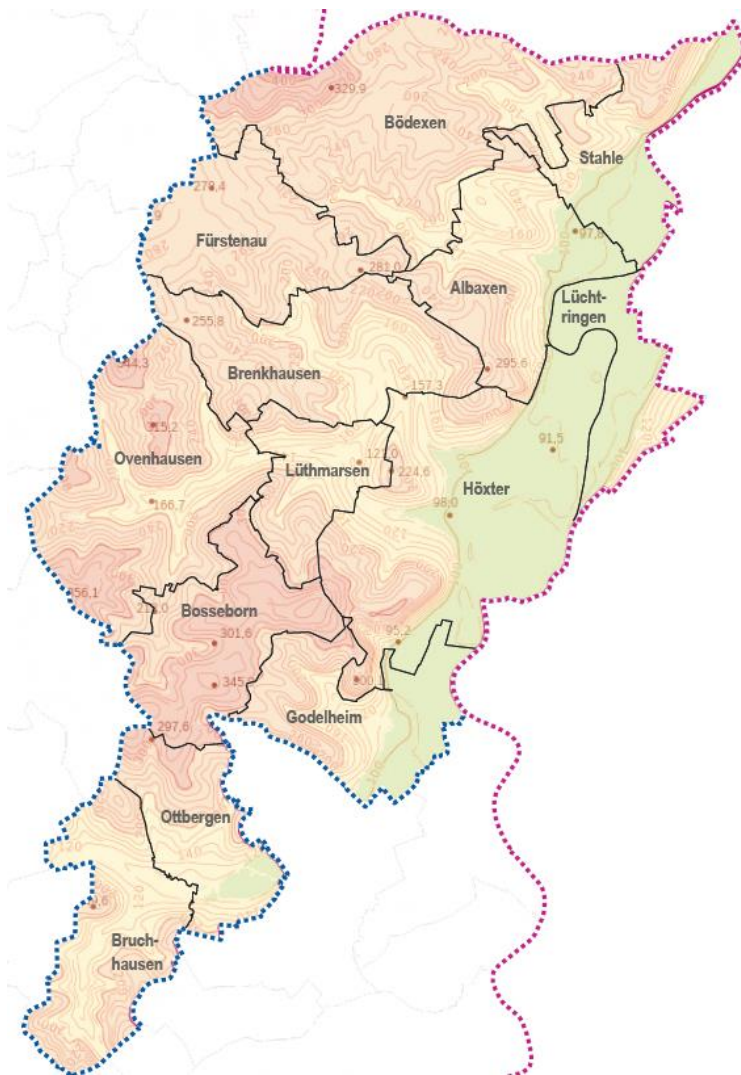
⁹⁶ Eigene Darstellung, Datengrundlage: Land NRW, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Zugriff [30.09.2020] Geofachdaten NLStBV © 2020, (©) 2021 BBBike.org by Wolfram Schneider, Map data (©) OpenStreetMap.org contributors, Geofachdaten NLStBV © 2020 Land NRW, Bundesamt für Kartographie

Karte o.M. / Karte im Anhang i.o.M 1:115.000

Für die Kernstadt kann allgemein von guten Bedingungen für den Radverkehr gesprochen werden, bei den Ortsteilen ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad jedoch nur unter erschwerten Bedingungen gegeben.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die topografischen Gegebenheiten für die Gesamtstadt.

● **Abbildung 53:** Topografische Gegebenheiten Höxters⁹⁷



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Erreichbarkeiten

Die Stadtstruktur Höxters ermöglicht eine Radverkehrs-Erschließung der Ortsteile vom Kernstadtbereich aus innerhalb eines Erreichbarkeitsradius von 15 km. Der am weitesten vom Kernstadtbereich entfernt liegende Ortsteil Bruchhausen (ca.14 km Entfernung im Bereich der Siedlungsstruktur) kann

⁹⁷ Veränderte Darstellung, TIM Online, GeoBasis-DE / BKG 2020 / EuroGeographics / Bezirksregierung Köln Geobasis NRW

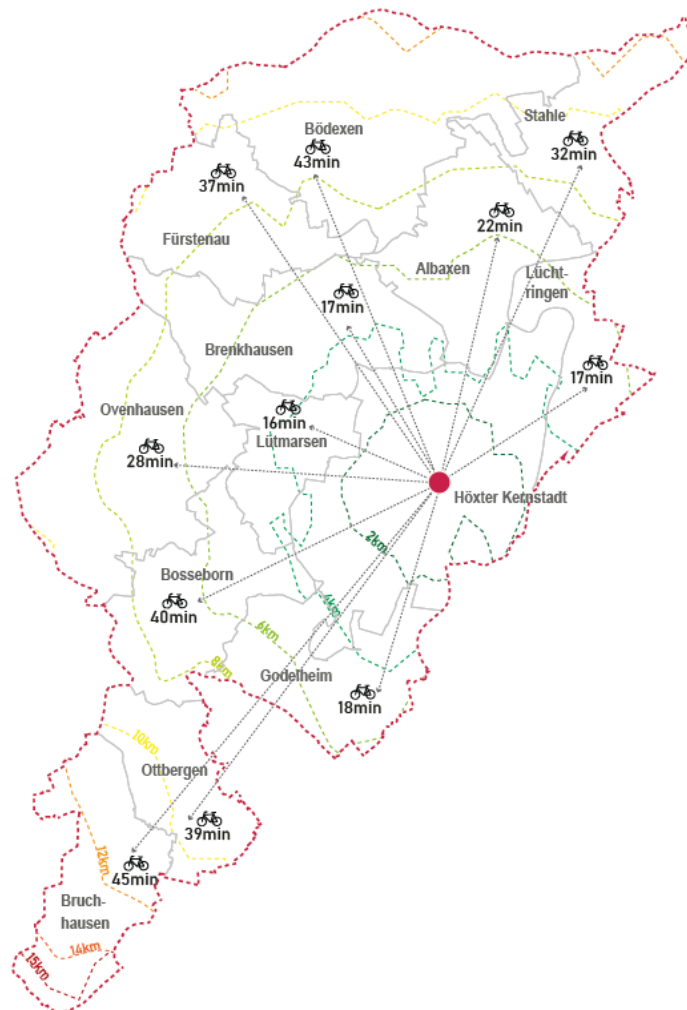
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

theoretisch mit dem Fahrrad in einer Fahrzeit von 45 Minuten unter Berücksichtigung der Topografie erreicht werden. Am schnellsten kann der Ortsteil Lütmarsen (ca. 4 km Entfernung) mit einer Fahrzeit von 16 Minuten ab dem Rathaus Höxter erreicht werden. (Siehe Abbildung 54: Erreichbarkeiten der Ortsteile mit dem Fahrrad-Fahrzeiten ab Höxter Kernstadt)

- **Abbildung 54:** Erreichbarkeiten der Ortsteile mit dem Fahrrad-Fahrzeiten ab Höxter Kernstadt unter Berücksichtigung der Topografie⁹⁸



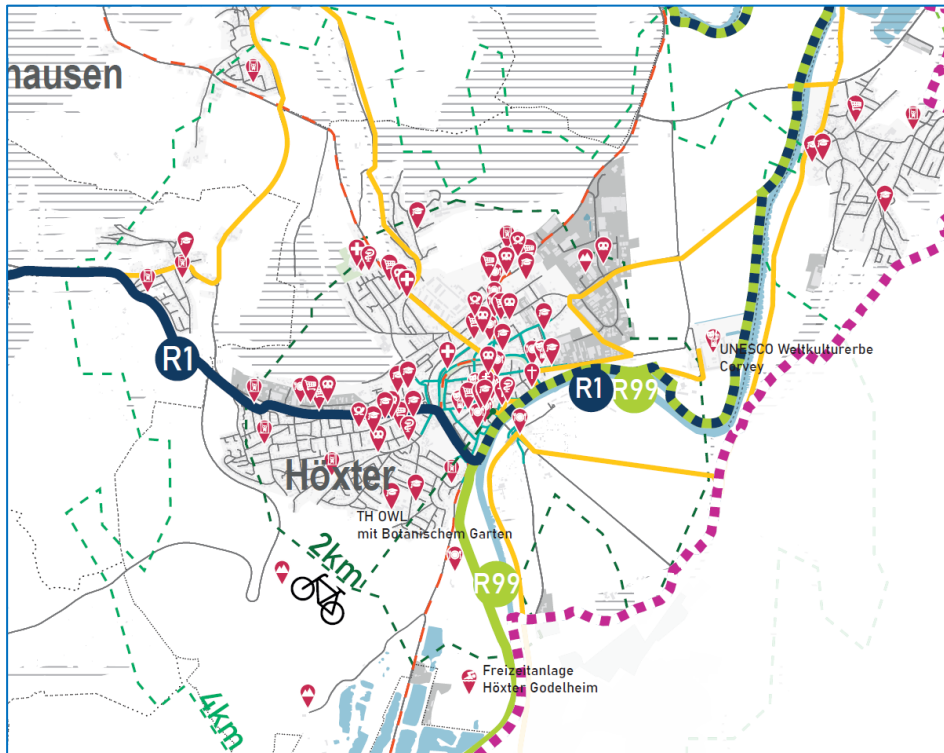
Radverkehrsrelevante Ziele

Entsprechend der fußverkehrsrelevanten Ziele liegt auch ein Großteil der Ziele, die für den Radverkehr relevant sind, im Kernstadtbereich Höxters. Die Analysekarte (siehe Karte 3) stellt die Points of Interest sowie das vorhandene

⁹⁸ Eigene Darstellung nach OpenStreetMap.org contributors, Geofachdaten NLStBV © 2020 Land NRW, Bundesamt für Kartographie, berechnete Fahrzeiten beinhalten die Topografischen Begebenheiten, die Daten wurden über openrouteservice.org abgerufen

Radwegenetz und den Planungsstand des Projektes Radnetz OWL (siehe hierzu auch Kapitel 5.2.6 Radnetz OWL) innerhalb Höxters im Kontext zueinander dar.

- **Abbildung 55:** Teilausschnitt Analysekarte Radverkehr, radverkehrsrelevante Ziele und Erreichbarkeiten⁹⁹



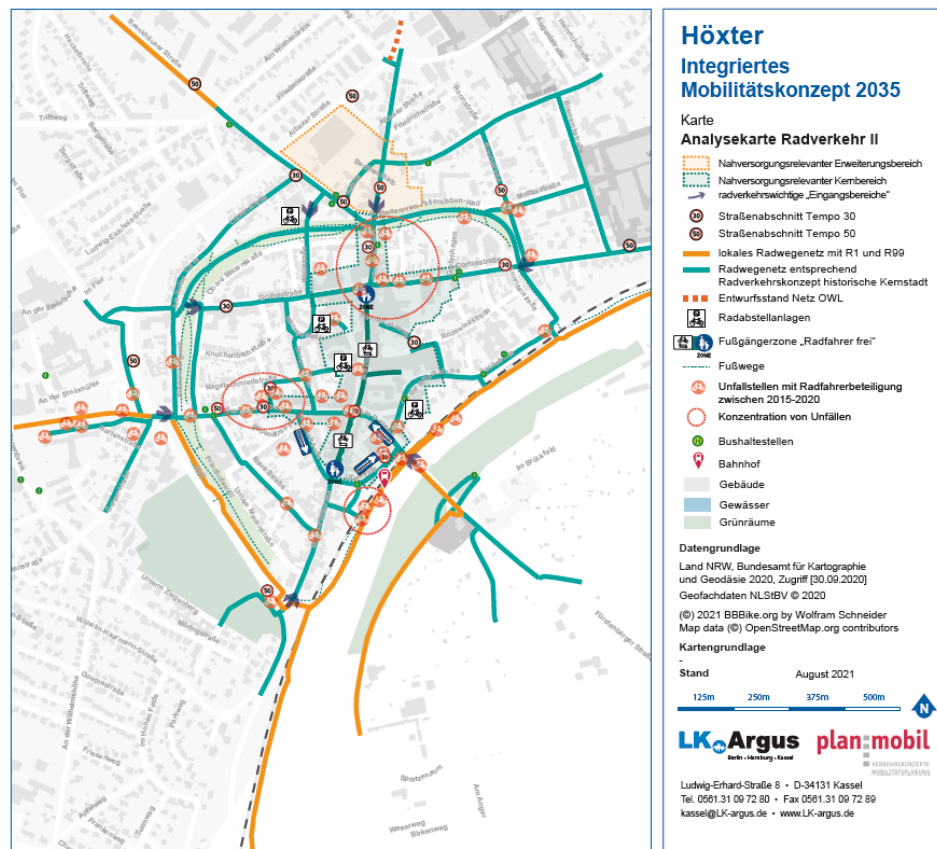
Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Radwegeinfrastruktur und Verkehrsorganisation

Im Innenstadtbereich ist überwiegend eine Geschwindigkeitsbegrenzung – abgesehen von einigen Ausnahmen – auf 30km/h festgelegt, weshalb entsprechend dem Radverkehrskonzept Altstadt kein Bedarf im historischen Altstadtbereich für Radverkehrsanlagen gesehen wird.

⁹⁹ ebd.

- **Karte 4:** Analysekarte Radverkehr II - Radverkehrsrelevante Infrastrukturen des zentralen Kernstadtbereichs mit Unfallstellen 2015-2020 mit Radfahrerbeteiligung

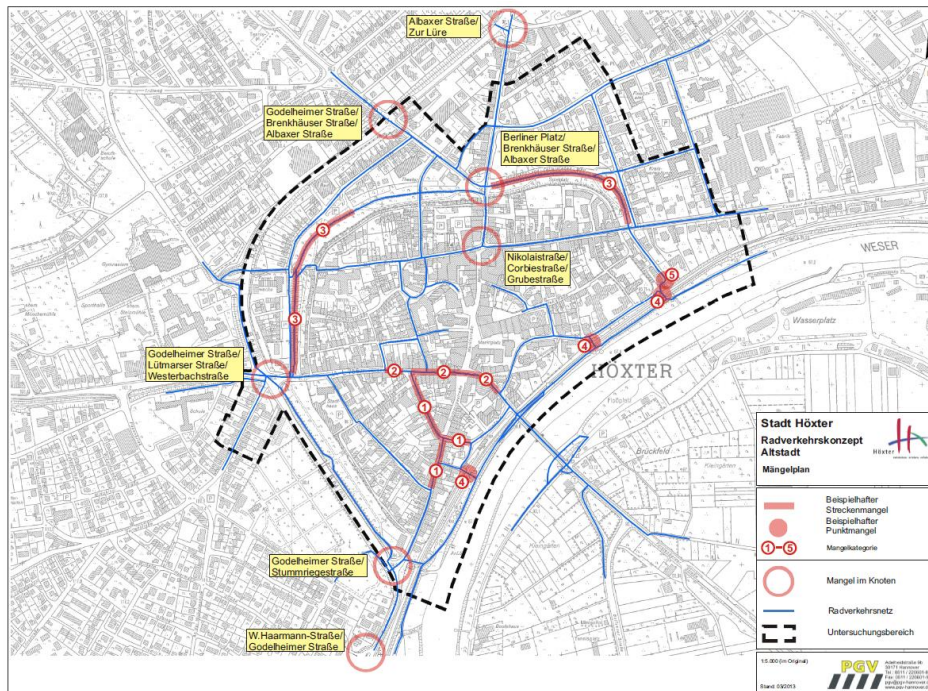


Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Im Rahmen der Analyse wurden im Handlungsfeld Radverkehrsnetz folgende Problemlagen erkannt:

- Fehlende Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Limitierte Verkehrsräume
- Probleme durch parkende und haltende Pkw im Kernstadtbereich der L755
→ MIV weicht auf Schutzstreifen aus
- Zugangspunkte mit Unterführungen im Bereich R1 und Bahnanlage zu niedrig (2,15 m) → Mindestanforderung der Lichten Höhe von 2,25m
- Fehlende, verblichene Markierungen zur Rad- und Fußverkehrsführung, Belagschäden, fehlende Bordabsenkungen in Querungs- oder Mündungsbereichen
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr am Weserradweg
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in der Fußgängerzone

● **Abbildung 56:** Mängelplan, Radverkehrskonzept Altstadt¹⁰⁰



Eine Begehung vor Ort im Mai 2021 zeigte folgende Problemlagen auf:

- Unfallgefahr durch zu enge, nicht den Standards entsprechenden Radwegen / Radverkehrsanlagen
- Konfliktpotential mit Fußgängern durch getrennte Geh- und Radwege, die lediglich durch unterschiedliche Pflasterung gekennzeichnet sind und gleichzeitig zu enge Bereiche für Fußgänger aufweisen.

¹⁰⁰ Abbildung 28: Stadt Höxter (2014), Abteilung Planen und Bauen, Planungsgemeinschaft Verkehr, Mängelplan Radverkehrskonzept Altstadt

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- **Abbildung 57:** Radverkehrsanlagen Innenstadt Höxter (Mai 2021) (Bild oben links: Corbiestraße. Sehr schmale Radverkehrsanlage, Gefahrenpotential durch Pflasterung und eingeschränkte Nutzbarkeit. / Bild oben rechts: Lütmarser Straße. Getrennter Geh- und Radweg. Sehr schmaler Bereich für Fußgänger. / Bilder unten: Weserstraße – Blickrichtung zum Rathaus: Freigabe für Radfahrer die Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung zu nutzen.¹⁰¹



● **Abbildung 58:** Radverkehrsführung Westerbachstraße Höxter (Mai 2021)¹⁰²



● **Abbildung 59:** Geh- und Radweg entlang der Weser (Mai 2021)¹⁰³



¹⁰² Eigene Aufnahme

¹⁰³ Eigene Aufnahme

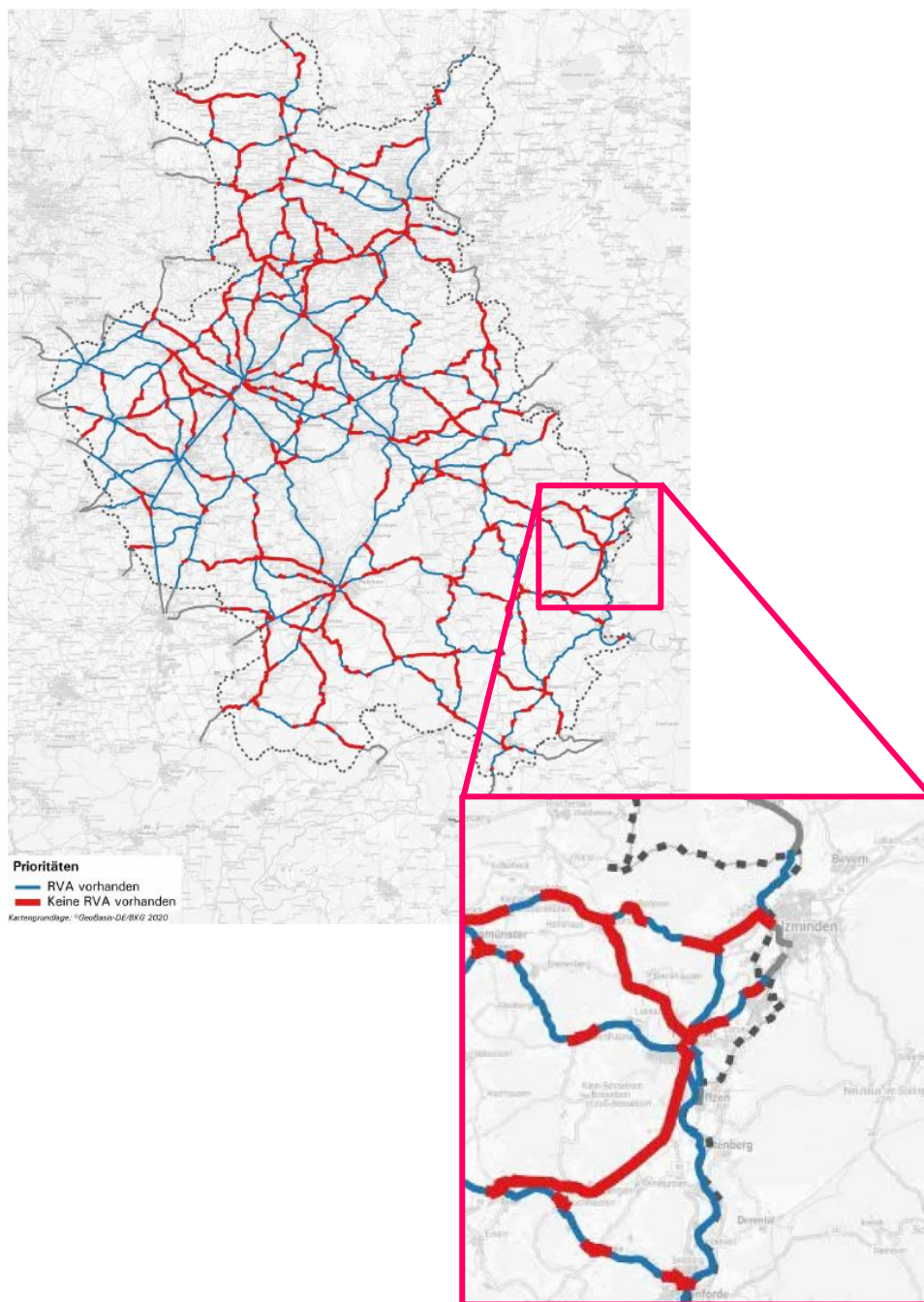
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Aussagen zu vorhandenen Radverkehrsanlagen im gesamten Stadtgebiet (auf dem geplanten Radnetz OWL) enthält die nachfolgende Abbildung zum Radnetz OWL.

● **Abbildung 60: Radnetz OWL – Radverkehrsanlagen**¹⁰⁴



¹⁰⁴ Abbildung. OstWestfalenLippe GmbH (2021), Regionales Alltagsradwegenetz Ost-WestfalenLippe, Anlagenteil

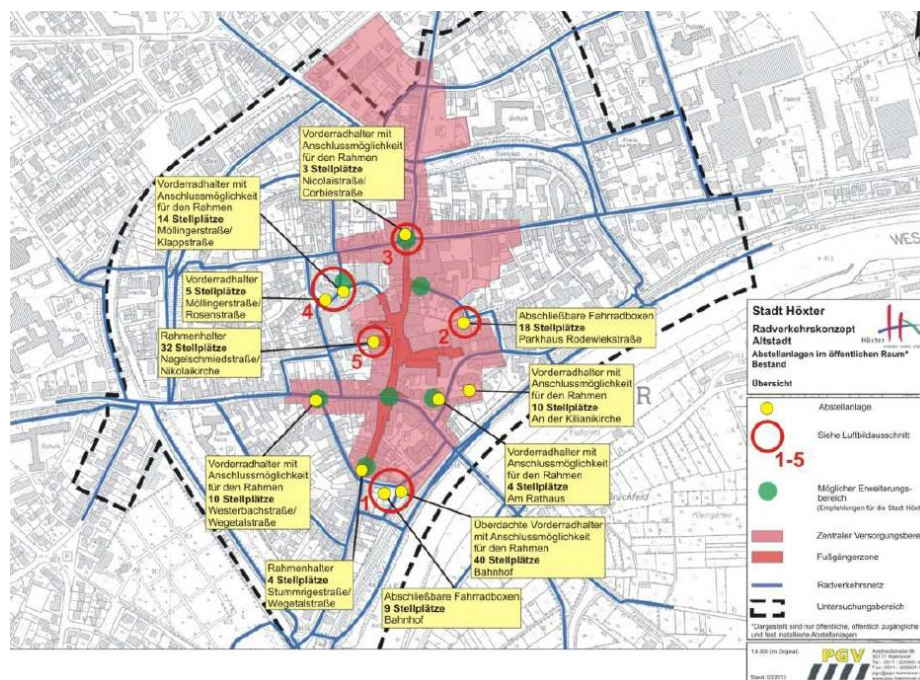
Radabstellanlagen

Im Radverkehrskonzept Altstadt Höxter wurde der Bestand an Radabstellanlagen für den in der Karte dargestellten Untersuchungsbereich erhoben und die Mängel der vorhandenen Radabstellanlagen sowie Angebotslücken aufgezeigt.¹⁰⁵

Im Untersuchungsbereich der Altstadt sind 159 Stellplätze im öffentlichen Raum und 82 zielbezogene Abstellanlagen vorzufinden. Insgesamt werden die vorhandenen Abstellanlagen im öffentlichen Raum als annehmbare Varianten bewertet (überwiegend Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeiten für den Farradrahmen). Am Bahnhof sind 40 überdachte Stellplätze vorhanden, in der Nagelschmiedstraße sind Abstellanlagen mit Rahmenhalterung zu finden, an der Nicolaikirche 32 Stellplätze und 18 frei verfügbare Fahrradboxen im Parkhaus an der Bachstraße.¹⁰⁶

Bemängelt werden die zielbezogenen Radabstellanlagen, da diese überwiegend Vorderradhalter sind. Zielbezogene Radabstellanlagen fehlen im Bereich des Stadthauses, des Kreishauses und Jobcenters.

● **Abbildung 61:** Abstellanlagen im öffentlichen Raum – Bestand¹⁰⁷

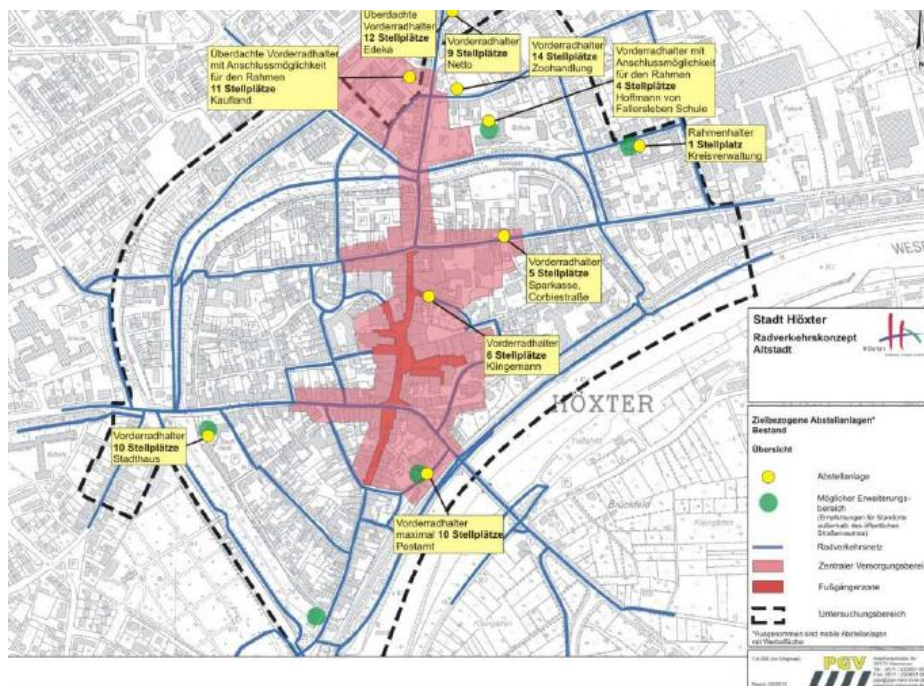


¹⁰⁵ Stadt Höxter (2014), Abteilung Planen und Bauen, Planungsgemeinschaft Verkehr, Mängelplan Radverkehrskonzept Altstadt

¹⁰⁶ Vgl. ebd

¹⁰⁷ Ebd., S. 47

● **Abbildung 62: Zielbezogene Radabstellanlagen – Bestand**¹⁰⁸



Durch die Gutachter wurde im Mai 2021 eine Begehung und Ortsbesichtigung durchgeführt, bei der festgestellt werden konnte, dass einige der vorhandenen Radabstellanlagen in Höxter Mängel aufweisen. So weisen die bei der Ortsbegehung gesichteten Abstellanlagen keinen Witterungsschutz auf und ein Teil der Abstellanlagen sind nur als Anlehnbügel konzipiert, wodurch das Fahrrad nicht zusätzlich durch einen Vorderradhalter stabilisiert wird. Während Anlehnbügel bei ebenen Flächen eingesetzt werden können, fehlt bei schrägem Untergrund eine zusätzliche Halterung. Nicht jede Abstellanlage benötigt einen Witterungsschutz, jedoch sollten bei Abstellanlagen, die über einen längeren Zeitraum genutzt werden (bspw. an Bildungseinrichtungen und Bahnhaltepunkten) Überdachungen vorhanden sein.

Auch die Fahrradboxen weisen Sicherheits- und Attraktivitätsmängel auf. Insbesondere die Fahrradboxen am Haltepunkt Höxter Rathaus erfordern eine Sicherung durch ein eigenes Radschloss und durch die Gitterkonstruktion fehlt ein vollständiger Witterungsschutz.

- **Abbildung 63:** Mangelhafte Radboxen am Haltepunkt Höxter Rathaus (Mai 2021)¹⁰⁹



- **Abbildung 64:** Anlehnbügel ohne Vorderradhalterung und ohne Witterungsschutz (Mai 2021) Bild oben links: Abstellanlagen vor dem Jobcenter, Bild oben rechts: Abstellanlagen vor einer Praxis (Straße an der Wilhelmshöhe), Bild unten: Abstellanlagen Technische Hochschule OWL ¹¹⁰



¹⁰⁹ Eigene Aufnahmen

¹¹⁰ Eigene Aufnahmen

● **Abbildung 65:** Gute Abstellanlage (Mai 2021)¹¹¹



● **Abbildung 66:** Witterungsschutz vorhanden, jedoch nur Vorderradhalterung (Mai 2021)¹¹²



Fahrradklimatest ADFC¹¹³

Die Stadt Höxter ist im Jahr 2020 beim Fahrradklimatest des ADFC vertreten und schneidet mit der Schulnote 4,1 ab. Damit befindet sich Höxter im Bundesweiten Ranking der Ortsgrößenklasse 20.000 - 50.000 Einwohnern auf Rang 296 (von 415).

Im Städtevergleich wird in Höxter unter anderem das Thema Fahrraddiebstahl, Reinigung der Radwege und geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung bewertet. Negativ werden Abstellanlagen, die Fahrradmitnahme im ÖV und das Thema Fahrradförderung in jüngster Zeit angegeben.

Im Vergleich zum Jahr 2012 wurden in 2020 (in den Jahren 2014, 2016 und 2018 war Höxter im Fahrradklima-Test nicht vertreten) im Bereich Fahrrad- und Verkehrsklima die Themen Spaß und Stress, Akzeptanz als

¹¹¹ Eigene Aufnahmen

¹¹² Eigene Aufnahmen

¹¹³ Vgl. ADFC (2020), Fahrradklima-Test 2020, Stadt Höxter

Verkehrsteilnehmer, Werbung für das Radfahren und Medienberichte schlechter benotet. Lediglich das Thema Alle fahren Fahrrad wurde etwas besser benotet.

- **Abbildung 67:** Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Fahrrad- und Verkehrsklima¹¹⁴

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018	2020
Spaß oder Stress	2,9	--	--	--	3,4 ↓
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,8	--	--	--	4,0 ↗
Alle fahren Fahrrad	3,5	--	--	--	3,1 ↑
Werbung für das Radfahren	4,1	--	--	--	4,7 ↓
Medienberichte	4,0	--	--	--	4,3 ↗

Im Bereich Stellenwert des Radfahrens wurden im Vergleich zu 2012 überwiegend bessere Noten vergeben – nur bei den Punkten Falschparkerkontrolle an Radwegen und Winterdienst auf Radwegen gab es eine geringfügige Verschlechterung bzw. ist die Bewertung konstant geblieben.

- **Abbildung 68:** Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Stellenwert des Radfahrens¹¹⁵

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018	2020
Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,9	--	--	--	4,7 ↗
Falschparkerkontrolle a. Radwegen	4,5	--	--	--	4,6 ➡
Reinigung der Radwege	4,0	--	--	--	3,7 ↗
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,6	--	--	--	4,3 ↗
Winterdienst auf Radwegen	4,4	--	--	--	4,4 ➡

Im Bereich Sicherheit beim Radfahren haben sich die Noten bei den Themen Konflikte mit Fußgängern und Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen verschlechtert.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

¹¹⁴ Ebd.

¹¹⁵ Ebd.

- **Abbildung 69:** Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Sicherheit beim Radfahren¹¹⁶

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020
Sicherheitsgefühl	4,3	--	--	--	4,3 ➡
Konflikte mit Fußgängern	3,4	--	--	--	3,8 ⬇
Konflikte mit Kfz	4,2	--	--	--	4,3 ➡
Hindernisse auf Radwegen	3,8	--	--	--	3,9 ➡
Fahrraddiebstahl	3,2	--	--	--	3,3 ➡
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	4,3	--	--	--	4,5 ⬆
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,7	--	--	--	4,6 ➡

Der Bereich Komfort beim Radfahren wurde bei den Themen Breite der Radwege, Oberfläche der Radwege und im Bereich Fahrradmitnahme im ÖV schlechter bewertet als 2012.

- **Abbildung 70:** Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Komfort beim Radfahren¹¹⁷

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020
Breite der (Rad)wege	4,5	--	--	--	4,8 ⬆
Oberfläche der (Rad)wege	3,5	--	--	--	4,1 ⬇
Abstellanlagen	4,4	--	--	--	4,4 ➡
Führung an Baustellen	4,6	--	--	--	4,7 ➡
Fahrradmitnahme im ÖV	4,5	--	--	--	4,7 ⬆

Der Bereich Infrastruktur und Radverkehr wurde beim Thema zügiges Radfahren und geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung besser bewertet als 2012. Beim Thema Wegweisung für Radfahrer und Öffentliche Fahrräder hat sich die Bewertung verschlechtert.

- **Abbildung 71:** Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – Infrastruktur und Radverkehr¹¹⁸

Infrastruktur & Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018	2020
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,3	--	--	--	3,2 ➡
zügiges Radfahren	3,6	--	--	--	3,3 ⬆
geöffnete Einbahnstr. in Gegenri.	3,3	--	--	--	2,9 ⬆
Wegweisung für Radfahrer	3,2	--	--	--	3,5 ⬆
Öffentliche Fahrräder	4,2	--	--	--	5,1 ⬇

¹¹⁶ Ebd.

¹¹⁷ Ebd.

¹¹⁸ Ebd.

Der Fahrradklimatest zeigt auf, dass für den Radverkehr in Höxter noch deutliches Verbesserungspotenzial besteht.

5.2.4 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern

Die Analysekarte (Karte 4) mit dem Fokusbereich der Kernstadt zeigt die Unfallstellen der Jahre 2015 bis 2020¹¹⁹ mit Radfahrerbeteiligung auf. Hierbei wird deutlich, dass insbesondere entlang der Westerbachstraße jedoch auch im nördlichen Eingangsbereich des nahversorgungsrelevanten Kernbereichs gehäuft Unfälle stattgefunden haben.

Wird das Thema der Verkehrssicherheit in Bezug auf den Radverkehr gesamtstädtisch betrachtet, zeigt sich, dass die meisten Unfälle (Betrachtungszeitraum 2019) insbesondere im Kernstadtbereich stattgefunden haben. Außerhalb des Kernstadtbereichs haben sich im Jahr 2019 außerdem in Albaxen, Lühtringen und Godelheim vereinzelt Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignet.¹²⁰

Stadt Höxter

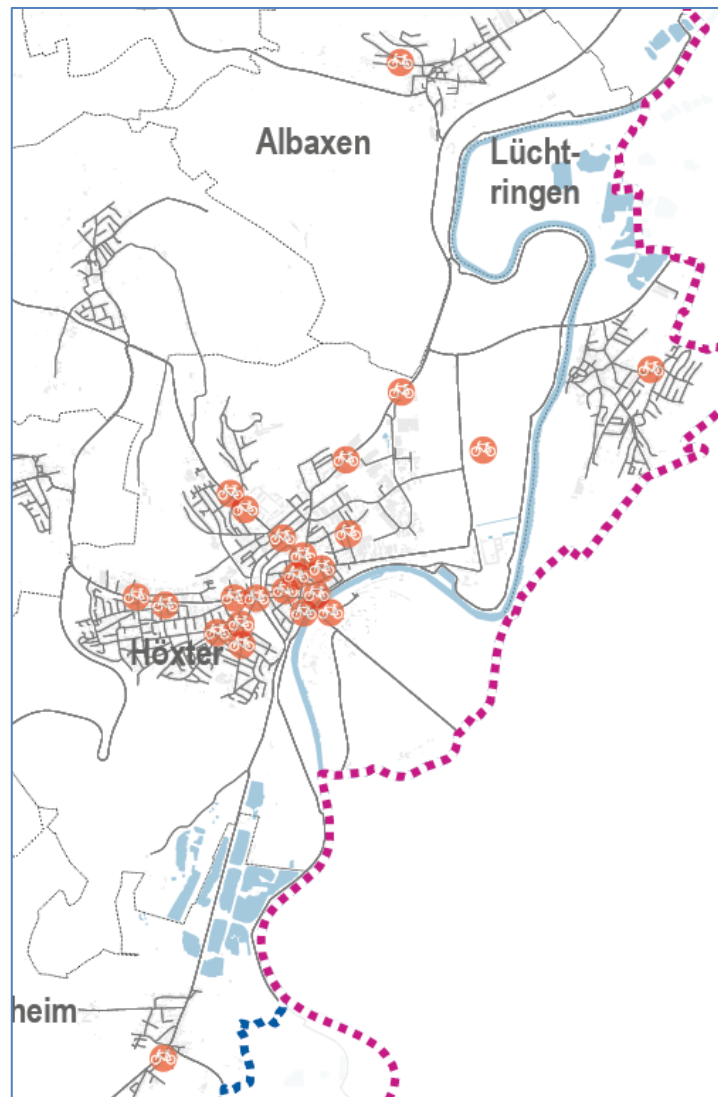
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

¹¹⁹ EUSKa 2020, Unfallrecherche für den Zeitraum 01.01.2015 bis 30.04.2020, Innenstadtbereich, Unfälle mit Fußgänger und Radfahrerbeteiligung

¹²⁰ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

● **Abbildung 72: Unfälle im Jahr 2019 mit Radfahrerbeteiligung**¹²¹



5.2.5 Problemlagen und Wünsche im Bereich des Radverkehrs

Problemlagen

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurden bezogen auf den Radverkehr folgende Aussagen zu vorhandenen Problemen benannt und deren Verortung durch die Teilnehmer vorgenommen. Insbesondere das Thema der „fehlenden Radwege(netze)“, „zu schmale Radwege“, „plötzlich endende Radwege“ sowie das Thema der Konflikte zwischen Radverkehr und anderen Verkehrsarten

¹²¹ Eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

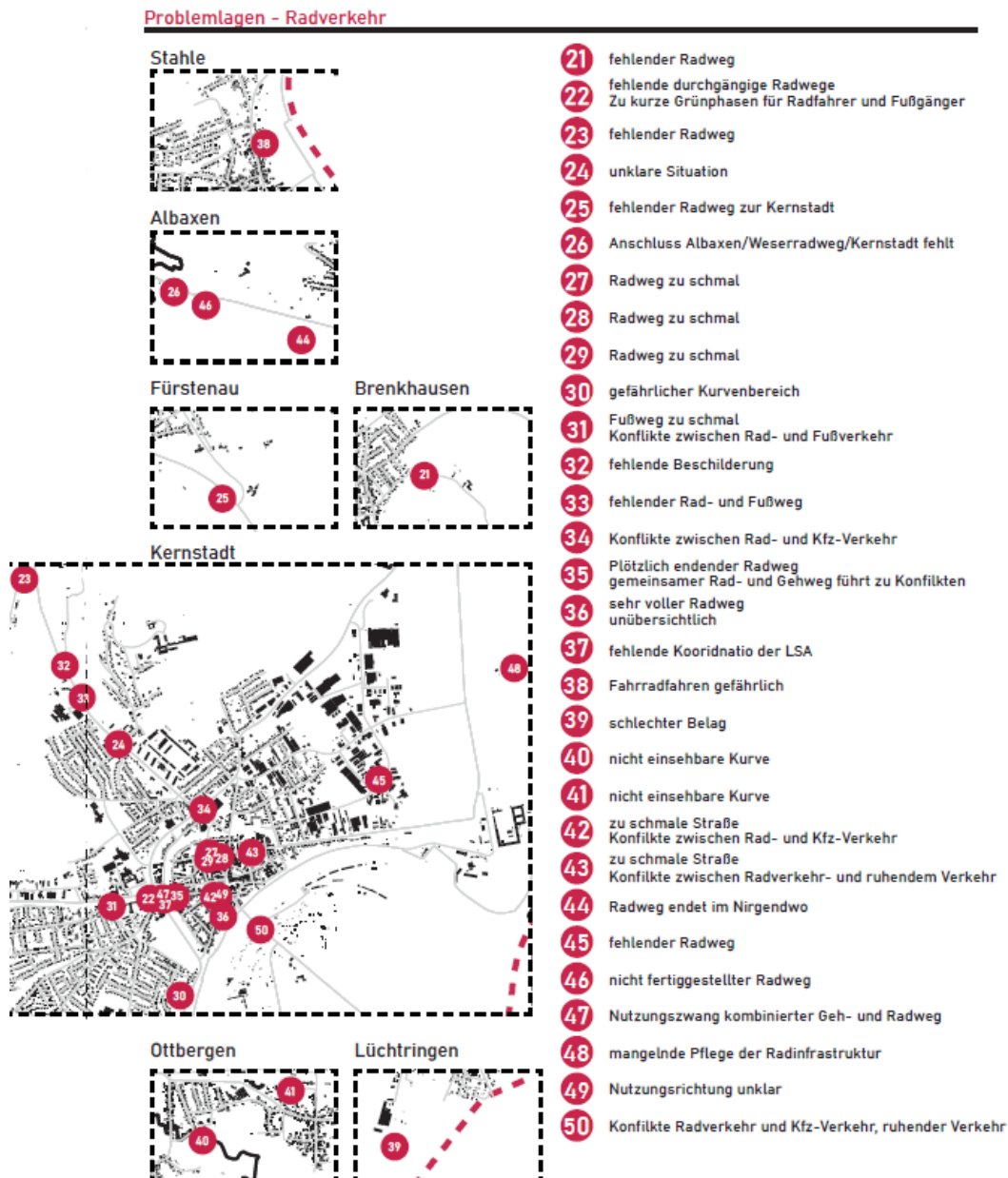
wurden benannt. Die meisten dieser Probleme wurden dabei in der Kernstadt Höxters verortet.

- **Abbildung 73:** Problemlagen Radverkehr aus der 1. Online-Beteiligung

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021



Wünsche im Bereich des Radverkehrs

Im Bereich des Radverkehrs wurden von der Höxteraner Bevölkerung zahlreiche Wünsche geäußert. Im Rahmen der Haushaltsbefragung liegt der Anteil der Wunschnennungen im Bereich des Radverkehrs bei 26% aller Wünsche, bei der Online-Beteiligung bei 25% und bei der Postkartenaktion bei 21%.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Am häufigsten wurden

- bessere Radwegenetze,
- bessere Radabstellanlagen,
- Instandhaltung der Radwege,
- Regelungen des Radfahrens in der Fußgängerzone,
- sichere Knotenpunkte,
- und die Attraktivierung der Radwegeinfrastruktur

als Zukunftswünsche benannt.

5.2.6 Vorhandene Konzepte und Planungen

Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt (2014)

Im Zeitraum von 2012-2014 wurde in Höxter ein Radverkehrskonzept für die Altstadt Höxters erstellt. Hierbei wurden unter anderem bereits bestehende Grundlagen und Gutachten zum Thema Radverkehrsförderung ausgewertet, Zählungen sowie Schülerbefragungen und Online-Befragungen durchgeführt. Außerdem wurden Netzverbindungen durch Befahrungen mit dem Fahrrad geprüft und dabei Problemlagen aufgezeigt (siehe auch Kapitel 5.2.3).

Aus den Analysen abgeleitete Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind:

- Wenn möglich Freigabe von Einbahnstraßen / dafür ggf. Reduzierung von Kfz-Stellplätzen
- Anordnung des StVO-Zeichens 283 und Umwidmung des Schutzstreifens im Bereich der Westerbach- und Weserstraße (L755)
- Aufhebung von Benutzungspflicht an Unterführungen, Hinweis Radfahrer absteigen, Angabe der lichten Höhe, Anbringung von rot-weißen Reflektorstreifen

Weitere Maßnahmen, die als Daueraufgabe im Rahmen regelmäßiger Arbeiten gesehen werden:

- Grünschnitt
- Beseitigung von Belagsschäden
- Verschmutzung
- Bordabsenkungen

- Furt-Markierungen

- Beschilderung

- Bereitstellung ausreichender personeller, finanzieller und organisatorischer Absicherung im Finanzhaushalt und in Stellenplänen

Für folgende Detailbereiche wurden außerdem Lösungsvorschläge erarbeitet:

- Lütmarser Straße (L755) – Entlastungsstraße (B64/83) – Westerbachstraße (L755)
- Godelheimer Straße – Wilhelm-Haarmann-Straße
- Entlastungsstraße – Stummrigestraße
- Albaxer Straße – Zur Lüre
- Berliner Platz
- Corbiestraße – Grubestraße – Nicolaistraße
- Weserstraße – Uferstraße – Am Rathaus
- Westerbachstraße – Weserstraße – Stummrigestraße
- Wegetalstraße – Stummrigestraße – Uferstraße
- Wallanlagen

Mit dem Handlungsfeld Fahrradparken werden Anforderungen an Radabstellanlagen aus Sicht der Nutzer und Betreiber dargelegt und aufbauend auf der Bestandsanalyse mit der Verortung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und zielbezogenen Radabstellanlagen Handlungsempfehlungen ausgearbeitet.

Folgende Maßnahmen werden für das Handlungsfeld Fahrradabstellanlagen aufgezeigt:

- Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Anknüpfungspunkten im zentralen Versorgungsbereich
- Schaffung sechs weiterer Bügelhalter im Bereich der Nicolaistraße-Marktstraße-Grubestraße
- Schaffung sechs weiterer Bügelhalter im Bereich Marktstraße-Hennekenstraße
- Schaffung weiterer sechs bis acht Bügelanlagen
- Installation von 3-4 Rahmenbügeln quer zum Straßenraum im südlichen und im östlichen Bereich

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- Erweiterung des Stellplatzangebots von zusätzlichen 5 Bügelhaltern
- Schaffung von jeweils 5 Bügelhaltern im Mündungsbereich der Markt- und Stummrigenstraße
- Austausch der Vorderradhalter im Bereich der Volkshochschule gegen 4-5 Rahmenbügelhalter / Je nach Auslastung Schaffung weiterer Rahmenhalter gegenüber der Volkshochschule / Bei Bedarf die im Umfeld befindlichen Fronthalter gegen Rahmenhalter austauschen
- Ergänzung von Abstellanlagen im Bereich:
 - Grundschule am Nicolaitor – Rohrweg
 - Kreisverwaltung – Moltkestraße
 - Post – Uferstraße
 - Jobcenter – Stummrigestraße
 - Stadthaus – Westerbachstraße
- Einrichtung einer Radstation am Bahnhof
- Beleuchtung / Verringerung von Angsträumen an den Abstellanlagen am Bahnhof

Als drittes Handlungsfeld wird im Radverkehrskonzept das Thema Öffentlichkeitsarbeit mit den Komponenten

- Information über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades und
- Motivation für die Nutzung des Rades thematisiert.

ISEK 2019¹²²

Im Rahmen des ISEKs 2019 wurden folgende Maßnahmen für den Radverkehr vorgeschlagen:

- Ergänzungen des Fuß- und Radwegenetzes nördlich der Corveyer Allee
- Einrichtung einer Fahrradstation am neuen Bahnhofpunkt

¹²² Vgl. Stadt Höxter (2019), Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019 – Historischer Stadtkern und Corvey

- Bau von Fußgänger und Radfahrerbrücken über die Entlastungsstraße (L755)
- Umsetzung des Radverkehrskonzepts Altstadt 2014
- Errichtung einer Radstation: Ausbau Servicemöglichkeiten

Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Höxter (2014)¹²³

Mit dem integrierten Klimaschutzkonzept wurden für Höxter Maßnahmen zur CO₂ Einsparung im Bereich der Mobilität ausgearbeitet. Im Bereich des Radverkehrs wird empfohlen ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept zu erarbeiten.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

¹²³ Vgl. Stadt Höxter (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept, Endbericht

Stadt Höxter

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

August 2021

- **Abbildung 74:** Maßnahmensteckbrief Radverkehrskonzept aus dem integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter

Mob 1	Radverkehrskonzept auf die Gesamtstadt ausweiten
Kurzbeschreibung: Klimaschutz im Handlungsfeld Mobilität ist grundsätzlich verknüpft mit einer Förderung des Radverkehrs. Die Stadt Höxter arbeitet stets an Optimierungen und Verbesserungen für den Radverkehr, auch aufgrund Ihrer Stellung im Radtourismus. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang das Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt. Diese Aktivitäten sind zu intensivieren, weiter fortzuführen und in ein umfassendes Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt einzubinden. Ein solches Konzept bündelt bereits bestehende Maßnahmen und ergänzt diese durch neue Maßnahmen und Investitionen. Die folgenden Bausteine sollten in einem gesamtstädtischen Radverkehrskonzept der Stadt Höxter insbesondere berücksichtigt werden: - Der Ausbau der gesamtstädtischen Radverkehrsinfrastruktur. Netzlücken müssen geschlossen und eine einheitliche, durchgehende sowie komfortabel und sicher nutzbare Infrastruktur in Höxter geschaffen werden. - Die Prüfung der Abstellanlagen auf Qualität und Quantität sowie ggf. Ergänzungen und Ersatz dieser. Berücksichtigung könnte hierbei auch die Thematik der Abstellmöglichkeiten in Wohngebieten finden. Bei Bedarf sollten sichere Möglichkeiten für den öffentlichen Raum entwickelt werden. Eine Möglichkeit ist dabei z. B. ein Konzept ähnlich den Dortmunder Fahrradhäusern - Die Anbindungen der einzelnen Ortsteile, und insbesondere Schloss Corvey, sollte geprüft und ggf. ausgebaut werden - Es sollten neben der vorhandenen Ausschilderung der Radwanderwege Weserradweg und Europaradweg R1 auch Alltagsziele innerhalb der Stadt ausgeschildert werden, um die Mobilität im Alltag zu verbessern. - Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr, vor allem auch für Alltagswege, durchführen. Die Umsetzung des Konzepts sollte stetig in der Presse dargestellt werden. Nach dem Bau neuer Radverbindungen können diese bei einer Radtour mit der Politik den Bürgern vorstellbar gemacht werden. Außerdem sollen Vereine und Institutionen an der Erarbeitung des Konzepts beteiligt werden, um diese so als Multiplikatoren für den Radverkehr gewinnen zu können. Eine gute Fahrradinfrastruktur kann dazu beitragen, Verkehre vom MIV auf das Fahrrad zu verlagern bzw. mit dem ÖPNV zu vernetzen, was im Sinne des Klimaschutzes großes Potenzial in Höxter birgt. Überdies kann ein Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) geprüft werden.	
Handlungsschritte: 1. Aufbau auf das bereits bestehende Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt; 2. Formulierung von Zielen; 3. Analyse der Wegeinfrastruktur, der Abstellanlagen und der Wegweisung; 4. Beteiligung der Bürger, Vereine und Institutionen über ein Internetportal od. eine Beteiligungskampagne; 5. Ausarbeitung eines Erhaltungsmanagements mit Maßnahmenliste zur Behebung von Netzlücken; 6. Beseitigung von Mängeln und Netzlücken sowie stetige Überprüfung des Netzes; 7. Erarbeitung eines Marketing- und Kommunikationskonzepts zur Öffentlichkeitsarbeit	
Zielgruppe:	Verantwortliche und Beteiligte:
Bürger/-innen	Stadt Höxter, ADFC, Bürger, Vereine
Erfolgsindikator:	
Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-Split	
Kriterienbewertung:	Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion	+++++ Sehr hoch, ca. 750 t bis 2030
Regionale Wertschöpfung	++ Mittel
Finanzieller Aufwand (Sachkosten, Dritte)	+++ ca. 25.000 € bei externer Vergabe
Zeitlicher Aufwand (Personal)	+++ Bei externer Vergabe (2 Stunden/Woche für einen Mitarbeiter für 1 Jahr, plus Folgeaufgaben)
Aufwand-Nutzen-Relation	+++++ Gut
Durchführungszeitraum: 2015-2016	

Landesgartenschau¹²⁴

Da während der Umbaumaßnahmen zur Landesgartenschau und während des laufenden Betriebs die Gartenausstellungsflächen nicht öffentlich zugänglich sind, findet eine Umleitung der Radwege Weserradweg (R99), Europaradweg (R1) und Klostergartenroute während der Landesgartenschau statt. Des Weiteren soll eine Landesgartenschauroute für die LGS neu etabliert werden.

Der Verlauf der Umleitung wird voraussichtlich vom Schiffsanleger „R1“ über die neue Straße, die Westerbachstraße zur Oberen Mauerstraße, Nicolaistraße und

¹²⁴ Vgl. Heuschneider Landschaftsarchitekten (2018), Machbarkeitsstudie LGS 2023, Seite

am Wall in Richtung Kreishaus führen und von dort über den Rohrweg zur Schelpebrücke nach Corvey laufen.

Zusätzlich soll der Bereich entlang der Weser als Weserpromenade für Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigt nutzbar gemacht werden.

Radnetz OWL¹²⁵

Angestoßen durch die REGIONALE 2022 mit dem Thema „Wir gestalten das neue UrbanLand“ wurde im Jahr 2019 eine Mobilitätsstrategie OWL (siehe hierzu auch Kapitel 3.1.2 Mobilitätsstrategie Ostwestfalen-Lippe 2019) erstellt, die zur besseren Erreichbarkeit ländlicher Gebiete und einer optimierten Anbindung zwischen mittleren und kleinen Kommunen und Oberzentren verhelfen soll.

In diesem Zusammenhang ist das Projekt Radnetz OWL entstanden, welches einen Beitrag zu einer verbesserten Radinfrastruktur und zu einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl leisten soll.

Die Oberziele des Radnetzes sind

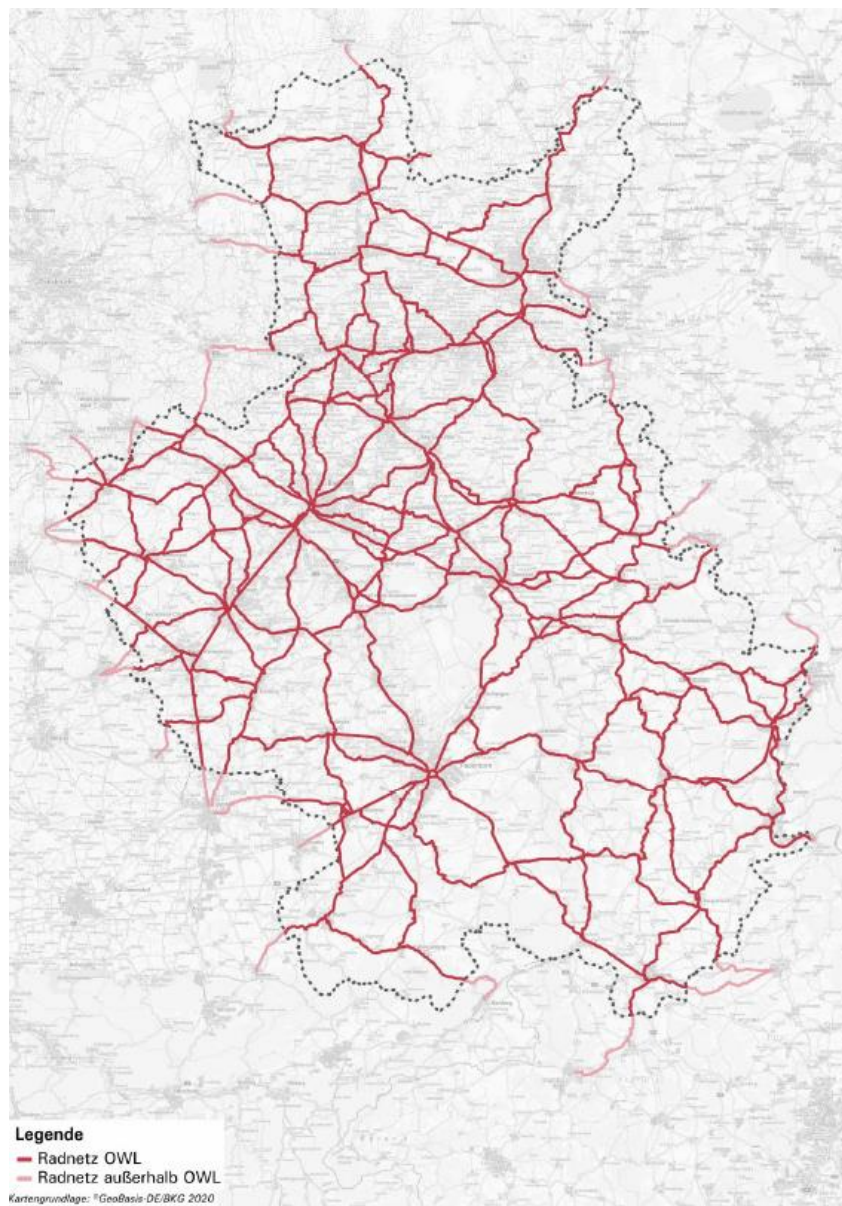
- der Aufbau eines hochwertigen Radnetzes für den Alltagsverkehr,
- die attraktive Fahrraderreichbarkeit in Ostwestfalen-Lippe und
- die Steigerung der Verkehrssicherheit.

¹²⁵ Vgl. Ostwestfalen Lippe GmbH et al. (2021), Regionales Alltagsradwegenetz Ost-WestfalenLippe, Bericht

● **Abbildung 75: Zielebenen**¹²⁶

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

● **Abbildung 76: Radnetz OWL**¹²⁷



¹²⁷ Abbildung: Ebd.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Um Netzkategorien (Priorität 1-3) für das Radnetz OWL zu bilden, wurden anhand der Pendlerzahlen in Relation zum Modal Split und Entfernung zwischen Quellen und Zielen, die voraussichtlichen Radverkehrspendler abgeschätzt. Die Folgende Grafik zeigt die für Höxter relevanten Pendlerzahlen und die daraus folgende Kategorisierung auf.

● **Abbildung 77: Radverkehrspendler und Netzkategorie Höxter**¹²⁸

I Verbindung		II Pendler/Tag			III RV-Pendler/Tag Bestand			IV RV-Pendler/Tag Entfernung			RV-Fahrten auf Verbindung	Netz- kategorie
A	B	Auspender von A	Einpender nach A	Gesamt	Von A	Nach A	Gesamt	Entfernung (km)	Anrechnung Entfernung	Gesamt		
Höxter	Beverungen	346	982	1.328	38	108	146	14,3	50% =	73	146	3
Höxter	Boffzen	365	387	752	40	43	83	2,9	100% =	83	166	3
Höxter	Holzminde	2.210	923	3.133	243	102	345	7,6	80% =	276	552	2
Höxter	Marienmünster	269	500	769	30	55	85	13,9	50% =	43	86	3
Höxter	Polle	21	45	66	2	5	7	10,7	50% =	4	8	3

Für Höxter wurden für folgende Netzabschnitte Maßnahmen vorgeschlagen:¹²⁹

- Marienmünster – Stahle zw. Kommunengrenze und Ortseingang Fürstenau: Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr; in einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h, Priorisierung mittel
- Höxter – Fürstenau zw. Detmolder Straße und St. Ansgar Krankenhaus, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr wird empfohlen, Priorisierung gering
- Bruchhausen – Höxter zw. Wingelsteiner Weg und Kommunengrenze, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, Im ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h, Priorisierung gering
- Bruchhausen – Höxter zw. Kommunengrenze und Ortseingang Ottbergen, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, Im ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h, Priorisierung mittel
- Bruchhausen – Höxter zw. Ortseingang Ottbergen und Wingelsteiner Weg, Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, In einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, Priorisierung mittel

¹²⁸ Abbildung. Ebd. Tabellenauszug

¹²⁹ OstWestfalenLippe GmbH (2021), Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalen-Lippe, Anlagenteil

- Höxter – Marienmünster zw. Driburger Straße 5 und 56, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, in einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, Priorisierung mittel
- Höxter – Fürstenau zw. Gerstenbrink und Bundesstraße 64, Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, in einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und 30 km/h, Priorisierung mittel
- Marienmünster – Stahle zw. Rohrweg und Brenkhäuser Straße, Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, in einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, Priorisierung mittel
- Marienmünster – Stahle zw. Rübezahnweg und Ortseingang Albaxen, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, in einem ersten Schritt Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h, Priorisierung mittel
- Höxter – Marienmünster zw. Hammelweg und Ortseingang Höxter, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, In einem ersten Schritt Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h, Priorisierung gering
- Höxter – Marienmünster zw. Kommunengrenze und Nethegrund, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, In einem ersten Schritt Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h, Priorisierung mittel
- Höxter - Marienmünster zw. Ortseingang Höxter und Landesstraße 755, Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, in einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, Priorisierung mittel
- Stahle - Holzminden zw. Corveyer Straße und Bundesstraße 64, Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, in einem ersten Schritt Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, Priorisierung mittel
- Stahle – Holzminden zw. Bundesstraße 64 und Kommunengrenze, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, Priorisierung mittel

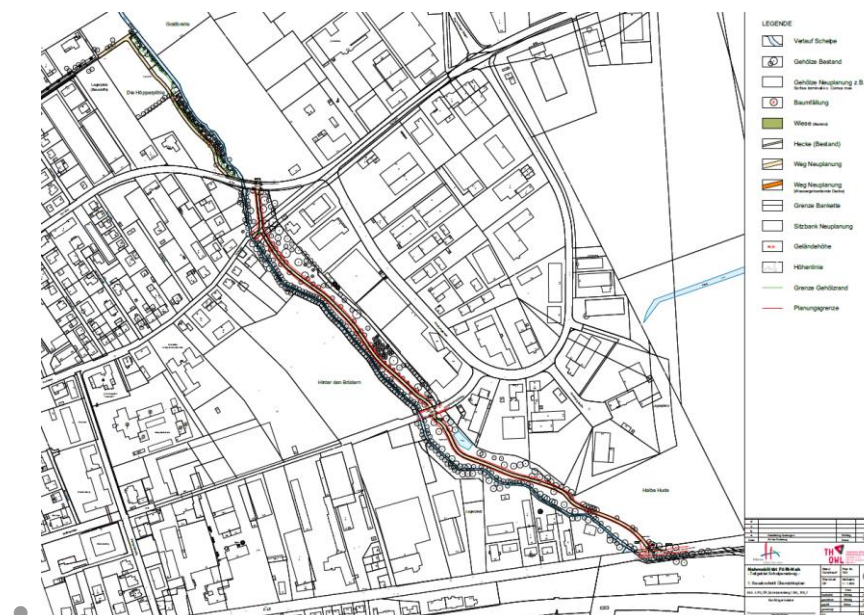
Schelppe Radweg

Die Stadt Höxter beabsichtigt die Planung einer neuen Radverkehrsverbindung vom Weltkulturerbe Schloss Corvey in den Ortsteil Höxter-Brenkhausen. Im

Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Da dieser Vorentwurf jedoch in der aktuellen Form nicht förderfähig ist, wurde die Leistung der Überarbeitung des Planstands ausgeschrieben.

- **Abbildung 78:** Planung Schelperadweg – Radwegeführung¹³⁰



Zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen wurde eine Radwege-AG ins Leben gerufen. Mit einer ersten Stadtführung durch den ADFC im Februar 2021 wurden Maßnahmen zur Optimierung des Radverkehrs zusammengetragen. Die Ergebnisse sind im Folgenden aufgelistet:

- Einbahnstraße in beiden Richtungen für Radfahrer freigeben

- Parkstreifen für LKW und PKW sperren und als Radstreifen markieren; möglichst an beiden Fahrbahnseiten; Finanzierung über Radnetz OWL? Beschilderung Rad- und Fußweg getrennt

- Kreuzung Brenkhäuser Str./Albaxer Str.

128

Gefahr durch Rechtsabbieger; Aufstellfläche für wartende Fahrräder, die stadteinwärts auf Brenkhäuser Straße geradeaus fahren;

- Albaxer Str. Subway:

Bordstein anheben oder Grünstreifen, um Parken zu verhindern

- Querung Wall an Stadthalle:

Vorfahrt-Achten-Schilder für Autoverkehr; Radweg und Fußwegbereich farblich markieren oder durchpflastern; durchgängige Benutzung der Wallanlage ermöglichen

- Wall auf Höhe Rettungswache:

Fahrradweg wird vom Wall weggelenkt am Parkplatz vorbei nach unten zur Straße „Zum Roten Turm“; 1. Ausschilderung oder Pfeil für Fahrradweg; 2. Verlegung der Glascontainer wegen Scherben direkt am Radweg

- Wall Kreuzung Westerbachstraße:

Überführung? auf Rechts-Abbiegespur Fahrradstreifen schon früher abgrenzen und markieren?

- Westerbachstraße Richtung Innenstadt:

Radweg hört einfach auf; im weiteren Verlauf farblich markieren und Falschparken im absoluten Halteverbot konsequent ahnden, um Überholmanöver des fließenden Verkehrs zu vermeiden, bei denen der Radweg der Gegenrichtung mitbenutzt wird; Tempo 30 Zone ausweiten

- Querungsbereich Stummrigestraße - Wegetalstraße

Tempo 30; Fahrbahneinengung? Farbliche Markierung eines Querungsbereichs, Zebrastreifen? Spiegel für Personen, die aus der Stummrigestraße kommen und die Wegetalstraße nicht einsehen können

- Kreuzung Corbiestr., Minoritenstr., Wall, Roonstraße ...

Fahrbahnbelag im Querungsbereich (Wall – Wall) anheben und farblich hervorheben oder Zebrastreifen

- Sonstige Ideen:

- Rad-Parkboxen zum Abschließen wie Schließfach zum Mieten an mehreren Stellen
- E-Bike-Ladestellen?
- Barrierefreie Wege in der ganzen Stadt mit Bordsteinabsenkungen

Die benannten Ideen werden zum Teil durch das Ordnungsamt geprüft.

5.2.7 SWOT-Analyse

Zusammenfassend lassen sich für den Radverkehr in Höxter die kompakte Stadtstruktur, die guten topografischen Gegebenheiten im Kernstadtbereich entlang der Weser sowie die vorhandenen touristischen Radwege den Stärken zuordnen.

Anhand der Notengebung beim Fahrradklimatest des ADFC aus dem Jahr 2020 lässt sich jedoch bereits erahnen, dass es im Bereich des Radverkehrs eine Vielzahl von Schwächen gibt, an die bei der Maßnahmenkonzeption angeknüpft werden kann.

Als weitere Schwächen sind insbesondere die fehlende Anbindung der Ortsteile für den Radverkehr, die Herausforderungen durch die topografischen Gegebenheiten zur Erreichung der Ortsteile, die Beschaffenheit der Radwege mit zu schmalen oder beschädigten Radwegen, fehlende Bordabsenkungen in Querungs- und Mündungsbereichen und die hohe Anzahl an Unfallbeteiligten Radfahrern zu nennen.

Weitere Schwächen sind die nicht koordinierte LSA für Radfahrende, die mangelhafte Pflege und Instandhaltung von Radwegeinfrastruktur und Konflikte zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern.

So vielzählig die Schwächen in Höxter bezogen auf den Radverkehr sind, so zahlreich sind jedoch auch die Chancen bzw. Potentiale, um Verbesserungen für Radfahrende zu erzielen.

Auch das Thema der Radabstellanlagen spielt bei der Förderung des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Die aktuell häufig nicht witterungsgeschützten und nur als Vorderradhalter bestehenden Radabstellanlagen sind als Schwäche einzuordnen.

Ähnlich wie beim Fußverkehr gilt die Landesgartenschau mit der Aufwertung des öffentlichen Raums auch als Katalysator zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen. Die vorhandenen touristischen Ziele mit dem Kloster Corvey, dem Naherholungsgebiet der Weser, der bevorstehenden Landesgartenschau und den bereits vorhandenen touristischen Radwegen bieten die Chance den Radverkehrsanteil in Höxter zu erhöhen und die Stadt bezogen auf den Tourismus und die Wirtschaft zu stärken.

Mit dem Pedelec, welches eine immer größeren Beliebtheit erlangt, können die topografischen Herausforderungen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt bewältigt werden, sollten entsprechende Radwegeverbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen geschaffen werden. Hierdurch kann auch eine Reduzierung des MIV und damit eine Reduzierung der Umweltbelastungen erzielt werden.

Risiken, die es durch entsprechende Maßnahmenkonzeption zu verhindern gilt, sind insbesondere das bestehende Unfallrisiko, welches zum einen durch

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern bedingt ist, aber auch durch eine aktuell schlechte Radverkehrsinfrastruktur. In direktem Zusammenhang steht auch das Thema einer selbstständigen Mobilität von Kindern, die verhindert wird, wenn eine gute und sichere Radwegeinfrastruktur fehlt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Radverkehr



STÄRKEN

- Gute topografische Gegebenheiten in Teilbereichen Höxters insbesondere in den Tallagen der Weser sowie deren Zuführungen
- touristische Radwege / Europaradweg (R1/R99...)
- Radverkehrskonzept Höxter Altstadt
- Kompakte Kernstadt

Strength

S

SCHWÄCHEN

- Kein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept
- Fehlende Anbindung an Ortsteile
- Herausforderungen durch topografische Gegebenheiten zur Erreichung der höher gelegenen Siedlungsteile in der Kernstadt und den Ortsteilen
- Kein gesamtstädtisches Radwegenetz
- Fehlende oder zu enge Radwege, fehlende bzw. verblichene Markierungen zur Rad- und Fußverkehrsführung, fehlende Bordabsenkungen in Querungs- oder Mündungsbereichen
- Mangelnde Pflege der Radinfrastruktur, Belagschäden,
- Unterführungen zum Teil zu niedrig
- Schlechte/ keine koordinierte LSA für Radfahrer an den meisten Knotenpunkten
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und dem ruhenden Verkehr
- Hohe Unfallbeteiligung von Radfahrern
- Fehlende Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Teilweise mangelhafte Radabstellanlagen mit Vorderradhalterung

Weaknesses

W

CHANCEN

- LGS als Katalysator für weitergehende Verbesserung der Radinfrastruktur
- Steigerung des Radverkehrsanteils bei Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und somit Reduzierung von Verkehrsbelastungen
- Förderung der individuellen Gesundheit
- Touristische Ziele / Naherholungsziele sind gute Voraussetzungen zur Steigerung des Radverkehrsanteils
- Pedelec als Chance die Erreichbarkeit von Quellen/Zielen am Berg sowie die Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt zu verbessern
- Imageverbesserung durch Radverkehrsförderung
- Umsetzung des Projekts Radnetz OWL verbessert die Anbindung der Ortsteile mit der Kernstadt und der Region
- Knotenpunktoptimierungen in Abstimmung mit den Straßenbaulasträgern
- Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden durch die Neuregelungen der StVO (vergrößerte Überholabstände, punktuelle Überholverbote, ...)

Opportunities

O

RISIKEN

- Schlechte Infrastruktur sowie ungünstige Ampelschaltungen für den Radverkehr erhöhen das Unfallsrisiko und den MIV Anteil. Gleichzeitig verhindern Ängste ausgelöst durch mangelhafte Infrastruktur die Radnutzung – insbesondere bei Kindern bzw. Eltern
- Elterntaxi-Effekt könnte verstärkt werden
- Erhöhung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Verschlechterung des Images Höxters, sollten die Bedingungen für den Radverkehr nicht verbessert werden.

Threats

T

5.3 Öffentlicher Verkehr

5.3.1 Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split

In Höxter werden abgeschätzt rund 7% der zurückgelegten Wege mit dem Öffentlichen Verkehr bewältigt (vgl. Haushaltsbefragung). Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie ist der ermittelte Modal Split-Wert nur bedingt mit anderen Städten ähnlicher Größe zu vergleichen. Grundsätzlich weist der Modal Split-Anteil des ÖV in Höxter im Vergleich zur Auswertung der Mobilität in Deutschland (MiD) von 2017 einen ähnlichen Wert auf und ist mit anderen Städten ähnlicher Größe und Raumtypologie vergleichbar.

Der ÖV wird vorrangig für das Zurücklegen von Ausbildungs-/Schul- und Hochschulwegen verwendet (ca. 30% bis 40%). Für private sowie für dienstliche Zwecke weist der ÖV nur einen sehr geringen Nutzungsanteil in der Verkehrsmittelwahl auf (unter 10%). Dies spiegelt sich auch in dem Anteil des Besitzes einer ÖPNV-Dauerkarte wider. Hierbei besitzen vorwiegend Schüler und Studenten ein entsprechendes Dauerticket. Auffallend ist zudem, dass im Bereich des Öffentlichen Verkehrs vorrangig auf das SPNV-Angebot als auf den ÖPNV zurückgegriffen wird. Bei der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung geben bis zu 2 % der Beteiligten an, den Bus fast täglich zu nutzen, wohingegen fast 95 % der Beteiligten den Bus weniger als 1-3 Tage im Monat oder nie für das Zurücklegen ihrer Wege verwenden.

Bei einem räumlichen Vergleich zur Verkehrsmittelnutzung zwischen Orten mit und ohne Bahnanschluss wird ersichtlich, dass die Bevölkerung in den Orten mit Bahnanschluss den ÖV insgesamt häufiger für das Zurücklegen von Wegen nutzt. Ebenso ist der Anteil der Bewohner, die eine ÖPNV-Karte besitzen in den Ortsteilen (14 %) deutlich höher als in der Kernstadt (4 %).

Potenziale zum Ausbau des ÖV-Angebotes werden vor allem bei Ausweitung der ÖV-Anbindung, den Bedienungshäufigkeiten sowie beim Tarif gesehen. Um weiterführende Verbesserungspotenziale aufzuzeigen, werden im Nachfolgenden die allgemeinen Anforderungen des Öffentlichen Verkehrs dargelegt und diese anhand einer umfassenden Analyse des bestehenden ÖV-Angebotes für die Stadt Höxter bewertet.

5.3.2 Anforderungen des ÖPNV/ SPNV

Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) stellen die Grundversorgung an Mobilität dar, insbesondere für bestimmte Nutzergruppen wie Schüler oder ältere Menschen. Mit entsprechend hoher Angebotsqualität kann der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zudem eine Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) für weitere Zielgruppen darstellen. Um die Nutzung des Öffentlichen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Verkehrsmittel zu stärken, ist aus Sicht des Fahrgasts die Beförderungsqualität von Bedeutung:

- Hohe Erschließungsqualität: örtliche Verfügbarkeit, gute Erreichbarkeit und barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System
- Hohe Bedienungsqualität: zeitlich dichtes und möglichst vertaktetes Fahrtenangebot, auch in den Zeiten mit schwacher Nachfrage (abends und am Wochenende)
- Hohe Verbindungsqualität: vor allem auf Verbindungen zwischen zentralen Orten kurze Reisezeiten mit wenigen Umwegen und Umstiegen, um eine mit dem MIV vergleichbare, attraktive Reisezeit zu ermöglichen
- Hohe Zuverlässigkeit: störungs-, verspätungs- und behinderungsfreie Beförderung
- Transparente Tarifizusammensetzung mit einem überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnis
- Hohe Ausrüstungsqualität: Erfüllung der gesetzlich vorgegebenen Schaffung eines barrierefreien Angebotes, sowohl im Bereich der Fahrzeuge als auch im Bereich der Haltestellen und deren Zuwegung
- Umfassende Servicequalität: vielfältige und zielgruppenorientierte Informations- und Serviceangebote, die barrierefrei sowohl analog als auch digital bereitgestellt werden
- Umweltqualität: Einhaltung von technischen Standards zur Reduzierung von Schadstoffen und Lärm

5.3.3 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

SPNV-Infrastruktur und SPNV-Netz in Höxter

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV-Angebotes in Höxter erfolgt über den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), einer von drei SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen. Die Stadt Höxter ist durch die Regionalbahnlinien RB 84 (Paderborn – Altenbeken – Höxter-Ottbergen – Lühtringen – Holzminden – Kreiensen) und RB 85 (Paderborn – Höxter-Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen) an den Schienenverkehr angebunden. Werktags verkehren die Regionalbahnen von und nach Höxter im Stundentakt. Auch am Wochenende sowie an den Feiertagen wird über die RB 84 und die RB 85 ein Stundentakt im SPNV-Angebot sichergestellt. Eine Ausnahme besteht in der

Anbindung der RB 85 an den Sonn- und Feiertagen, welche in diesem Zeitraum eine Zweistundentaktung aufweist.

● **Aktuelles SPNV-Bedienungsangebot (Fahrplanstand: Dezember 2020)**

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
RB84	Paderborn – Altenbeken – Höxter-Ottbergen – Lücktrungen – Holzminden – Kreiensen	T60/T60/T60
RB85	Paderborn – Höxter-Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen	T60/T60/T120

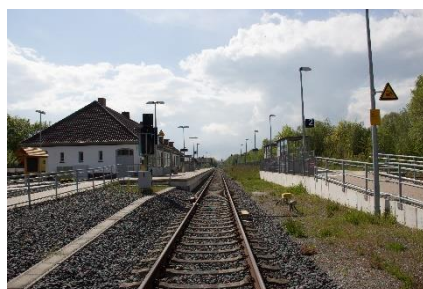
Quelle: NordWestBahn GmbH (2020)

Über die Regionalbahnlinien ist Höxter ohne Umstieg an die nächstgelegenen Oberzentren Paderborn und Göttingen (Göttingen aus Richtung Höxter nur mit Umstieg in Ottbergen; ohne Umstieg nur von PB über Ottbergen nach Göttingen. Ansonsten über Umstieg in Kreiensen) sowie an das Mittelzentrum Holzminden angebunden. Eine Anbindung an das Oberzentrum Göttingen erfolgt jedoch lediglich über die Bahnstation Höxter-Ottbergen im Süden des Stadtgebietes. Sowohl in Göttingen als auch in Paderborn bestehen weiterführende Anschlüsse an den Fernverkehr, u.a. in Richtung Hamburg, Frankfurt am Main sowie Köln.

Aufgrund der eingleisigen Streckeninfrastruktur im Raum Höxter verkehren die Regionalbahnlinien zwischen Paderborn und Ottbergen vereint und werden ab Ottbergen geflügelt. Dies ist durch die Installation einer Beifahreranlage am Bahnhof möglich, welche im Zuge des Nahverkehrsplans Westfalen-Lippe eingerichtet wurde. Ein mehrgleisiger Ausbau der Streckeninfrastruktur ist in absehbarer Zeit nicht in Planung.

Neben dem innerstädtischen Bahnhof „Höxter Rathaus“ und der Bahnstation im Ortsteil Ottbergen wird die Stadt Höxter über zwei weitere Bahnstationen an das regionale SPNV-Netz angebunden - Höxter- Lücktrungen (nordöstlich der Kernstadt gelegen) und Höxter-Godelheim (südlich der Kernstadt gelegen).

● **Abbildung 79:** Bahnstation Höxter Rathaus und Ottbergen



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

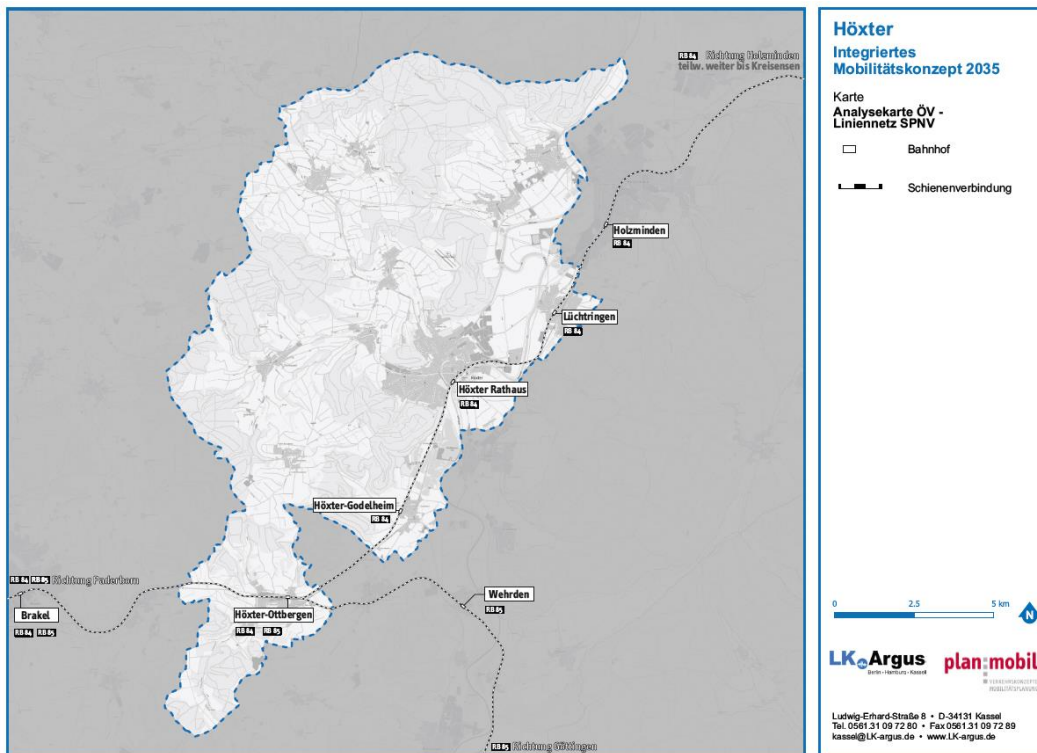
● **Abbildung 80:** Bahnstation Lüchtringen und Godelheim



Die Halte Höxter Rathaus/Bahnhof in der Kernstadt sowie Höxter-Godelheim und Höxter-Lüchtringen werden durch die Linie RB 84 bedient, Höxter-Ottbergen stellt vor dem Hintergrund der Bedienung durch sowohl die Regionalbahnlinie RB 84 als auch durch die Linie RB 85 einen übergeordneten Knotenpunkt dar und ist im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (2011) gemäß der DB Station & Service AG als Bahnhof Kategorie 5 ausgewiesen. Die anderen Bahnhöfe im Stadtgebiet fallen unter Kategorie 6 und 7.

Damit verfügen alle Bahnhöfe im Stadtgebiet Höxter über ein Grundangebot in ihrer Ausstattung: Bahnsteig mit Bahnhofsschild, Fahrplanaushang, Infoflächen, Abfallbehälter, Wegeleitsystem sowie Flächen für die Fahrkartenautomaten. Neben den Anforderungen der Deutschen Bahn bestehen gemäß dem NVP Westfalen-Lippe seitens des NWL zusätzliche Anforderungen, die an allen Stationen im Verbundgebiet erfüllt werden müssen. So verfügen die Bahnstationen in Höxter zusätzlich über einen Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten, eine Bahnhofsuhr, Fahrgastinformationen in Form von Lautsprechern, Infosäulen oder Infomonitoren sowie einem barrierefreien Zugang.

● **Karte 5:** Analysekarte ÖV – Liniennetz SPNV



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Fahrgastaufkommen

Unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen weisen die Bahnhöfe Höxter Rathaus sowie Höxter-Ottbergen die höchste Nachfrage auf. Die tägliche Anzahl an ein- und aussteigende Personen im Jahr 2018 lag am Bahnhof Höxter Rathaus bei 700 Fahrgästen am Wochenende und bis zu 1.700 Fahrgästen werktags. Am Bahnhof Höxter-Ottbergen lag die Anzahl an täglich ein- und aussteigenden Personen im selben Jahr bei 300 (Wochenende) bis 700 (werktags). An den Bahnhöfen Godelheim und Lücktringen sind kleinere Werte zu verzeichnen.

Unter Berücksichtigung der Fahrgastbesetzung auf einzelnen Streckenabschnitten weist der Abschnitt in Richtung Göttingen im Gegenzug zur Verbindung der RB 84 in Richtung Holzminden eine geringere Nachfrage auf. Im Jahresvergleich zwischen 2010 bis 2018 ist zudem ein grundsätzlicher Rückgang der ein- und aussteigenden Fahrgäste in Höxter an allen Wochentagen zu verzeichnen.

Vorhandene Konzepte und Planungen

Im Zuge zur Vorbereitung der Landesgartenschau 2023 ist eine Umgestaltung des Bahnhofs Höxter Rathaus sowie des Bahnhofsumfeldes geplant, wobei die verbesserte Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, vorrangig

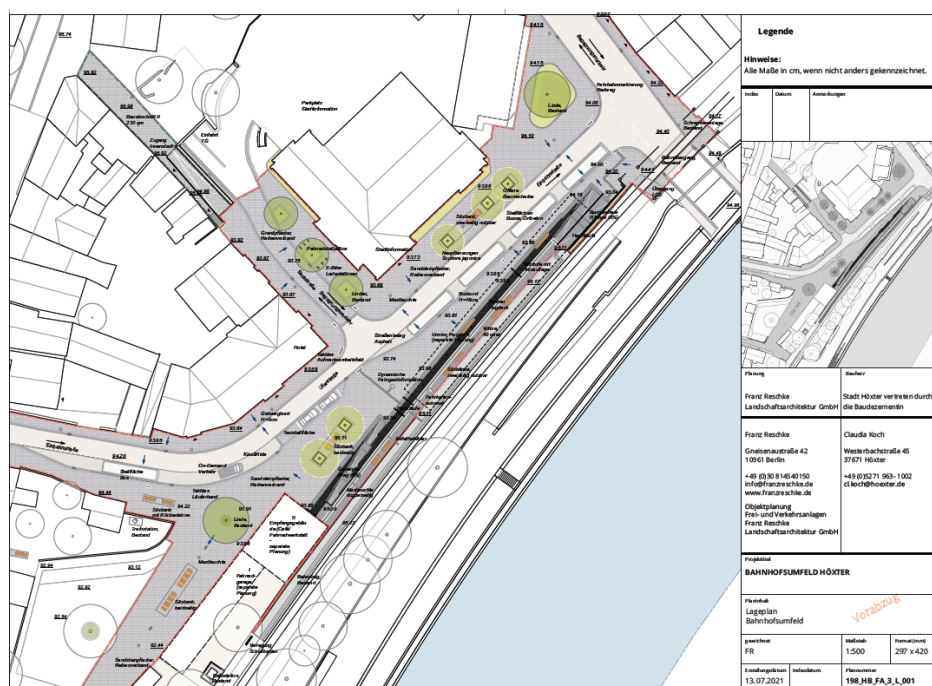
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

zwischen Bus und Bahn im Vordergrund steht. Darüber hinaus wird mit der Aufwertung des Bahnhofes eine Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste angestrebt. Der Bahnsteig soll zukünftig großzügiger und offener gestaltet werden. Eine Verbindungstreppe mit integrierten Sitzstufen ist für eine verbesserte Aufenthaltsqualität geplant. Zusätzlich Informationsangebot zu Abfahrtszeiten und Anschlussmöglichkeiten sowie ein kombinierter Wetterschutz für Bus- und Bahnfahrergäste soll für eine Komfortsteigerung führen. Darüber hinaus ist eine Neugestaltung des Bahnhofsbereiches vorgesehen, mit Integration von öffentlichen Toiletten und der Möglichkeit zum Fahrkartenerwerb. (vgl. Stadt Höxter 2021)

● **Abbildung 81:** Planungsausschnitt Umgestaltung Bahnhofsumfeld Höxter



Quelle: F. Reschke, Landschaftsarchitektur GmbH/ Stadt Höxter (Jan. 2021)

Ebenfalls für die Landesgartenschau 2023 war die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes in Höxter-Corvey gemäß dem Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (2011) vorgesehen. Aufgrund der zeitlich notwendigen Prozessplanungen und damit verbundenen Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren ist eine Reaktivierung des Bahnhofes derzeit nicht umsetzbar.

Die Stadt Höxter setzt sich für eine Taktverdichtung auf den Streckenabschnitten der RB 84 und der RB 85 ein. Ziel ist die Einrichtung eines Halbstundentaktes vorrangig in Richtung Holzminden sowie in Richtung Paderborn. Damit wird die angestrebte Geschwindigkeitserhöhung auf dem Streckenabschnitt Altbecken – Holzminden aus dem Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe aufgegriffen. Aufgrund der eingleisigen Infrastruktur wäre hierfür allerdings ein Ausbau der Gleisstränge notwendig. Seitens des NWLs wird vor diesem Hintergrund aktuell ein Maßnahmenkatalog erarbeitet.

5.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der straßengebundene ÖPNV in der Stadt Höxter besteht aus einem Netz von 17 Buslinien (Fahrplanstand: August 2021). Die Buslinien verkehren in unterschiedlichen Produktsparten, wie z. B. Regiobus oder Stadtbus. Den Kernstadtbereich bedienen fünf Stadtbuslinien (HX1 bis HX5), die im Stundentakt verkehren. Ergänzend zum Stadtverkehr gewährleisten zudem Regionallinien die Anbindung der Stadt Höxter an die umliegenden Gemeinden Holzminden über die Linie R21, Bad Karlshafen über die Linie R22 sowie Vörden/ Steinheim über die Linie R91 sowie Linie 590. Darüber hinaus dienen die Regionallinien auch zur Anbindung der Ortschaften im Stadtgebiet:

- Anbindung der Ortschaften Albaxen, Stahle über die Linie R21 sowie Anbindung der Ortschaft Godelheim über die Linie R 22
- Anbindung der Ortschaften Ovenhausen und Lütmarsen über die Linie 590 sowie die Linie R91
- ergänzendes Angebot durch die Schulbuslinien 588, 589, 595, 598 sowie 599 die dem Jedermann-Verkehr offenstehen sowie
- Hochschulshuttle Linie 596 zwischen Bahnhof Höxter und Hochschule
- Lokalbuslinien 555 nach Brakel

Die Buslinien sind axial auf die Kernstadt Höxter mit übergeordneten städtischen Halte- und Verknüpfungspunkt Bahnhof/ Rathaus ausgerichtet. Durch das lokale ÖPNV-Angebot wird die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt gewährleistet, wobei nicht alle Ortsteile über eine Direktanbindung an die Kernstadt verfügen (z. B. Bruchhausen bzw. Ottbergen). Zwischen den Ortsteilen selbst bestehen nur vereinzelte ÖPNV-Anbindungen, sodass ein Erreichen eines anderen Ortsteils i.d.R. mit einem Umstieg in der Kernstadt Höxter verbunden ist. Im Kernstadtbereich wird das ÖPNV-Angebot überwiegend durch die fünf Stadtbuslinien abgedeckt, welche eine gute Bedienungsqualität mit stündlichem Taktangebot vorweisen.

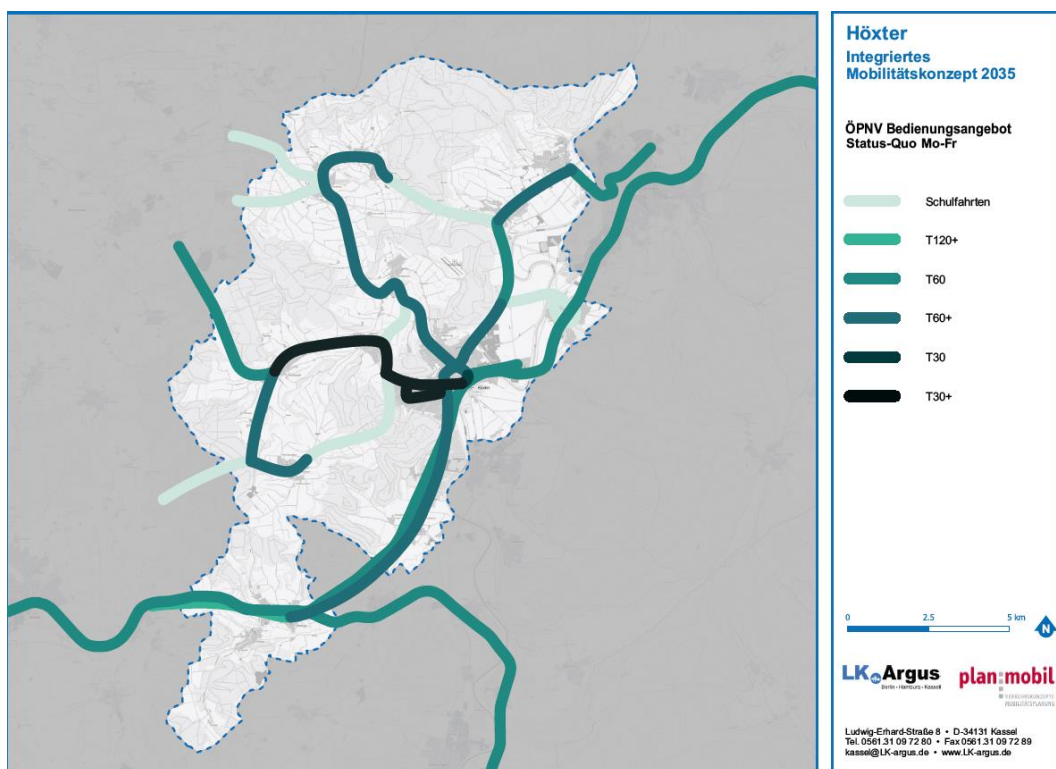
Bedienungsangebot

Mit Umsetzung der Maßnahmen zum Linienbündel 5 gemäß dem fortgeschriebenen NVP (2020) erfolgte bereits im August 2021 eine Anpassung des Bedienungsangebotes auf den im Stadtgebiet Höxter verkehrenden Linien. Zudem wurde mit der Einführung des Hochschul-Shuttles (Linie 596) sowie der Einführung einer Schnellbuslinien zwischen Höxter und Steinheim (Regionallinie R91) das ÖPNV-Angebot zu wichtigen Zielen erweitert.

Die Stadtbuslinien sowie die Regionallinie R21 weisen eine tagesdurchgängige einheitliche Taktung mit gleichen Abfahrts- und Ankunftszeiten im Fahrplan auf.

Über die Stadtbuslinien wird die Kernstadt werktags in einem Halbstunden- bis Stundentakt erschlossen. Auf Verkehrskorridoren, wo es zu einer Überschneidung der Bedienungsangebote einzelner Linien kommt, werden die Haltestellen alle 40 bis 45 Minuten angebunden (in der nachfolgenden Grafik als T60+ dargestellt). Auf den anderen im Stadtgebiet verkehrenden Buslinien wird ein stündliches bzw. zweistündliches Angebot vorgehalten – dies betrifft insbesondere die Anbindung der Ortsteile. Häufig weisen diese Buslinien unterschiedliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf, was zu einer Intransparenz des bestehenden Busangebotes gegenüber den Fahrgästen führen kann.

An den Samstagen besteht auf allen Linien, bis auf wenige Ausnahmen, eine Zweistundentaktung. An den Sonn- und Feiertagen erfolgt ausschließlich eine Bedienung durch die Regionallinie R21 sowie durch die Stadtbuslinie HX2 und



HX5, wodurch lediglich die Ortsteile Stahle und Albaxen an die Kernstadt angebunden ist.

In der Karte 6: Analysekarte ÖV – ÖPNV Bedienungsangebot Mo-Fr Status-Quo (Fahrplanstand: August 2021) ist das Bedienungsangebot (werktags) auf den einzelnen Verkehrskorridoren im Stadtgebiet Höxter dargestellt. Bei Verkehrskorridoren, die durch mehrere Buslinien bedient werden, erfolgt die Darstellung als integriertes Bedienungsangebot (Überlagerung der Taktungen der jeweiligen Buslinien).

- **Karte 6:** Analysekarte ÖV – ÖPNV Bedienungsangebot Mo-Fr Status-Quo (Fahrplanstand: August 2021)

Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Die Betriebszeiten der im Stadtgebiet verkehrenden Linien variieren je nach Angebotssparte. Die Stadtbuslinien weisen werktags eine Betriebszeit bis 20 Uhr, die Regionalbusse bis 19 Uhr auf. Dies betrifft ebenso die Lokalbuslinien. In den Abend- und Nachtstunden besteht in der Stadt Höxter kein ÖPNV-Angebot. An den Wochenenden besteht ein eingeschränktes Angebot bis 15 Uhr (Stadtbus) sowie bis max. 15/16 Uhr auf den Regionallinien (mit einzelnen Ausnahmen in beiden Produktparten)

- **Tabelle 7:** Bedienungsangebot nach Produktparten in Höxter (Fahrplanstand: August 2021)¹³¹

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Regionalbuslinien		
R21	Höxter – Holzminden	T60/T120/T120
R22	Höxter – Bad Karlshafen	T60/T120/-
R91	Höxter – Vörden - Steinheim	T120/ EF/-*
Stadtbus-Linien		
HX1	Bahnhof – Hochschule – Petrifeld	T60/T120/-
HX2	Bahnhof – Weserbergland-Klinik	T60/120/T120
HX3	Höxter – Lütmarsen – Ovenhausen – Bossenborn	T60/T120/-
HX4	Höxter – Brenkhausen – Fürstenau – Bödexen	T60/T120/-
HX5	Höxter – Kloster Corvey – Lüchtlingen	T60/T120/T120
Linien im Schulverkehr		
588	Brakel – Stahle	EF/-/-
589	Vörden – Bödexen	EF/-/-
597	Schulverkehr Höxter	EF/-/-

¹³¹ Quelle: Verbundgesellschaft Paderborn/ Höxter GmbH (2021)/ Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (2021)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

598	Schulverkehr Höxter	EF/-/-
599	Schulverkehr Albaxen	EF/-/-
Sonstige Linien		
555	Brakel – Ottbergen	T60/T120/-
556	Höxter – Boffzen – Fürstenberg	~T60/ T60/-
590	Höxter – Vörden	EF/-/-*
595	Bödexen - Rischenau	EF/-/-
596	Hochschulshuttle Höxter	EF/-/-

* Linie R91 und Linie 590 ergänzen sich Mo-Fr zu einem stündlichen Angebot auf dem Abschnitt Höxter-Vörden

Verknüpfung ÖPNV/SPNV

Der Bahnhof Rathaus/ Höxter dient als zentraler Umsteigepunkt zwischen den städtischen sowie regionalen Buslinien und dem SPNV. Die Bus-/Bus-Verknüpfung ist sowohl auf die Verknüpfung der einzelnen Stadtbuslinien untereinander als auch auf die Verknüpfung mit den Regionalbuslinien ausgerichtet. Die Verknüpfung erfolgt je nach Taktangebot zur viertel bzw. dreiviertel Stunde. Die Umsteigezeit am Taktknoten Höxter Rathaus/ Bahnhof zum SPNV beträgt dabei ca. 5 bis 10 Minuten, vereinzelt auch eine Umsteigezeit von wenigen Minuten, die schon bei geringfügigen Verzögerungen im Betriebsablauf die Anschlussicherheit gefährden.

Die Bus/Schiene-Verknüpfung am Bahnhof in der Kernstadt ist an die Fahrzeiten der Eggebahn (R84) in Richtung Holzminden sowie in Richtung Paderborn ausgerichtet. Hier bestehen zwischen den Stadtbuslinien und der RB 84 eine Umsteigezeit von ca. 3 bis 5 Minuten. Die Regionallinien sind nur bedingt auf die Abfahrtszeit der RB 84 ausgerichtet, sodass der Zuganschluss knapp verpasst wird oder längere Wartezeiten als 10 Minuten bestehen. Ebenso bei den sonstigen im Stadtgebiet Höxter verkehrenden Buslinien bestehen am Bahnhof Rathaus Höxter längere Übergangszeiten zum SPNV-Angebot.

Aufgrund fehlender ÖPNV-Haltestellen am Bahnhof sowie der nicht aufeinander abgestimmten Fahrpläne zwischen Bus- und Bahnangebot bestehen an den weiteren im Stadtgebiet gelegenen Bahnhöfen keine Übergangsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und SPNV.

● **Abbildung 82:** Verknüpfungspunkt Bahnhof Ottbergen



Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlung des VDV (VDV: Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000) die Werte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen – für Bushaltestellen 300 Meter, für Bahnstationen 800 Meter. Die Einzugsbereiche der Haltestellen sind dabei vereinfacht als konzentrische Kreise zu verstehen und geben die Luftlinienentfernung wieder.

Die Bewertung der Erschließungsqualität erfolgt in Abhängigkeit der topografischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (im Einzelfall auch geringere Richt- und Grenzwerte für den Haltestelleneinzugsbereich).

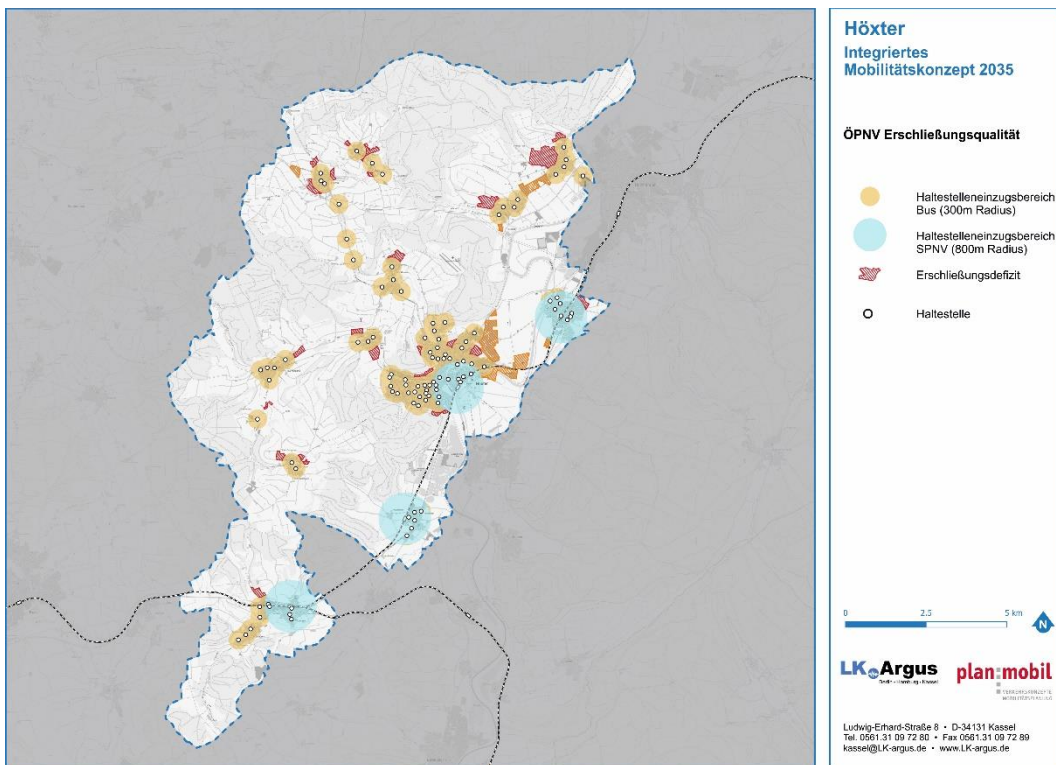
Hinsichtlich der Erschließungsqualität zeigt sich, dass insbesondere Randgebiete sowohl der Kernstadt als auch der Ortsteile mitunter defizitär erschlossen sind. Die betroffenen Bereiche sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Größere zusammenhängende Wohngebiete in (Gebietsgröße absteigend) Stahle Nordwest, Albaxen Nordwest, Brenkhausen Nord sowie Lütmarsen Südost einzuordnen. Aber auch in der Kernstadt ergeben sich Defizite für insgesamt drei eher randlagige und kleinere Teilbereiche von Wohngebieten sowie einen größeren durch gewerbliche Nutzung geprägten Bereich im Nordosten der Stadt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Karte 7: Analysekarte ÖV - Erschließungsqualität Stadt Höxter**



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Erschließungsdefizite in Höxter

● **Tabelle 8:** Erschließungsdefizite in Höxter

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Handlungsbedarf
Albaxen, Nordwest (Schratweg)	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Bödexen, Nordost (Rattenberg)	sehr geringes Potenzial
Bödexen, Nordwest (Zum Schöttelbruch)	sehr geringes Potenzial
Bosseborn, Nordost (Saatweg)	sehr geringes Potenzial
Bossenborn, Nordwest (Herrenburgstraße)	sehr geringes Potenzial
Brenkhausen, Nord (Fuchsbreite)	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Fürstenau, Nordost (Steinbachtal)	sehr geringes Potenzial
Fürstenau, Südwest (Im Schalksfeld)	sehr geringes Potenzial
Fürstenau, Nordwest (Paradiesweg)	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Höxter, Bergstraße	sehr geringes Potenzial
Höxter, Hermannstraße + angrenzendes Gewerbegebiet	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Höxter, Teutonenweg	sehr geringes Potenzial
Höxter, Ulmenweg	sehr geringes Potenzial
Lüchtringen, Nordost (Allenbergstraße)	Geringes Potenzial
Lüchtringen, Südost (Heidebrink)	sehr geringes Potenzial
Lüchtringen, Südwest (Am Solling)	sehr geringes Potenzial
Lütmarsen, Südost (Auf der Breun)	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Lütmarsen, Nordwest (Heidestraße)	sehr geringes Potenzial
Ottbergen, Ost (Höxtersche Straße)	geringes Potenzial
Stahle, Nordwest (Twierweg)	Potenzial zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes gegeben

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Haltestelleninfrastruktur

Die Haltestellen im Stadtgebiet Höxter weisen einen unterschiedlichen Standard an Ausstattungsmerkmalen auf. Vor allem hochfrequentierte Haltestellen weisen eine barrierefreie Ausgestaltung mit Fahrgastunterstand auf. Dies sind u.a.



Höxter, Schulzentrum



Höxter, Stadthaus



Bosseborn, Mitte¹³²

Viele Haltestellen im Stadtgebiet sind lediglich durch einen Haltestellenmast am Fahrbahnrand gekennzeichnet. Dies betrifft vorrangig die Bushaltestellen entlang der Ausfallstraßen sowie die Zubringerstraßen zu den Ortsteilen. Aber auch im Kernstadtbereich verfügen eine Vielzahl an Haltestellen nur über einen Haltestellenmast.

Bis 2022 ist der sukzessive barrierefreie Umbau der Höxteraner Bushaltestellen geplant. In Folge dessen finden im Jahr 2021 weiterführende Gespräche zwischen der Stadt Höxter und dem Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) statt, wodurch eine Priorisierung zum weiteren Haltestellenausbau vorgenommen werden soll.

Tarif und Fahrgastinformation

Die Stadt Höxter liegt im Verbundgebiet des Nahverkehrsverbunds Paderborn/Höxter (NPH). In Höxter gilt der Westfalentarif. Der Ticketpreis ist abhängig vom Start- und Zielpunkt sowie dem Fahrweg der Verbindung. So können sich die Ticketpreise trotz des gleichen Start- und Zielpunktes unterscheiden. Der Ticketerwerb ist über mehrere Verkaufskanäle möglich. Tickets können sowohl digital als Handyticket oder Online-Ticket der Deutschen Bahn als auch analog im Bus, an Fahrkartenautomaten sowie im Reisezentrum erworben werden.

Das verfügbare Ticketsortiment reicht dabei von Ticketangeboten für Gelegenheitsfahrer (z. Einzelticket oder 9 Uhr TagesTicket) bis hin zu Angeboten für Vielfahrer (z. B. Monatsticket). Zusätzlich gibt es zielgruppenspezifische Ticketangebote, wie z. B. das FunAbo, das FahrradAbo oder das 60plus Abo. Ein Kurzstreckentarif fehlt für die Stadt Höxter dagegen gänzlich.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ticketpreise für Fahrten im Stadtgebiet sowie zu relevanten regionalen Zielen exemplarisch aufgelistet.

● **Tabelle 9:** Fahrpreistabelle (Stand: August 2020)

Ziel	Einzel-Ticket	Kinder-Ticket	4er Ticket	9 Uhr TagesTicket (1 P.)	9 Uhr TagesTicket (5 P.)	24h-Ticket (1 P.)	24h-Ticket (5 P.)	Stadt Höxter integriertes tskonzept 2035 August 2021
Fahrten ohne Umstieg								
Höxter, Kernstadt/ Lüchtringen/ Corvey	2,30 €	1,20 €	8,00 €	5,40 €	10,60 €	6,50 €	12,90 €	
Höxter, Ortsteile	2,70 €	1,50 €	8,80 €	5,90 €	11,80 €	7,00 €	14,40 €	
Holzminden/ Beverungen	4,00 €	2,30 €	13,20 €	6,80 €	14,60 €	8,10 €	17,80 €	
Bad Karlshafen/ Steinheim	7,30 €	4,00 €	24,40	12,40 €	23,20 €	14,90 €	28,20 €	
Fahrten mit Umstieg								
Brakel	5,40 €	3,10 €	18,20 €	9,60 €	18,50 €	11,50 €	22,50 €	
Fahrten mit SPNV								
Paderborn, Hbf	12,30 €	6,30 €	44,30 €	20,90 €	33,50 €	31,70 €	40,60 €	

Quelle: Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH - Fahrplanauskunft (Stand: Januar 2021)

Tickets und Fahrgastinformationen erhalten die Bürgerinnen und Bürger Höxters sowohl analog als auch digital. In der DB Agentur Höxter in der Uferstraße sowie in den Fahrzeugen beim Fahrpersonal können Tickets erworben werden. Zusätzlich erhalten die ÖPNV-Kunden über verschiedene digitale Angebote (z. B. der WestfalenTarif-App oder der DB-App) sowohl Informationen als auch Handy-Tickets für ihre gewünschte Fahrtstrecke.¹³³

Auf der Internetseite „Fahr mit – Mobil im Hochstift“ stehen zusätzlich Informationen zur Fahrplanauskunft mit Fahrtenvorschlägen, Haltestellenfahrplänen, Linienverlaufsplänen sowie aktuellen Meldungen von Betriebsstörungen zur Verfügung.¹³⁴ Eine Veranschaulichung der Linienführungen im Stadtgebiet in Form eines städtischen Liniennetzplanes besteht jedoch nicht.

Um die digitalen Angebote der Fahrgastinformation sowohl an den Haltstellen als auch in den Fahrzeugen wahrnehmen zu können, erfordert es eine Internetverbindung oder mobile Daten. Seit 2016 wird in den Bussen im Stadtgebiet

¹³³ WestfalenTarif GmbH (2020): Tickets & Abonnements

¹³⁴ Mobithek (2021)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Höxter den Fahrgästen ein kostenloser W-LAN-Zugang ermöglicht. Die Haltestellen im Stadtgebiet Höxter selbst verfügen derzeit über kein W-LAN-Angebot.

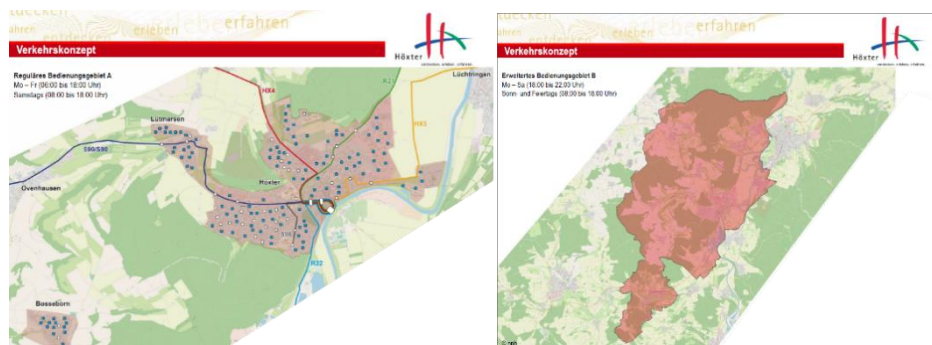
Vorhandene Konzepte und Planungen

Für die Stadt Höxter ist im Rahmen der Regionale 2022 sowie im Nahverkehrsplan die Einführung eines On-Demand-Verkehrs und die damit verbundene Anpassung am Liniennetz für Dezember 2021 vorgesehen. Konkret bedeutet dies für den Stadtverkehr, dass die Linien HX1, HX2 und HX3 und HX5 im Rahmen eines dreijährigen Pilotprojekts in den On-Demand-Betrieb überführt werden. Ziel der am 05.12.2021 beginnenden Pilotierung ist die Erprobung der Systematik und Funktionsweise sowie die Gewinnung von Nutzererkenntnissen zur Optimierung des ÖPNV-Systems. Hintergrund des Pilotprojekts ist, dass sich der Nahverkehrsverbund Paderborn/ Höxter mit Vorhaben der Einführung eines On-Demand-Verkehrs erfolgreich auf den Landeswettbewerb „Mobil. NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ beworben hat. Entsprechend werden 75% der Gesamtkosten des Pilotprojekts gefördert, 25% werden aus Eigenmitteln des nph finanziert. Eine weiterführende Förderung durch Kumulierung weiterer Fördermittel ist geplant.

Das Pilotprojekt sieht eine Bedienung der Fläche durch den On-Demand-Verkehr nach dem „Corner-to-Corner“-Prinzip vor, wobei neben sämtlichen Bestandshaltestellen auch ein zusätzliches virtuelles Haltestellennetz angefahren wird. Fahrgäste mit ähnlichem oder gleichem Ziel werden gepoolt und gemeinsam transportiert. Eine Bedienung mittels On-Demand erfolgt Mo-Fr zwischen 6 und 18 Uhr sowie Sa zwischen 8 und 18 Uhr in der Kernstadt sowie in den Ortsteilen Lütmarsen und Bosseborn. Ein erweitertes Bedienungsangebot ist werktags in der Schwachverkehrszeit sowie ganztätig an Sonn- und Feiertagen für das gesamte Stadtgebiet vorgesehen. Tariflich wird der On-Demand-Verkehr in den Westfalentarif eingegliedert, was eine Weiterfahrt mit anderen Verkehrsmitteln innerhalb des Tarifgebiets möglich macht. Ein fester Fahrplan entfällt. Die Buchung der Fahrten erfolgt über telefonische Anmeldung oder via „fahr-mit“-App, wobei Vorbestellungen möglich sind.

Im Buchungsfall wird dann umgehend und mit einer maximal fünfzehnminütigen Wartezeit ein Fahrzeug bereitgestellt. Die Bedienung im Bedienungsraum A, der die Kernstadt sowie Lütmarsen umfasst, erfolgt montags bis freitags durch vier Fahrzeuge, an Samstagen durch zwei Fahrzeuge. Für die Bereitstellung des Bedienungsangebotes im erweiterten Bedienungsbereich, der das gesamte Stadtgebiet umfasst, verkehren ebenfalls vier Fahrzeuge. Vor diesem Hintergrund ist auch die Anschaffung von vier Fahrzeugen mit vollelektrischem Antrieb sowie eines Reservefahrzeugs mit je mindestens fünf Sitzplätzen vorgesehen, die zugänglich für mobilitätseingeschränkte Personen sind und über eine Abtrennung zwischen Fahrer- und Fahrgastraum verfügen.

● **Abbildung 83:** Verkehrskonzept On-Demand Stadt Höxter - Bedienungsgebiete

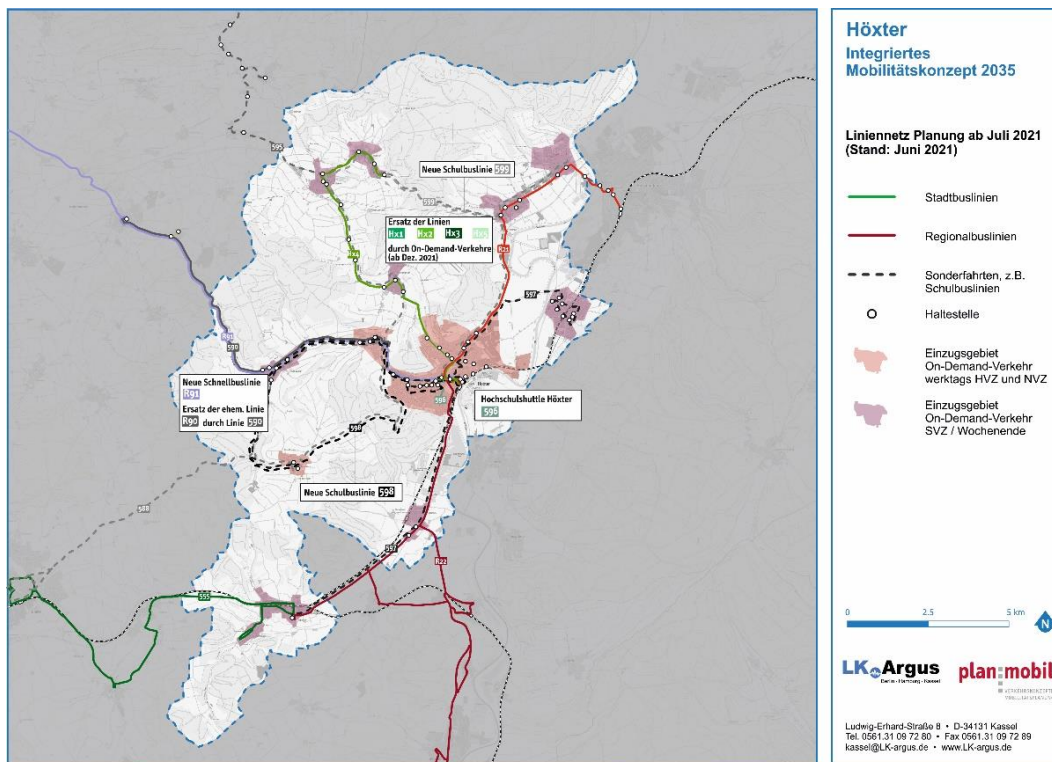


Quelle: Stadt Höxter/ npf (2020)

Mit der Lokalbuslinie 596 soll eine neue Verbindung geschaffen werden, die explizit der besseren Anbindung des Campus der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe dient, auch vor dem Hintergrund der Überführung von Teilen des Stadtbusverkehrs in den On-Demand-Betrieb. Die Einführung der Linie erfolgte bereits mit dem Fahrplanwechsel Juli 2021.

In Planung ist zudem die Schaffung einer Schnellverbindung von Höxter nach Steinheim. Durch die Linie 590 wird die Verbindung nach Steinheim mit Umstieg in Vörden im T120 gewährleistet. Eine neue Linie R91 dient ergänzend als umstiegsfreie Schnellbuslinie im Zwischentakt (T120). Dadurch soll eine vertaktete regionale Anbindung gewährleistet werden.

● **Karte 8: Analysekarte - Liniennetz Planung NVP vom npf**



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Der Nahverkehrsplan Paderborn-Höxter sieht zudem im Schülerspezialverkehr eine zusätzliche Schulverkehrslinie 599 über Fürstenau, Bödexen und Stahle zur Grundschule in Albaxen vor. Eine weitere Linie 598 über Höxter – Groß-Bosseborn und Lütmarsen ist ebenfalls vorgesehen.

Für alle Leistungen im derzeit durch die BVO erbrachten Linienbündel 5 ist ab August 2021 mit Beginn des neuen Konzessionszeitraums eine Überführung in den gebündelten gemeinwirtschaftlichen Verkehr in Aufgabenträgerschaft des nph vorgesehen. Schülerspezialverkehre sollen ebenfalls mit in die anstehenden Wettbewerbsverfahren übernommen werden.

Infrastrukturell sieht der Nahverkehrsplan des nph die Schaffung einer beidseitigen Haltestelle an der östlichen Corveyer Allee vor, da die derzeitige Haltestelle Höxter-Corvey aus baulichen Gründen nur von Kleinbussen bedient werden kann. Ebenfalls eine neue beidseitige Haltestelle ist an der Lütmarser Straße im Bereich der bestehenden Tankstelle vorgesehen. Weitere infrastrukturelle Maßnahmen fallen im Rahmen der Planungen zur Landesgartenschau Höxter 2023 an, welche bereits im Kapitel 3.3.3 näher beschrieben wurden. Für den ÖPNV bedeutet dies, den Wegfall des Buswendeplatzes und eine Neuordnung dessen als Mobilstation, was zudem die Linienführung von Teilen des Stadt- und Regionalverkehrs beeinflusst. Die in diesem Zusammenhang notwendigen Linienwegänderungen der Regional-Buslinie R21 sowie der Stadtbuslinien HX2 und HX5 über die Weserstraße weiterführend über den Gänsemarkt in die Wegetalstraße werden aktuell durch die Stadtverwaltung Höxter überprüft (Stand: August 2020).

Des Weiteren verfügt die Stadt Höxter neben der ÖPNV-Planung seit 2015 über ein integriertes Klimaschutzkonzept, das Maßnahmen zu Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und mobilitätsbezogenen technischen Innovationen beinhaltet und somit ÖPNV-relevant ist. Insbesondere für den Schulverkehr ist die festgesetzte Förderung eines intermodalen Verkehrsverhaltens und des Mobilitätsmanagement in Verwaltung und Schulen von Belang. Viele Maßnahmen wurden bereits in der Zwischenzeit implementiert, beispielsweise zu barrierefreien Haltestellen.

In die Kategorie der relevanten Planungen, die nicht unter die ÖPNV-Fachplanung fallen, sind auch Planungen der Stadt zu Siedlungserweiterungsflächen und zur Gewerbeflächenenerweiterung zu zählen, die insbesondere neue Nachfrage nach ÖPNV induzieren werden. Ein Beispiel ist die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Im Weddelfeld“ zur Erweiterung des Wirtschaftsparks Höxter, im Rahmen derer die Schaffung neuer Gewerbeflächen auf einem Untersuchungsareal von insgesamt 73 ha brutto vorgesehen sind, wobei davon auszugehen ist, dass die letztendliche Netto-Bebauungsfläche deutlich kleiner ausfallen wird.

5.3.5 Problemlagen und Wünsche im Bereich des Öffentlichen Verkehrs

Problemlagen

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurden bezogen auf den ÖPNV folgende Aussagen zu vorhandenen Problemen benannt und deren Verortung durch die Teilnehmer vorgenommen. Unter anderem wurden Themen wie die „Verbesserung des Fahrtenangebots“, die „Schlechte Anbindung“, „Fehlende Abstimmung zwischen Bus und Bahn“ und ein kompliziertes Auskunftssystem benannt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Problemlagen – ÖPNV

Holzminden



- 71** Verbesserung des Fahrangebots (Bus und Bahn) nach Schulschluss
- 72** schlechte Anbindung an Nachbarkreise
- 73** Bahnhofsbau negativ
- 74** kompliziertes Auskunftssystem
- 75** fehlende Abstimmung zwischen Bus- und Bahnfahrten
- 76** Bahn ist unzuverlässig, fehlende Angebote in den Abendstunden
- 77** zu geringes Fahrtangebot
- 78** fehlende Direktverbindung nach Holzminden
- 79** nicht zufriedenstellende Anbindung an die Ortschaften
- 80** zu geringes Fahrtangebot, nicht zufriedenstellende Anbindung an die Ortsteile
- 81** schlechte Anbindung nach Bielefeld und Hannover

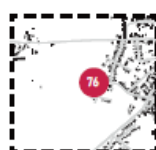
Kernstadt



Bosseborn



Godelheim



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Wünsche im Bereich der Öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV)

Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs wurden von der Höxteraner Bevölkerung zahlreiche Wünsche geäußert. In der Haushaltsbefragung wie auch bei der ersten Online-Beteiligung ist der Bereich des ÖVs prozentual am häufigsten in den Nennungen vertreten. Im Rahmen der Haushaltsbefragung liegt der Anteil der Wunschnennungen im Bereich des ÖVs bei 40%, bei der Online-Beteiligung bei 30% und bei der Postkartenaktion bei 12%.

Am häufigsten wurden

- besserer ÖPNV-Tarif,
- verbesserte ÖPNV-Erschließung der Ortsteile,
- Ausbau des Fahrtenangebotes ÖPNV (insbesondere in den Abendstunden sowie am Wochenende),
- Ausweitung des Fahrtenangebotes im SPNV,
- die Einrichtung von Bedarfsverkehren
- und eine Verbesserung der (über-regionalen) Anbindung im ÖV

als Zukunftswünsche benannt.

5.3.6 SWOT-Analyse

Die Stadt Höxter hat sich mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes dem Ziel verschrieben, ihren Bewohnern eine zukunftsweisende und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Dafür bilden die bereits heute bestehenden regionalen Anbindungen sowohl via ÖPNV als auch SPNV eine gute Grundlage. Durch vier im Stadtgebiet Höxter verteilte Bahnhöfe wird den Bewohnern eine entsprechende Zuwegung zu diesem Mobilitätsangebot ermöglicht. Auch auf städtischer Ebene selbst weist die Stadt bereits heute mit dem Angebot des Stadtbusses eine Stärke auf. In Überlagerung mit den Regionallinien ist so eine halbstündliche Anbindung der Kernstadt bzw. stündliche Anbindung der Ortsteile sichergestellt. Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs gibt es im Stadtgebiet nur wenige vereinzelte Erschließungsdefizite.

Vor dem Hintergrund des Ziels der Digitalisierung der Mobilitätsangebote und der Erweiterung der Fahrgastinformation stellt der vorhandene Internetauftritt der Dachmarke „fahr mit“ als digitale Informationsplattform eine gute Entwicklung dar.

Schwächen zeigen sich insbesondere im Übergang zwischen Schienennahverkehr und Busverkehr. Auch der Übergang zwischen Regional- und Stadtbuslinien und alternativen Bedienungsformen gestaltet sich nicht immer reibungslos. Dies wird auch im Umsteige-konzept im Schülerverkehr deutlich.

Vor allem Schüler stellen die Hauptnutzergruppe des öffentlichen Verkehrs dar, wodurch ein Großteil der im Stadtgebiet verkehrenden Linien auf diese ausgerichtet sind. Dies birgt jedoch nur wenig Attraktivität für weitere Personengruppen in der Nutzung des ÖVs. In diesem Zuge ist auch die rückläufige Fahrgastzahl zu erwähnen, die vorrangig auf die rückgängigen Schülerzahlen sowie dem eingeschränkten Bedienungsangebot in den Ortsteilen (tlw. nur stündliche Anbindung an die Kernstadt) begründet ist. Neben dem fehlenden

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Bedienungsangebot werktags in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten ist darüber hinaus das stark eingeschränkte ÖV-Angebot in den nachfrageschwachen Zeiten sowie am Wochenende als eine Schwäche zu definieren.

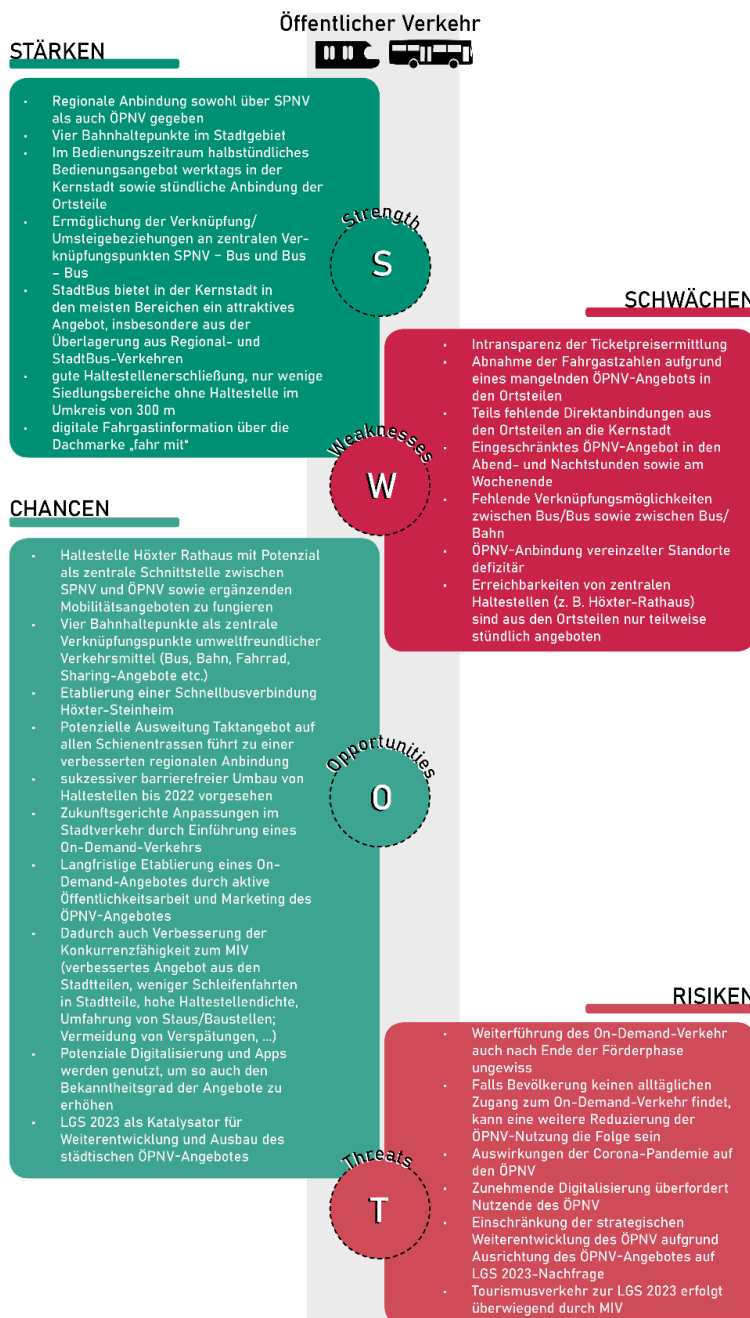
Eine weitere Schwäche besteht in den unterschiedlichen Ticketpreisen innerhalb des Stadtgebietes bzw. der Intransparenz der Ticketpreisermittlung gegenüber den Kunden.

Als Chancen gelten im Bereich des ÖV vor allem die angedachten Planungen zur Landesgartenschau 2023 mit dem Umbau des Bahnhofsplatzes und damit verbunden eine bessere Verknüpfungsmöglichkeit zwischen dem SPNV- und dem ÖPNV-Angebot. Auch die Planungen zur Einführung eines On-Demand-Verkehres zur verbesserten ÖPNV-Erreichbarkeit der Kernstadt sowie zur besseren Anbindung der Ortsteile an diese stellt eine chancenreiche positive Entwicklung in Höxter dar, insbesondere vor dem Hintergrund einer verbesserten Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Darüber hinaus stellen weiterführende technische Neuerungen im Bereich des Ticketerwerbs, der Bereitstellung von Fahrgastinformationen sowie einer integrierten Buchungsmöglichkeiten verschiedenster Verkehrsmittel eine wichtige Chance dar, welche derzeit weitestgehend ungenutzt ist.

Langfristig bestehen jedoch nicht nur Chancen im Bereich des ÖV, sondern auch Risiken die u.a. aus einer befristeten Förderung des On-Demand-Angebotes seitens des Landes Nordrhein-Westfalen ergeben. Mit Wegfall einer Förderung des angestrebten ÖPNV-Angebotes kann eine enorme Kostenentwicklung, je nach Nachfrage des Angebotes, auf die Stadt Höxter in der Unterhaltung des Angebotes zukommen. Ebenfalls besteht das Risiko im On-Demand-Angebot darin, dass die Bevölkerung keinen alltäglichen Zugang zu dem neuen ÖPNV-Angebot findet, was in einer weiteren Reduzierung der ÖPNV-Nutzung resultieren würde. Über ein Fortbestehen des geplanten On-Demand-Angebotes wird seitens des Nahverkehrsverbundes Paderborn/ Höxter nach Beendigung der dreijährigen Pilotphase entschieden. Sollte das Pilotprojekt keinen Erfolg aufweisen können, wird voraussichtlich auf das heutige Stadtbus-System zurückgegriffen.

Darüber hinaus sind die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV und deren Nutzungsgrad aktuell nicht absehbar – auch dies kann mittel- bis langfristig zu einer weiterführenden Reduzierung der ÖPNV-Nutzung führen.

Obwohl die Landesgartenschau 2023 auch als Chance gesehen werden kann, ist eine festgeschriebene strategische Ausrichtung der Planung bzw. Weiterentwicklung des ÖV aufgrund der Angebotsplanung in Zusammenhang mit einer erhöhten Nachfrage im Rahmen dieser als Risiko einzuschätzen. Damit können zwar kurz- bis mittelfristig die Nutzerzahlen und damit die Wirtschaftlichkeit des ÖV gesteigert werden, jedoch langfristig Handlungsoptionen für eine Weiterentwicklung des ÖVs eingeschränkt werden.



5.4 Kfz-Verkehr und Straßennetz

Das Verkehrsmittel mit den wohl gravierendsten Auswirkungen auf eine Stadt ist das Kfz. Kein anderes Verkehrsmittel ist in den deutschen Städten und auf dem Land so präsent wie das Kfz. Obgleich für viele Menschen das eigene Auto zu einer individuellen Mobilität und zu einer gefühlten Freiheit dazugehört, können die Umweltauswirkungen des Kfz-Verkehrs insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels nicht weiter ignoriert werden.

Neben den Auswirkungen, die der Kfz-Verkehr auf die Umwelt und die Gesundheit jedes einzelnen von uns durch Luft- und Lärmemissionen hat, sind auch viele Unfälle auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen.

In der Regel wird das Auto nicht effizient genutzt, da es oft lediglich durch eine Person genutzt wird und im Durchschnitt 23 Stunden am Tag steht. Damit wird häufig wertvolle Fläche in einer Stadt besetzt, die dann nicht für eine aktive Nutzung zur Verfügung steht.

Um Höxter als Lebens- und Arbeitsstandort auch in Zukunft attraktiv zu gestalten und die Herausforderung des Klimawandels und des demografischen Wandels zu berücksichtigen, müssen die Defizite im Bereich des Kfz-Verkehrs festgestellt und gemindert werden und eine umweltverträgliche Abwicklung gewährleistet werden.

5.4.1 Anteil des MIV am Modal Split

Den höchsten Anteil am Modal Split hat entsprechend der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2020 mit abgeschätzten 55% der Pkw (Fahrer). 7% der Höxteraner legen ihre Wege als Pkw-Mitfahrer zurück.

Die höchsten Anteile hat auch bei den meisten Wegezwecken in Höxter die Nutzung des Pkw als Fahrer. Das Maximum wird mit 87% beim Bringen/Holen von Personen erreicht, gefolgt von dienstlich/geschäftlichen Fahrten mit 86%. Ebenfalls sehr hoch ist die Pkw-Nutzung beim Einkauf (längerfristiger Bedarf) mit 76% und bei den Wegen zum Arbeitsplatz (66%). Bei den Wegen zum Einkauf (täglicher Bedarf), zu privaten Erledigungen und zu Freizeit/privater Besuch liegt der Anteil der Pkw-Selbstfahrer zwischen 56% und 58%, ein Anteil unter 50% wird nur bei Ausbildung/Schule und Hochschule erreicht. Der Mitfahreranteil ist beim Einkauf (längerfristiger Bedarf) mit 15% sehr hoch, gefolgt von Freizeit/privater Besuch (10%).

Den Höxteraner Haushalten stehen entsprechend der Haushaltsbefragung 1,5 Pkw (inkl. Pkw mit alternativen Antrieben) zur Verfügung. Lediglich 5% der Haushalte in Höxter besitzen keinen Pkw. 35% besitzen zwei Pkw, in 9% der Haushalte gibt es mehr als zwei Pkw.

Der Pkw-Besitz ist in der Kernstadt mit 1,3 Pkw pro Haushalt niedriger als in den Ortschaften mit 1,7 Pkw pro Haushalt. Die Ortschaften mit Bahnanschluss weisen mit 1,5 Pkw/HH einen niedrigeren Pkw-Besitz auf als die Ortschaften ohne Bahnanschluss (1,8 Pkw/HH).

5.4.2 Anforderungen des Kfz-Verkehrs an die Infrastruktur

Die folgenden Anforderungen, die aus Sicht des Kfz-Verkehrs an das Straßen- und Wegenetz gestellt werden, müssen immer auch in Bezug auf die anderen Verkehrsarten sowie auf die negativen Umfeldauswirkungen und Umweltauswirkungen des Kfz-Verkehrs kritisch geprüft werden. Folgende Aspekte sind für den fließenden Verkehr besonders relevant:

- Orientierung im Straßennetz
- Erreichbarkeit und Zeitaufwand
- Sicherheit
- Parkmöglichkeiten

Bei der Gestaltung und Organisation des Straßennetzes sind alle anderen Verkehrsteilnehmer entsprechend zu berücksichtigen. Daraus ergeben sich mitunter auch erforderliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr. Andererseits können dadurch auch positive Wirkungen, wie beispielsweise ein stetiger Verkehrsfluss sowie ein hohes Maß an Verkehrssicherheit erreicht werden.

5.4.3 Straßennetz Höxter

Auf der nachfolgenden Karte ist das klassifizierte Straßennetz sowie die Straßennetzergänzungen entsprechend FNP (Entwurfsstand) Höxters dargestellt. Höxter weist keine direkte Autobahnanbindung auf, sondern ist über die Bundesstraßen B239, B64 und B83 sowie über die Landesstraßen L946, L755 und L890 an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Des Weiteren verlaufen durch Höxter mehrere Kreisstraßen, die die umliegenden Regionen anbinden. Die nächstgelegene Autobahn ist die A44 (Dortmund – Kassel), welche über die Anschlussstelle Warburg erreicht werden kann.

Die B64 sowie die B83 verlaufen zwischen Godelheim und Stahle gemeinsam. In westliche Richtung verläuft die B64 nach Paderborn und in östliche Richtung bindet sie an Holzminden an. Die B 83 verläuft in nördlicher Richtung nach Hameln und in südlicher Richtung nach Kassel. Die B 239 verläuft aus Westen (Rehden) kommend entlang der Stadtteile Fürstenau, Brenkhausen bis nach Höxter Kernstadt.

Stadt Höxter

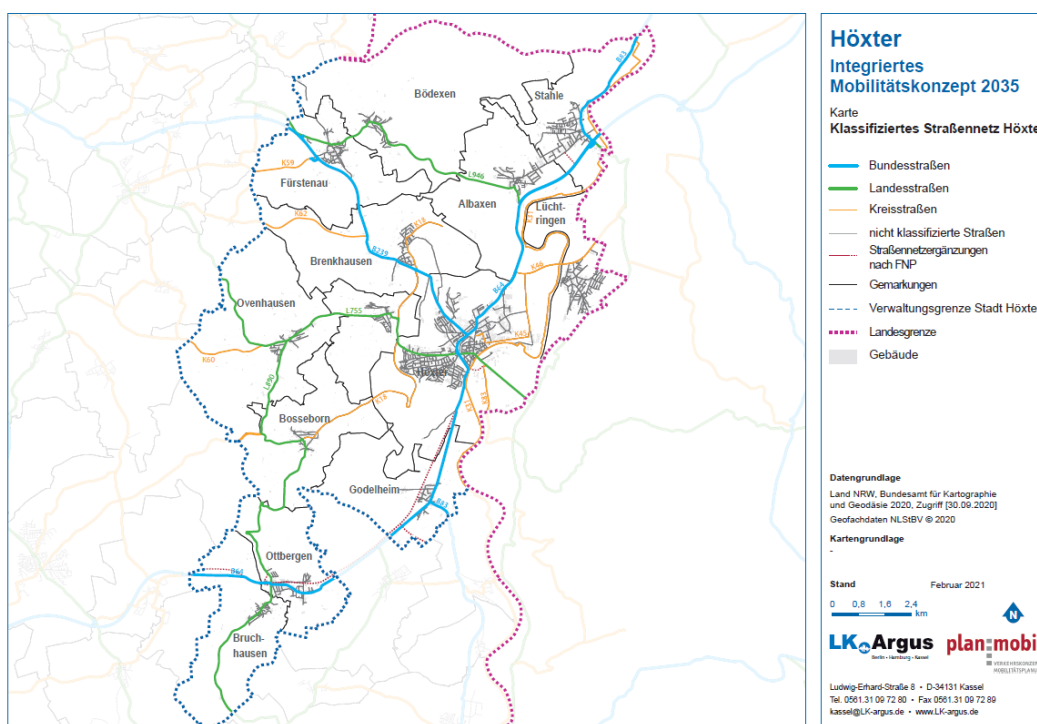
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Tabelle 10:** Bundesstraßen Höxter

Straßenbezeichnung	Verlauf
B 239	Höxter - Rehden
B 64	Telgte - Höxter - Seesen
B 83	Bückeburg - Höxter - Kassel - Bebra

● **Karte 9:** Klassifiziertes und nicht klassifiziertes Straßennetz Höxter¹³⁵



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Neben dem klassifizierten Straßennetz sind in Höxter weitere nicht klassifizierte Stadtstraßen zur Feinerschließung vorhanden. Bisher besteht in Höxter kein definiertes Vorbehaltsnetz auf denen gezielt eine Verkehrsbündelung erfolgt.

Die Erschließung der Kernstadt Höxters erfolgt zum einen über die B64 / B83, über die der Durchgangsverkehr im Westen um das historische Zentrum herumgeleitet wird.

¹³⁵ Abb. 21: LK Argus Kassel GmbH (2020), Eigene Darstellung, Daten Land NRW, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) **sowie** Geofachdaten NLStBV © 2020 | Karte ohne Maßstab (o.M.) im Originalmaßstab (i.o.M) 1:115.000 siehe Anhang

● **Abbildung 84:** B64/B83 (Mai 2021)¹³⁶



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

In West-Ost Relation verläuft (in Fortführung der Lütmarser Straße) der Straßenzug Westerbachstraße - Weserstraße (L755) bzw. die Wegetalstraße - Uferstraße - (hier jeweils im Einrichtungsverkehr) welche über die Weserbrücke (Fürstenberger Straße) führt und den historischen Stadtkern im Süden durchquert.

Die Weserbrücke stellt die einzige Möglichkeit zur Querung der Weser im Bereich der historischer Kernstadt dar. Die Querung der Weser über die Fürstenberger Straße (Weserbrücke) ist derzeit nur für Fußgänger, Radfahrer und für Kraftfahrzeuge unter 3,5 Tonnen zugelassen und somit für den Lkw-Verkehr gesperrt. Im Zuge der Landesgartenschau findet die Ertüchtigung der Weserbrücke mit einem Provisorium statt, welches die Nutzung für Kfz über 3,5t wieder

¹³⁶ Eigene Aufnahmen

möglich macht und bis zur Umsetzung der Südumgehung dienen soll. Die Herstellung der Südumgehung und die anschließende Sperrung für den Kfz-Verkehr über die Weserbrücke ist weiterhin geplant.

Die weitere Erschließung innerhalb des historischen Stadtkerns erfolgt über verschiedene Stadtstraßen. Die Haupteinkaufsstraßen „Am Markt“ und „Marktstraße“ sowie in Teilen die „Stummrige Straße“ sind als Fußgängerzonen ausgeschildert und für den privaten MIV gesperrt (Lieferverkehr zeitweise frei)

Die Corveyer Allee verbindet die Kernstadt mit dem Weltkulturerbe Corvey.

● **Abbildung 85:** Corveyer Allee (Mai 2021)¹³⁷



5.4.4 Verkehrsorganisation Höxter

Geschwindigkeiten

Angaben zu Geschwindigkeitsregelungen liegen aus OpenData Quellen vor und sollen durch die Stadtverwaltung geprüft und ergänzt werden.

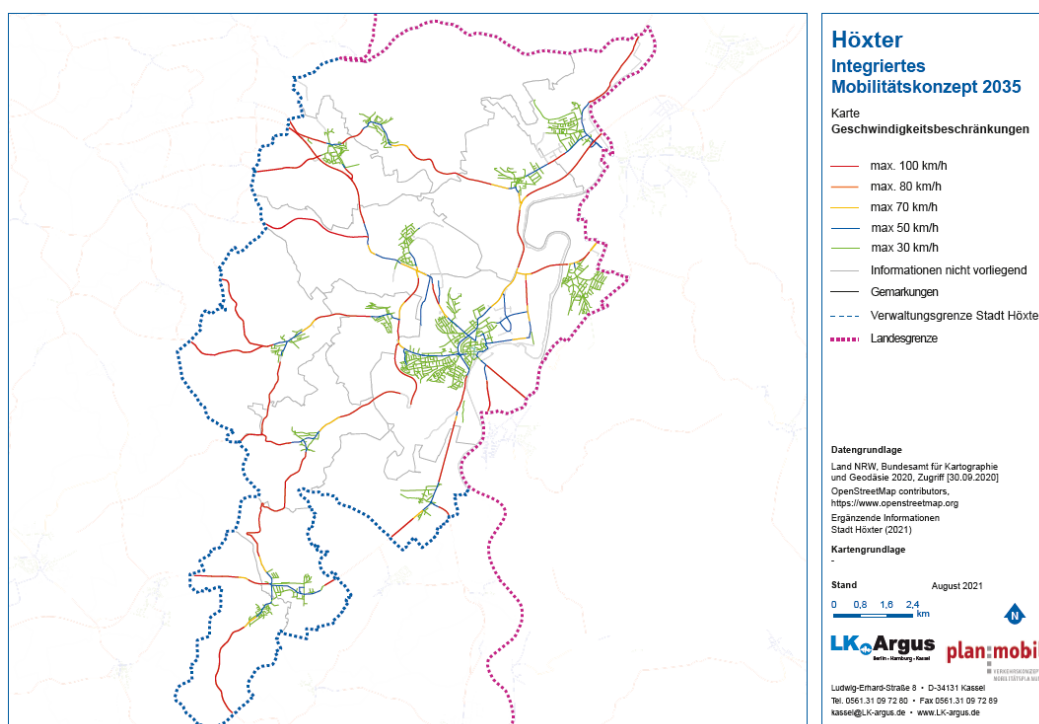
Innerorts gilt in Höxter auf der B64 / B83 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Innerhalb der Kernstadt sowie in Teilen in den Ortschaften Höxters, gibt es abweichend Anordnungen zu reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 30km/h / Tempo 30 Zonen.

Auf den Hauptverkehrsstraßen steht der Verkehrsfluss im Vordergrund. Hierfür sind außerorts bis auf wenige Teilbereiche Geschwindigkeiten von 100 km/h

(80 km/h Lkw) zugelassen. In Teilen gibt es außerorts Abschnitte in denen Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h festgelegt sind (siehe auch Karte 10 – in Gelb hervorgehoben), z.B. auf

- B64/83 zwischen Höxter Kernstadt und Albaxen
- K18 „Lamfert“ zwischen Fürstenau und Brenkhausen
- K 18 zwischen Bosseborn und Höxter
- **Karte 10:** Geschwindigkeitsregelungen in Höxter¹³⁸

Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

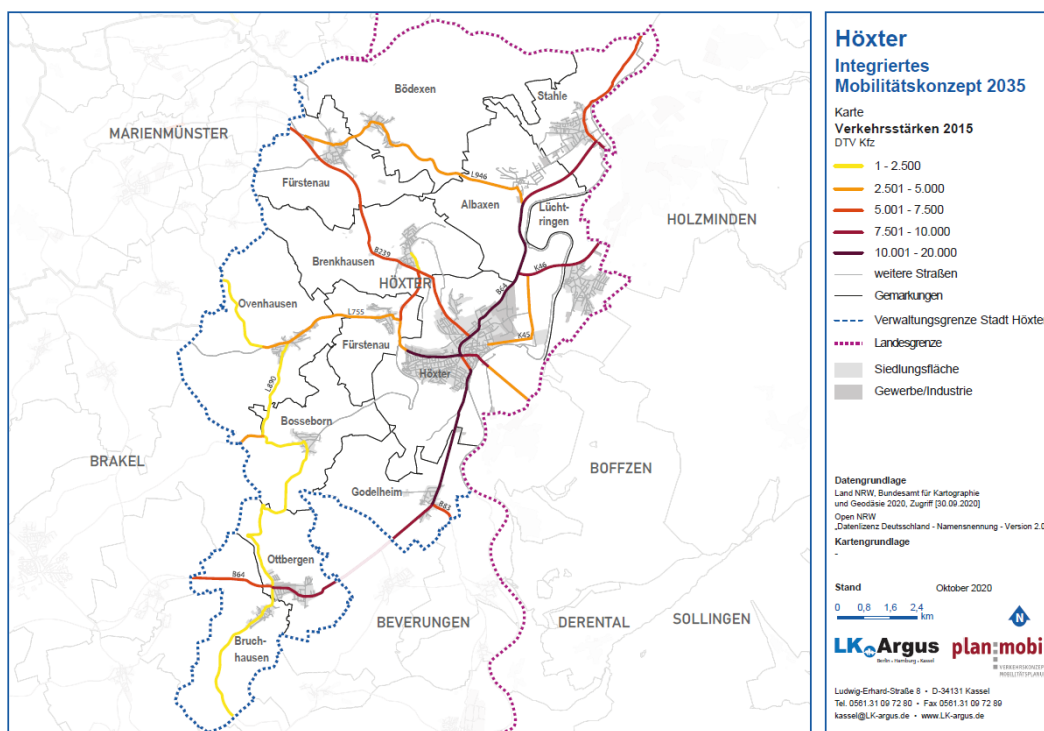
Lichtsignalanlagen und Koordinierung

Das Kfz-Verkehrsgeschehen im Straßennetz wird an Knotenpunkten vielfach über Lichtsignalanlagen geregelt, oder die Knotenpunkte sind als Vorfahrtsknoten geregelt, vereinzelt sind auch Kreisverkehre vorhanden (Lütmarser (Lütmarser Tal/Lamfert), Brenkhausen (Lamfert/B239), Höxter Kernstadt (Papenstraße/Gartenbrink)).

¹³⁸ Eigene Darstellung nach Daten Land NRW, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Zugriff [30.09.2020] / OpenStreetMap contributors (2020), <https://www.openstreetmap.org> [Zugriff 12.10.2020] Karte ohne Maßstab (o.M.) im Originalmaßstab (i.o.M) 1:115.000 siehe Anhang

5.4.5 Verkehrsstärken

Im Folgenden sind die durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrsstärken (DTV) Höxters aus der Straßenverkehrszählung 2015 dargestellt. Die höchsten Verkehrsbelastungen liegen auf der B64 ab Ottbergen bis Albaxen sowie der L755 im Abschnitt der Kernstadt Höxters mit im Durchschnitt über 10.000 bis 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die Umgehungsstraße (B64/83) weist im Bereich der historischen Kernstadt Abschnitte mit Belastungszahlen von DTV 6.137 und in Abschnitten Belastungszahlen von DTV 10.893 auf. Die zweithöchste Belastungskategorie mit 7.501 - 10.000 Kfz pro Tag wird auf der L755 im südlichen



Bereich der historischen Kernstadt und im Stadtteil Lücktrungen auf der K46 (Lücktringer Weg) sowie in den Stadtteilen Albaxen und Stahle auf der B64 erreicht. Die dritthöchste Belastungskategorie mit 5.001 – 7.500 Kraftfahrzeugen im Durchschnitt pro Tag kann auf der B239 welche vom Kernstadtbereich Richtung Westen über die Stadtteile Brenkhausen und Fürstenau verläuft festgestellt werden.

- **Karte 11:** Verkehrsstärken Höxter, STVZ 2015 DTV Kfz¹³⁹

¹³⁹ Eigene Darstellung nach Daten Land NRW, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Zugriff [30.09.2020] / OpenStreetMap contributors (2020), <https://www.openstreetmap.org> [Zugriff 12.10.2020] Daten aus Straßenverkehrszählung 2015, Karte ohne Maßstab (o.M.) im Originalmaßstab (i.o.M) 1:115.000 siehe Anhang

Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

5.4.6 Verkehrsaufkommen

Kapazitäts- bzw. Verträglichkeitsprobleme zeigen sich erfahrungsgemäß insbesondere zu den Verkehrsspitzenzeiten zwischen 6 Uhr und 8 Uhr morgens und zwischen 15 und 19 Uhr nachmittags/abends. Um Belastungsstellen sichtbar zu machen, wurden anhand von Google-Maps stichprobenartig Abfragen zu Verkehrslagen vorgenommen.

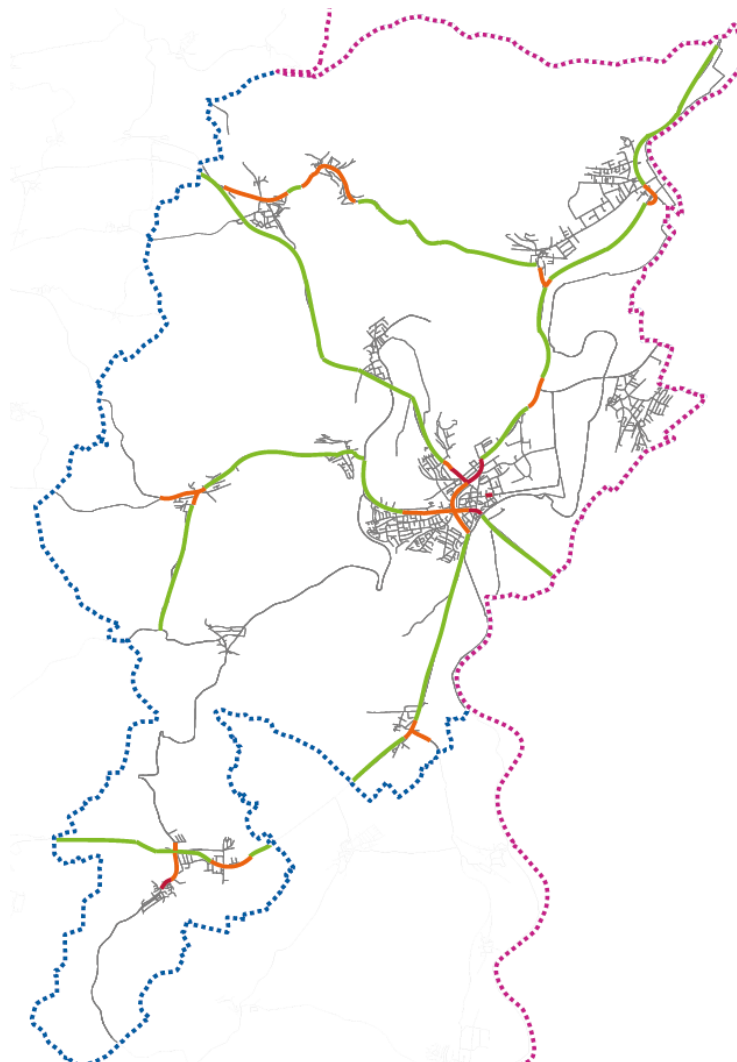
Die nachfolgende Karte stellt eine Überlagerung von verschiedenen Verkehrslagen dar. Die grünen Bereiche weisen keine Verträglichkeitsprobleme in Form von Staus oder stockendem Verkehr auf. Die orangene Farbe hebt Stellen hervor bei denen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu bestimmten Spitzenzeiten vorhanden ist. Die rote Farbe zeigt Stellen auf, in denen es im Beobachtungszeitraum in Spitzenzeiten regelmäßig zu Verträglichkeitsproblemen und damit zu Staus oder stockendem Verkehr gekommen ist.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Abbildung 86:** Darstellung Verträglichkeitsprobleme¹⁴⁰



Wie in der Darstellung erkennbar ist, sind nur in wenigen Bereichen Höxters Verträglichkeitsprobleme festzustellen. Insbesondere die Entlastungsstraße B64/B83, die Westerbachstraße / Lütmarserstraße und die Brenkhäuserstraße weisen zu Stoßzeiten zeitweise Verträglichkeitsprobleme bezogen auf den Verkehrsfluss auf.

¹⁴⁰ Die Belastungszahlen wurden anhand einer Überlagerung verschiedener Verkehrslagen ermittelt. Hierfür wurde die Verkehrslage zu unterschiedlichen Tageszeiten bei Google Maps an einem Werktag abgerufen und übereinandergelegt.

5.4.7 Motorisierungsgrad

Zum 01.01.2020 sind in Höxter insgesamt 21.055 Kfz zugelassen. Davon sind 17.034 private Pkw.¹⁴¹

Verglichen mit dem Bundesdurchschnitt liegt ein sehr hoher Motorisierungsgrad vor.

Höxter: Kfz/1000 EW

703 Kfz / 1000 Einwohner

569 private Pkw / 1000 Einwohner

Bundesdurchschnitt 2019: Kfz/1000 EW

463 Kfz / 1000 Einwohner

5.4.8 Unfälle mit Beteiligung von Kfz

Unfallstellen mit Pkw-Beteiligung

Ein Großteil der Unfälle, die sich im Jahr 2019 ereignet haben, waren mit Pkw Beteiligung (79 Pkw-Beteiligte). Bei 106 Unfällen mit Personenschaden wurden 126 Menschen verletzt und eine Person getötet (Siehe dazu Kapitel Verkehrssicherheit Seite 210 ff). Auf der nachfolgenden Karte sind die Unfälle mit Personenschaden bei denen Pkw beteiligt waren, verortet. Schwerpunkt der Unfallstellen stellt der Kernstadtbereich Höxters dar. Es zeigt sich jedoch auch, dass fast alle Ortsteile Höxters – abgesehen von Lütmarsen und Brenkhausen – von Unfällen mit Pkw-Beteiligung im Jahr 2019 betroffen waren.

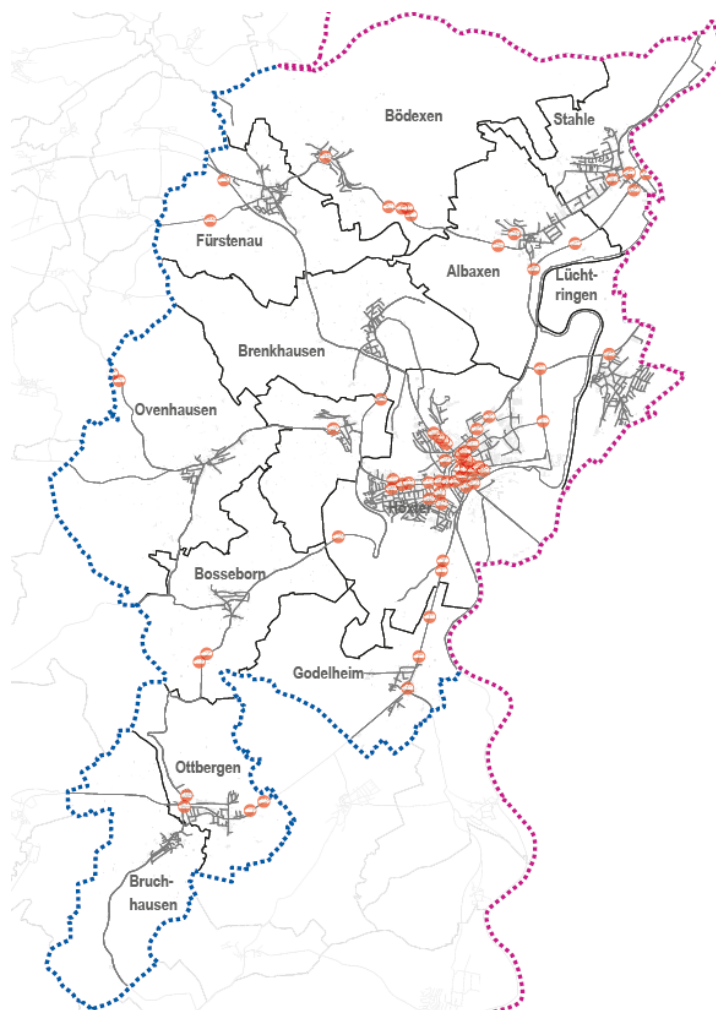
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

¹⁴¹ Vgl. IT.NRW, Düsseldorf (2020), Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten - Gemeinden, Statistik des Kraftfahrzeug- und Anhängerbestandes, Höxter, Stadt

● **Abbildung 87:** Unfallorte mit Personenschaden und Pkw-Beteiligung im Jahr 2019¹⁴²



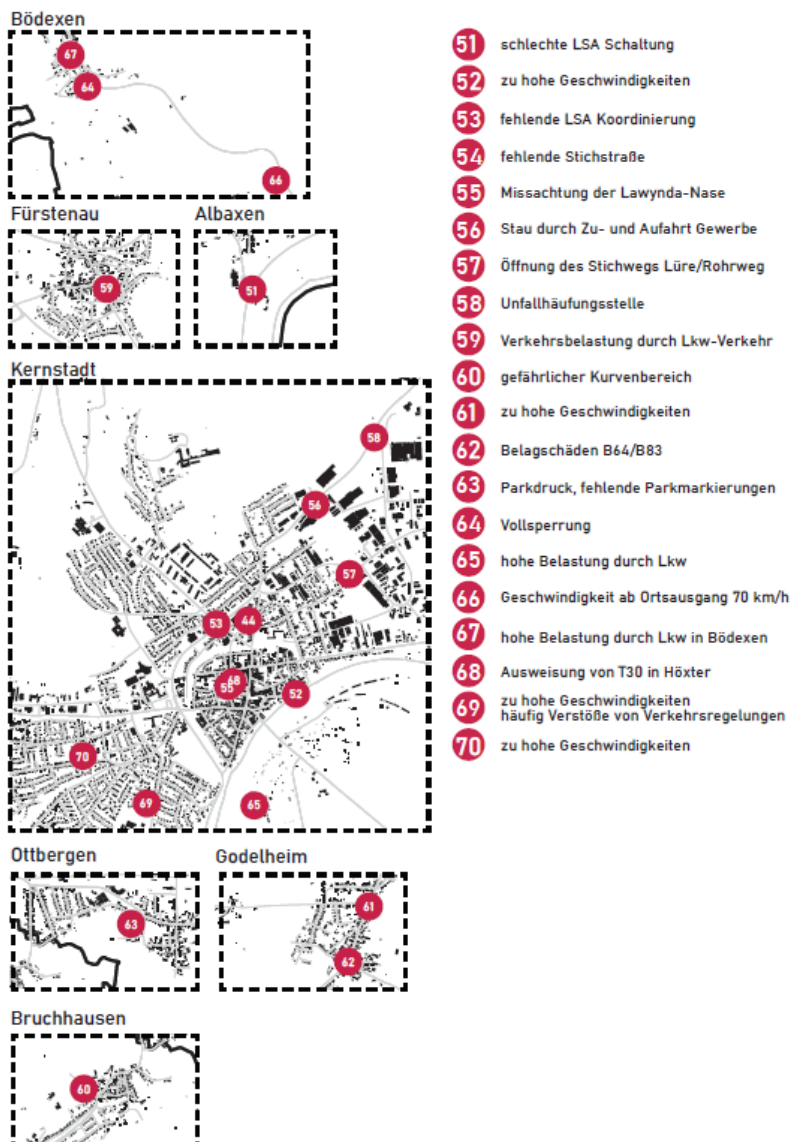
5.4.9 Problemlagen und Wünschen im Bereich des Kfz-Verkehrs

Problemlagen

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurden Problemlagen für die unterschiedlichen Verkehrsarten in Höxter abgefragt. Für den Kfz-Verkehr wurden Themen wie fehlende Koordinierung der LSA, Verkehrsbelastungen – insbesondere Verkehrsbelastungen durch den Lkw-Verkehr, hohe Geschwindigkeiten und Regelverstöße als Defizite benannt. Die genaue Verortung der einzelnen Problemlagen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

¹⁴² Eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

● **Abbildung 88:** Problemlagen im Bereich des Kfz-Verkehrs



Wünsche im Bereich des Kfz-Verkehrs

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden 186 Wünsche (Anteil von 6% aller Wünsche), bei der Online-Beteiligung 31 Wünsche (Anteil von 13%) und bei der Postkartenaktion 50 Wünsche (Anteil von 25%) im Bereich des Kfz-Verkehrs durch die Höxteraner Bevölkerung benannt.

Wünsche sind unter anderem

- die Verbesserung der Verkehrsorganisation,
- Ausbau Ortsumgehung B64 / B83,
- die Instandhaltung / Verbesserung der Straßen,

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

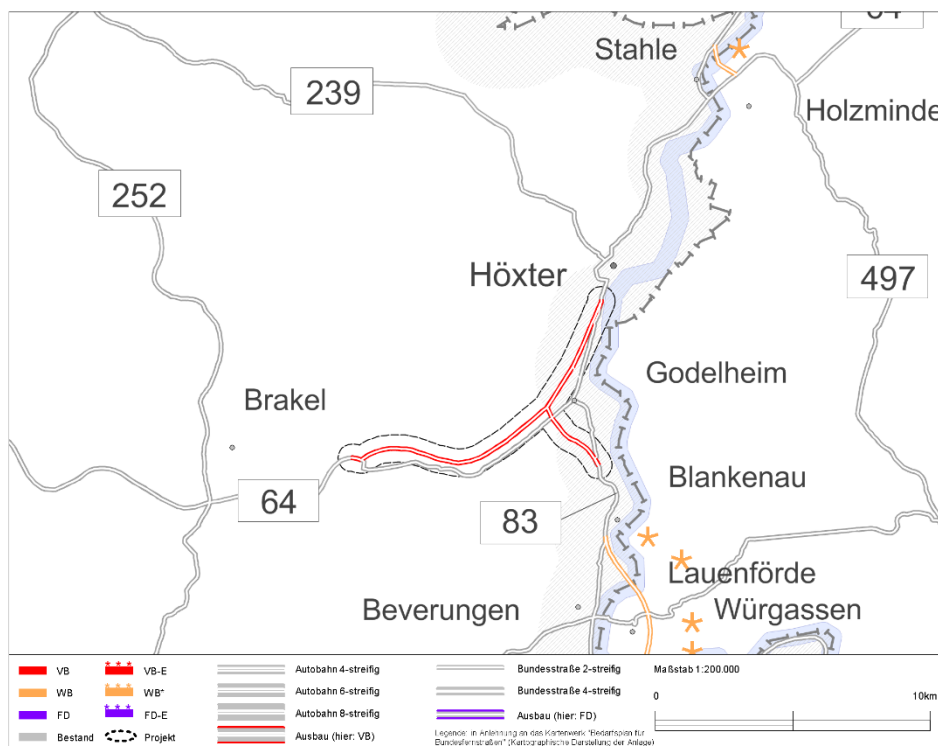
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- und die Innenstadt erreichbarkeit.

5.4.10 vorhandene Konzepte und Planungen zum Kfz-Verkehr und Straßennetz

Bundesverkehrswegeplan¹⁴³

Der Neubau der B64 Brakel – Holzminden ist im Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme im vordringlichen Bedarf eingeordnet.

● Abbildung 89: Projektübersicht¹⁴⁴

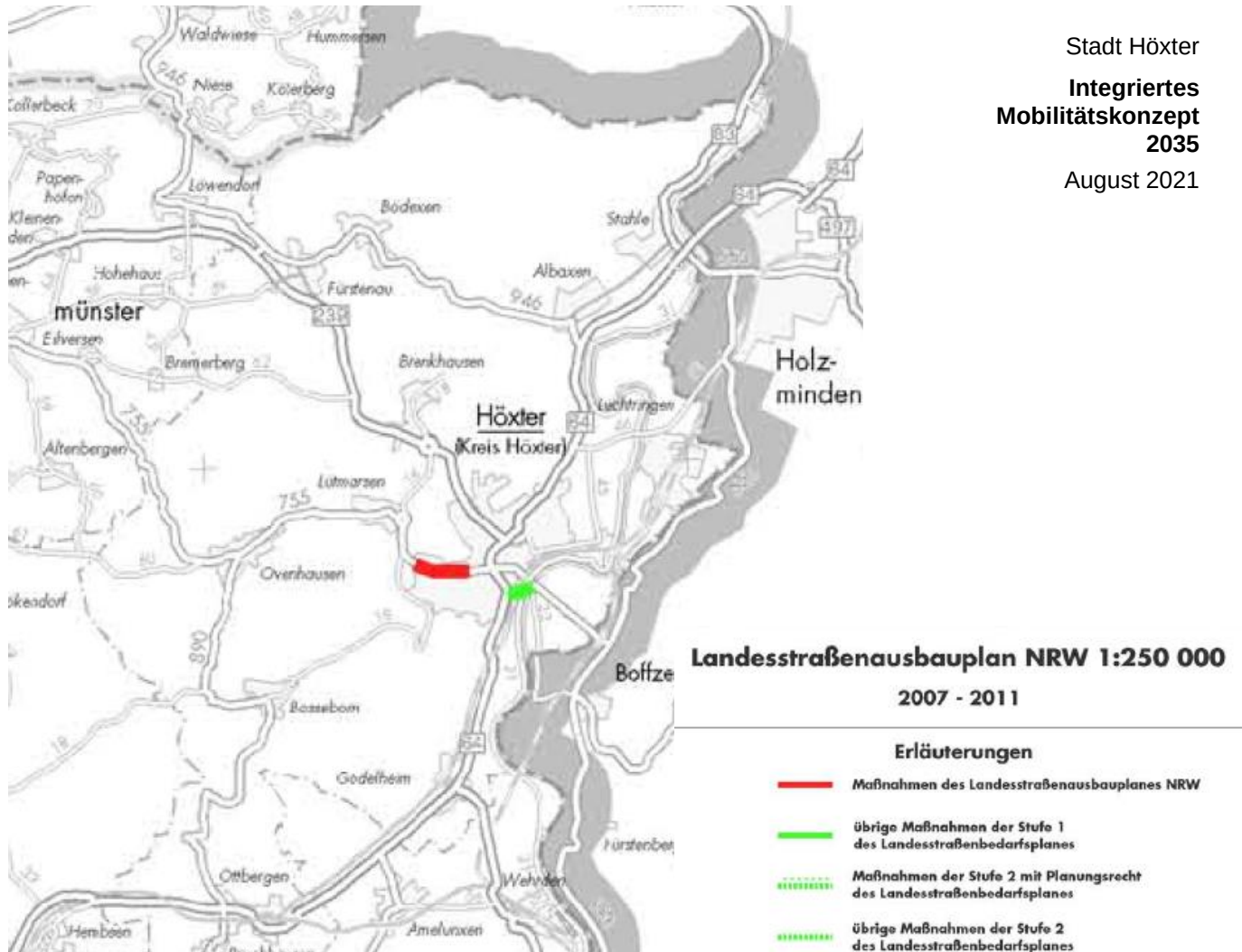


¹⁴³ Vgl. Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, URL: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64-B83-G90-NW/B64-B83-G90-NW.html> [Zugriff 31.05.2021]

¹⁴⁴ Ebd.

Landesstraßenausbauplan NRW

- **Abbildung 90:** Ausschnitt Landesstraßenausbauplan des Landes NRW (2007-2011)



Im Landesstraßenausbauplan NRW ist der Ausbau der L755 dargestellt. Der Abschnitt Höxter Overhausen – Höxter (rote Linie) ist als Maßnahme des Landesstraßenausbauplanes eingetragen. Der Abschnitt der Südumgehung L755 (grüne Linie) ist als übrige Maßnahme der Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplans eingetragen.

FNP¹⁴⁵

Im Flächennutzungsplan sind die geplanten Straßennetzergänzungen für Höxter dargestellt. Für folgende Abschnitte sind Ergänzungen / Neutrassierungen vorgesehen:

¹⁴⁵ Vgl. Stadt Höxter (2014), Flächennutzungsplan, Erläuterungsbericht

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- B64(83): Ortsumgehung bzw. Neutrassierung zur Reduzierung der Verkehrsbelastung der Ortsteile Ottbergen und Godelheim (s. auch BVWP).
- B83 bei Godelheim: Neuer Anschluss der B83 an die B64
- B 83 bei Stahle: östliche Umgehung der Ortschaft Stahle. Ein Linienbestimmungsverfahren ist noch nicht eingeleitet worden.
- L890 bei Ottbergen: Veränderung des Anschlusses der L890 an die B64(83)
- L755 / Südbrücke Höxter-Stadtkern: Verkehrsentslastung des südlichen Kernstadtbereichs durch neue Weserquerung.
- L755 Höxter – Lütmarsen: Ausbau der L755
- Anbindung Gewerbegebiet Albaxen / Stahle: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets durch Straßenverbindung

Entwicklungskonzept Innenstadt¹⁴⁶

Mit dem Entwicklungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2019 werden zum Straßennetz folgende Maßnahmen formuliert:¹⁴⁷

- Bau einer neuen Weserquerung zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Sperrung der alten Weserbrücke für den motorisierten Individualverkehr, Beschränkung für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV
- Verkehrsführung durch Schleifenerschließung der Innenstadt
- Schleifenerschließung Nord: neue Verbindung Zur Lüre / Rohrweg
- Schleifenerschließung Süd: Westerbachstraße, Wegetalstraße, Stummrige-straße

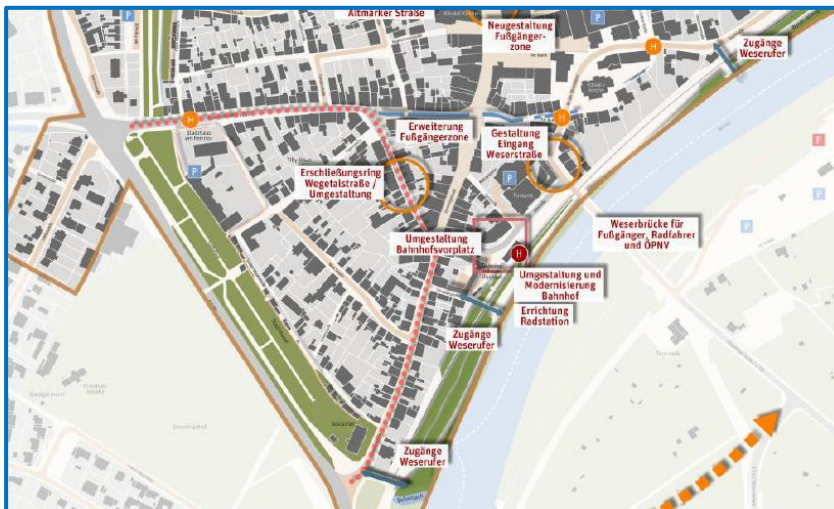
¹⁴⁶ Vgl. Stadt Höxter (2019), Innenstadt Höxter, Städtebauliches Entwicklungskonzept

¹⁴⁷ Vgl. Stadt Höxter (2019), Innenstadt Höxter, Städtebauliches Entwicklungskonzept, Seite 55-56

- **Abbildung 91:** Darstellung des Maßnahmenkonzepts Entwicklungskonzept Innenstadt 2019¹⁴⁸



- **Abbildung 92:** Maßnahmenkonzept, Teilausschnitt Schleifenerschließung¹⁴⁹



Lärmaktionsplan

Im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe für Höxter wurden folgende geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen zur Lärminderung festgelegt, wodurch Bereiche mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entstehen würden:

Prüfung von Tempo 30 kurzfristig:

¹⁴⁸ Ebd.

¹⁴⁹ Ebd.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

- L755 (Westerbachstraße) im Bereich von „Neue Straße“ bis „Stummrigestraße“

Prüfung von Tempo 30 mittel- bis langfristig:

- B64 / B83 (Pyrmonter Straße) im Bereich von „Altendorfer Straße“ bis „Karlshafener Straße“
- B83 (Karlshafener Straße) im Bereich von B64 „Driburger Straße“ bis „Karlshafener Straße“
- „Driburger Straße“ im Bereich 280m südlich der Straße „Langenbergweg“ bis B83 „Karlshafener Straße“
- B64 „Brakeler / Höxtersche Straße“ im Bereich 160m westlich der Straße „Mühlenwinkel“ bis zur Straße „Zum Klärwerk“
- B64 „Brakeler Straße“ im Bereich von 100m westlich der Straße „Wingesteiner Weg“ bis zur Straße „Am Sprung“

5.4.11 SWOT-Analyse

Insgesamt kann bezogen auf den Kfz-Verkehr in Höxter festgehalten werden, dass eine gute regionale Anbindung über die Bundes- und Landesstraßen vorhanden ist, auch wenn durch eine fehlende Autobahnanbindung kein direkter Anschluss an das überregionale Straßennetz besteht. Auch die Ortsteile sind über das vorhandene Straßennetz gut an die Kernstadt angebunden und untereinander verbunden.

Als Stärke ist hervorzuheben, dass durch die Entlastungsstraße B64/B83 der historische Kernstadtbereich von größeren Verkehrsbelastungen geschont wird. Mit dem beschlossenen Lärmaktionsplan bestehen in Höxter außerdem Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die für weitere Bereiche eine Lärmentlastung hervorrufen würden.

Als Schwächen müssen insbesondere die teilweise hohen Verkehrsbelastungen und die damit verbundenen hohen Umfeld- und Umweltbelastungen genannt werden. Insbesondere benannt werden müssen die hohen Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr. Eine gravierende Schwäche sind die hohen Unfallzahlen mit steigender Tendenz an denen das Kfz beteiligt ist sowie bestehende Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Als Risiken benannt werden kann das fehlende Vorbehaltsnetz. Mit einem differenzierten Vorbehaltsnetz kann Einfluss auf eine stadtverträgliche Verkehrslenkung und Bündelung der überörtlichen Verkehren genommen und damit gleichzeitig eine Entlastung von anderen Bereichen erzielt werden.

Ein weiteres Risiko ist der sehr hohe Motorisierungsgrad der Bevölkerung Höxters und der hohe Anteil des Kfz am Modal Split sowie die vorhandenen Verkehrsbelastungen insbesondere der L755 und der B64/B83 zwischen Ottbergen und Albaxen sowie im Kernstadtbereich und einiger Ortsteile.

Ein weiteres Risiko bezogen auf den Kfz-Verkehr sind die fehlende bzw. schleppende Umsetzung von vorhandenen Planungen. Hierbei ist unter anderem die Südumgehung zu nennen – die als Voraussetzung für die geplante Sperrung der Weserbrücke für den motorisierten Verkehr hergestellt werden muss – sowie die Neutrassierung der B64/B83.

Im Bereich des Kfz-Verkehrs bestehen viele Chancen und Potentiale eine Verbesserung der Verkehrsabläufe zu erzielen. Die bereits vorhandenen Planungen können bei Umsetzung dazu beitragen Verkehrsbelastungen wie Lärm-, Luft und stockende Verkehre oder Staus zu reduzieren. So kann mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des LAPs bspw. eine Geschwindigkeitsreduzierung und damit Lärmentlastung für belastete Bereiche erzielt werden. Es bestehen zusätzlich auch Chancen die historische Kernstadt durch weitere Maßnahmen zu entlasten und so einen Beitrag für eine lebenswertere Stadt zu leisten.

Mit den gewerblichen Entwicklungsgebieten z.B. im Weddelfeld, kann durch die Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebots und Mobilitätsmanagements für die zukünftigen Mitarbeiter direkt Einfluss auf zukünftige Verkehre genommen und somit potentiellen Verkehrsbelastungen entgegengewirkt werden.

Die Nutzung der bestehenden Chancen im Bereich des Kfz-Verkehrs sind essenziell, nicht nur vor dem Hintergrund des Klimawandels, sondern auch um eine positive Entwicklung der Stadt Höxter zu fördern.

Sollten die Chancen nicht genutzt werden, besteht das Risiko, dass sich der MIV-Anteil weiter erhöht und damit einhergehend erhöhte, Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastungen in der Kernstadt und den Ortsteilen entstehen, die sich auf die Gesundheit jedes einzelnen auswirken und einer Entwicklung zu einer lebenswerten Stadt entgegenstehen. Sollten die Gewerbegebiets- und potentiellen Siedlungserweiterungen ohne ein nachhaltiges Mobilitätsangebot gedacht werden, können weitere Verkehrsbelastungen entstehen.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Stadt Höxter

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

August 2021

STÄRKEN

- Gute regionale Anbindung
- Umgehungsstraße um den Altstadtbereich
- Lärmaktionsplan zur Reduzierung der Lärmbelastungen mit Maßnahmenkatalog
- Erreichbarkeiten der Ortsteile und der Kernstadt durch vorhandenes Straßennetz

Kfz-Verkehr



Strength
S

SCHWÄCHEN

- Hohe Verkehrsbelastungen insbesondere auf der L755 und der B64 (83) zwischen Ottbergen bis Albaxen sowie im Kernstadtbereich (10.000 bis 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag)
- Steigende Unfallzahlen mit hoher Pkw-Beteiligung
- Hohe Verkehrsbelastung einiger Ortsteile
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern wegen begrenztem Raum

Weaknesses
W

CHANCEN

- Verkehrsentlastung (Lärm, Luft, Stau) durch Umsetzung vorhandener Planungen
- Verkehrsreduzierung und Attraktivierung des südlichen Altstadtbereichs
- Lärmreduzierung und Geschwindigkeitsreduzierungen bei Umsetzung des Lärmaktionsplans
- Berücksichtigung von nachhaltigem Mobilitätsangeboten bei der Entwicklung von Gewerbe- und Siedlungsflächen kann positiven Einfluss auf zukünftige Verkehre nehmen und Verkehrsbelastungen entgegenwirken
- Einflussnahme der Verkehrsentwicklungen durch betriebliches Mobilitätsmanagement

Opportunities
O

RISIKEN

- Kein definiertes Vorbehaltsnetz
- Sehr hoher Motorisierungsgrad der Bevölkerung (703 Kfz pro Tsd. Einwohner / 569 private Pkw pro Tsd. Einwohner / Bundesdurchschnitt 463 pro Tsd. Einwohner (in 2019))
- Erhöhung des MIV-Anteils bei MIV-alfiner Stadtentwicklung und damit einhergehend Verschlechterung des Verkehrsflusses und der Umweltbelastungen
- Fehlende/schleppende Umsetzung von vorhandenen Planungen (Neubau der Weserbrücke und Sperrung für den MIV, schleppende Umsetzungen der Neutrassierung B64(83) ...)
- Weitergehende Belastungen der Ortsteile Godelheim und Ottbergen wegen fehlender Ortsumgehung / Erschwerung der Umsetzung von Maßnahmen aus dem LAP Stufe 3, da langfristige Planung der kurzfristigen Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen „im Weg“ steht
- Planungen zum Gewerbegebiet im Weddelfeld erzeugen potentiell ein hohes Verkehrsaufkommen, wodurch bei fehlender Direktanbindung und bei Nichtberücksichtigung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten das Risiko von erhöhten Verkehrsbelastungen besteht.

Threats
T

5.5 Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehre sind Verkehre, die zu erwerbswirtschaftlichen, gemeinwirtschaftlichen oder dienstlichen Zwecken entstehen. Wirtschaftsverkehr kann also sowohl der Personenwirtschaftsverkehr (bspw. Berufsverkehr) als auch der Güterwirtschaftsverkehr sein. Im Folgenden ist mit Wirtschaftsverkehr jedoch insbesondere der Güterverkehr (Lkw-Verkehre / Kurier und Expressdienste etc.) gemeint.

Stadt Höxter

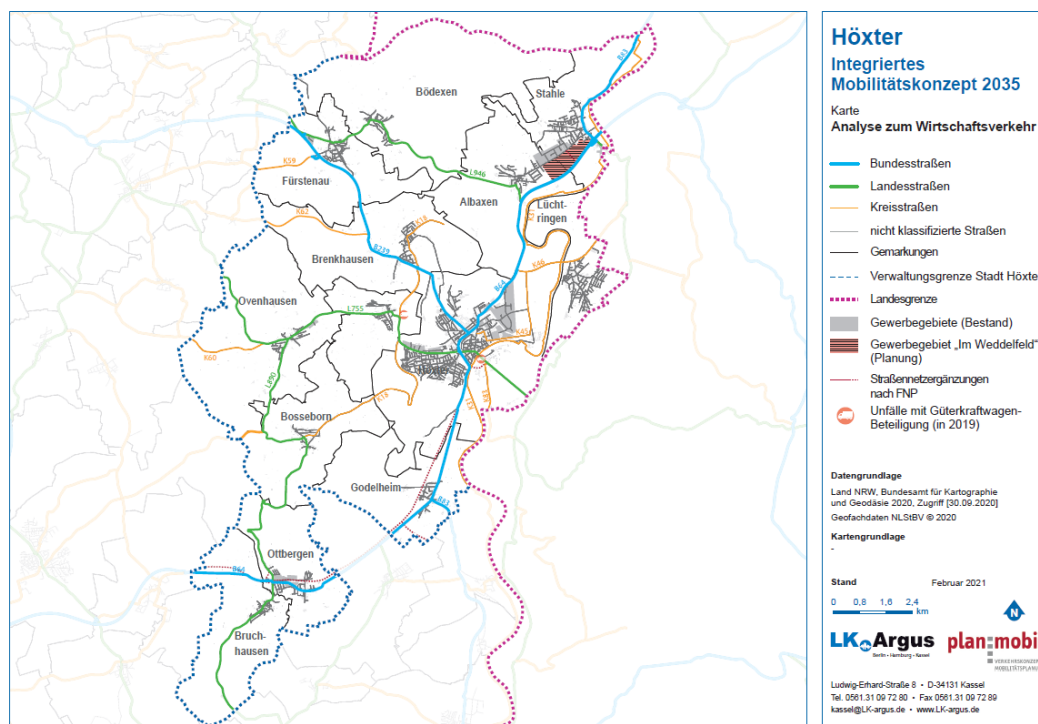
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

5.5.1 Wirtschaftsverkehrsrelevante Infrastruktur

Die Analysekarte zeigt das vorhandene Straßennetz mit Klassifizierung sowie die geplanten Straßennetzergänzungen nach Flächennutzungsplan auf. Neben den bestehenden Gewerbegebieten ist das geplante Gewerbegebiet im Nord-Osten „Im Weddelfeld“ dargestellt. Das Gewerbegebiet im Weddelfeld hat eine Fläche von ca. 70 ha und soll den gesamten Bedarf an Gewerbebeerweiterungsflächen abdecken und dazu führen, dass die Ortsteile Stahle und Albaxen zusammenwachsen. Um eine verbesserte Anbindung an die B64/B83 zu erlangen ist außerdem eine Straßennetzergänzung in diesem Bereich geplant. Die städtebauliche Entwicklungsplanung für das Gewerbegebiet wurde kürzlich eingeleitet.

● Karte 12: Analysekarte zum Wirtschaftsverkehr



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

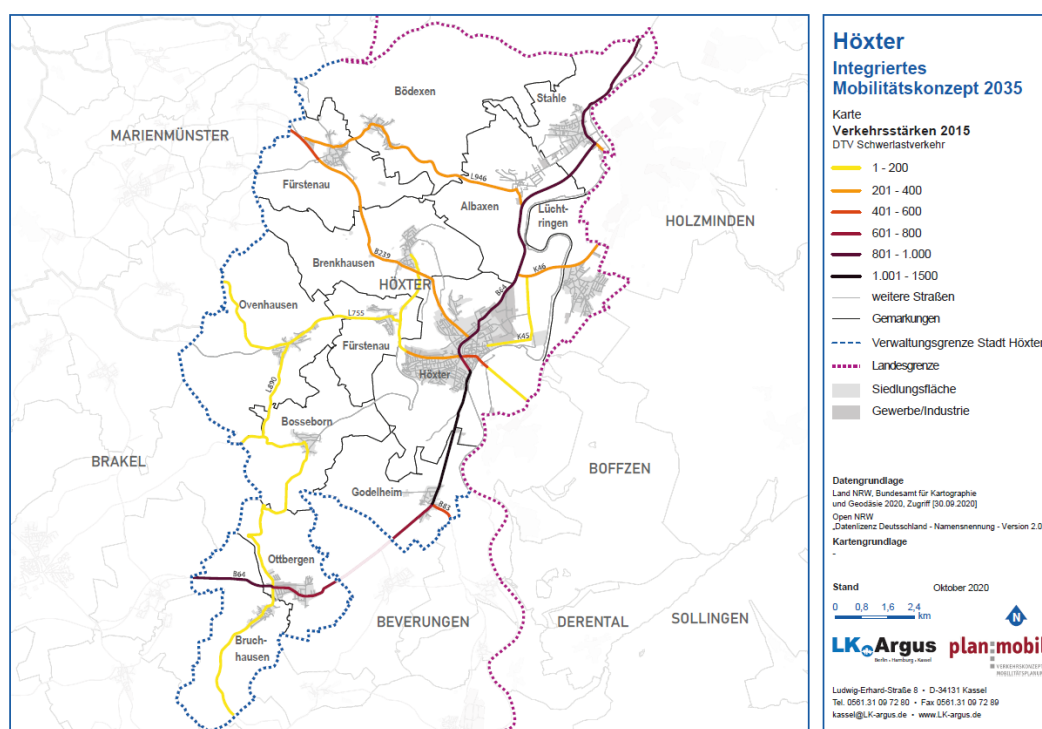
Für Höxter gibt es kein festgelegtes Vorrangroutennetz für den Lkw-Verkehr und soweit dies bekannt ist, gibt es auch keine Kooperation zum Lkw-Routing über Sevas (Teilnahme angekündigt). Weitergehend sind keine Lkw-Verbotszonen festgehalten. In Höxter bestehen zwar vereinzelt Fahrverbote für den Lkw-Verkehr – u.a. gilt bspw. für die Weserbrücke für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen temporär ein Fahrverbot – diese sind jedoch nicht kartografisch festgehalten oder aufgelistet.

5.5.2 Verkehrsstärken: Anteil Schwerlastverkehr 2015

Die höchsten Verkehrsbelastungen durch Schwerlastverkehr, mit über 1.000 Fahrzeugen am Tag (Lkw und Busse), treten im Bereich der B64 ab dem Ortsteil Godelheim bis zur Kernstadt Höxters auf. Insgesamt ist die B64 / B83 in Höxter am stärksten von Schwerlastverkehren mit über 600 Fahrzeugen (Lkw und Busse) am Tag betroffen.

Hervorzuheben ist der südlich der historischen Kernstadt liegende Bereich der L755, der bei der Verkehrszählung im Jahr 2015 von einem Schwerlastverkehrsanteil von über 400 Fahrzeugen täglich betroffen war. Seit der Sperrung der Weserbrücke in diesem Bereich im Jahr 2016 sollte sich der Schwerlastverkehr in diesem Abschnitt jedoch stark verringert haben.

● Karte 13: Verkehrsstärken Höxter 2015 DTV Schwerlastverkehr



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Unfälle mit Güterkraftwagenbeteiligung sind im Jahr 2019 nur vereinzelt im Kernstadtbereich aufgetreten.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

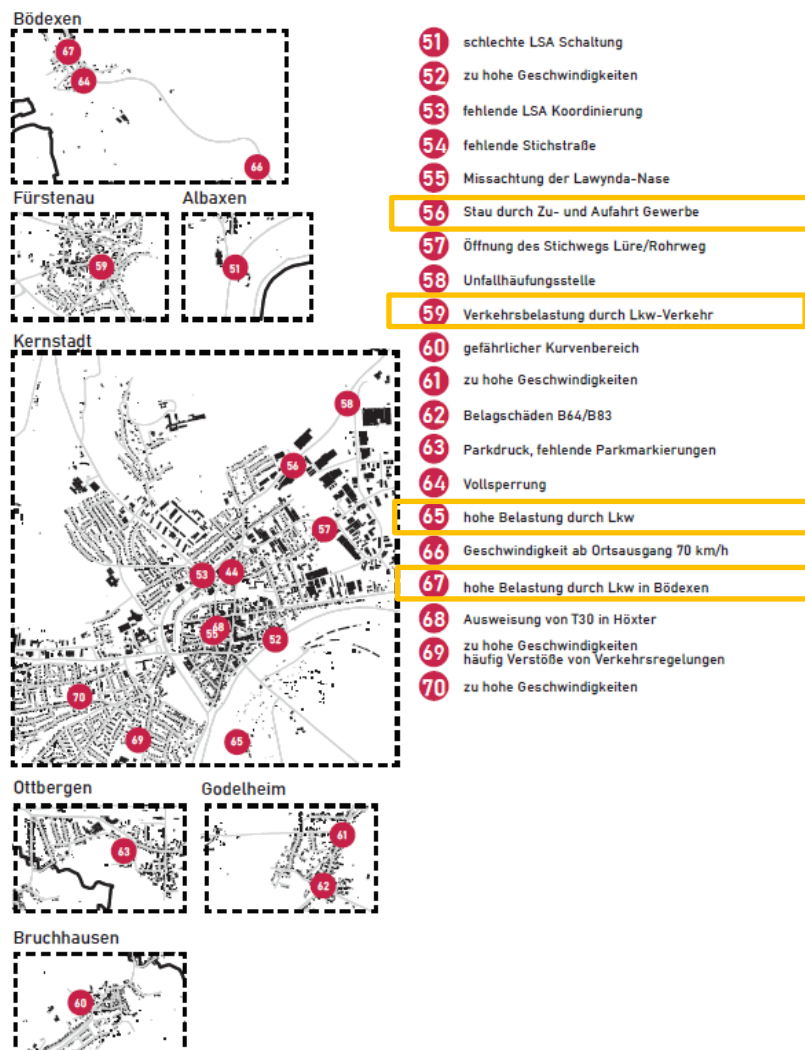
August 2021

5.5.3 Problemlagen und Wünsche im Bereich des Wirtschaftsverkehrs

Problemlagen

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurden Problemlagen für die unterschiedlichen Verkehrsarten in Höxter abgefragt. Für den Wirtschaftsverkehr wurden dort im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr Angaben zu Bereichen mit einer hohen Belastung sowie Probleme im Verkehrsablauf durch Lkw-Verkehre gemacht.

- **Abbildung 93:** Problemlagen Kfz-Verkehr - Fokus Wirtschaftsverkehr



Wünsche im Bereich des Wirtschaftsverkehrs

Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs wurden keine Angaben zu Zukunftswünschen gemacht. Anhand der benannten Problemlagen können jedoch Wünsche abgeleitet werden.

Dies wären die Reduzierungen der Belastungen durch den Lkw Verkehr und die Verkehrsorganisation im Bereich von Gewerbegebieten.

5.5.4 SWOT-Analyse:

Höxter ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort für zahlreiche – u.a. international agierende – Unternehmen. In Höxter befinden sich innerhalb der Stadtgrenzen drei wichtige Gewerbe- und Industriestandorte. Der nördlich der Kernstadt gelegene Wirtschaftspark Höxter mit der Erweiterungsfläche „Im Weddelfeld“ stellt den zukünftigen gewerblichen Entwicklungsschwerpunkt der Stadt dar.

Neben diesen Aspekten zählt die Anbindung an das klassifizierte Straßennetz sowie die geringe Unfallbeteiligung aus dem Bereich Wirtschaftsverkehr zu den Stärken. Für die Atmosphäre, die Attraktivität der Kernstadt und die Entlastung für andere Verkehrsteilnehmer kann die aktuelle Sperrung für den Schwerlastverkehr auch als Stärke benannt werden.

Der Schwerlastverkehr stellt durch die Verursachung von Verkehrsbelastungen insbesondere im Bereich der B64/B83 zwischen Ottbergen und Godelheim sowie in der Kernstadt eine Schwäche dar. Zusätzlich ist keine kurze Wegeführung des Schwerlastverkehrs zu den Zielen vorhanden, da kein direkter Autobahnanschluss besteht. Des Weiteren bestehen keine bzw. nur sehr eingeschränkt Möglichkeiten eine Verlagerung des Warentransports auf die Schiene vorzunehmen.

Chancen zur Verbesserung der Schwächen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs bestehen durch alternative Antriebe sowie durch eine Fokussierung der Entwicklung des Gewerbegebiets auf Klimabelange und Nachhaltigkeit. Mit dem Bau einer Stichstraße im Rahmen der Gewerbegebietserweiterung können für Albaxen Verkehrsentslastungen vom Wirtschaftsverkehr erzielt werden. Bei der Ausarbeitung von Maßnahmen sollten insbesondere Trends wie der steigende Online-Handel und den damit zusammenhängenden KEP-Lieferungen berücksichtigt werden. Chancen zur Reduzierung von Konflikten bestehen zum Beispiel durch die Etablierung von Ladezonen oder durch eine Bündelung von Lieferungen und der Nutzung von Kleintransportern. Der Neubau der B64/B83 im Bereich Godelheim und Ottbergen kann zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch den Wirtschaftsverkehr führen.

Sollten die Chancen nicht genutzt werden besteht das Risiko der zunehmenden Belastungen und Erhöhung der Konflikte in den Ortsteilen und der Kernstadt durch den Wirtschaftsverkehr.

Wirtschaftsverkehr



STÄRKEN

- Attraktiver Wirtschaftsstandort mit zahlreichen international agierenden Unternehmen
- Anbindung durch klassifiziertes Straßennetz gewährleistet
- Entwicklungsstandort im Weddelfeld
- Geringe Unfallbeteiligung des Güterkraftverkehrs im Jahr 2019
- Aktuelle Sperrung für Kfz über 3,5 Tonnen im Bereich der historischen Kernstadt

Strength
S

SCHWÄCHEN

- Hohe Verkehrsbelastungen durch den Schwerlastverkehr insbesondere im Bereich der B64/B83 zwischen Ottbergen/Godelheim und der Kernstadt
- Keine kurze Wegeführung des Schwerlastverkehrs, da keine direkte Autobahnanbindung vorhanden ist / Belastungen von Ortsteilen durch fehlende Umgehungsstraßen
- Kein vorhandenes Potential zu Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene

Weaknesses
W

CHANCEN

- Nutzen alternativer Antriebe zur Verbesserung der Luftqualität
- Entwicklungspotential des Gewerbegebiets am Weddelfeld als Gewerbegebiet mit Fokus auf Klimabelange und Nachhaltigkeit. Schaffung von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe und Angebot zur Bündelung des Warentransports von Gütern.
- Entlastung der Ortschaften Stahle und Albaxen von Schwerlastverkehr bei direkter Anbindung des Wirtschaftsparks an die B 64(83)
- Berücksichtigung der Trends des Online-Handels und der damit zusammenhängenden Kurier- und Expressdienste durch Schaffung von ausgewiesenen Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr. Dies verhindert Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und regelwidriges Verhalten
- Neubau B64(83)n zur Entlastung der Ortschaften Godelheim und Ottbergen

Opportunities
O

RISIKEN

- Verstärkungen der Belastungen in den Orten Godelheim, Ottbergen, Stahle, Albaxen und der Kernstadt durch potentielle Erhöhung der Lkw-Verkehre
- Erhöhung von Konflikten zwischen KEP-Diensten (Kurier- und Express-diensten) und anderen Nutzern des Straßenraums

Threats
T

5.6 Ruhender Verkehr

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

Anlagen und Organisation des ruhenden Verkehrs haben nachhaltige Auswirkungen auf die Entwicklung und Struktur der Städte und Gemeinden. Die Art und Weise der Parkraumbereitstellung und deren Bewirtschaftung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Qualität des Verkehrsablaufes im Straßennetz sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen. Die Parkraumplanung ist daher integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung.¹⁵⁰

Zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs gehören die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugängliche Parkplätze und Parkbauten sowie die privaten Flächen und Bauten, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen.¹⁵¹

5.6.1 Parkraummanagement in Höxter

Vorhandenes Parkraumangebot und Bewirtschaftungsform

Die Organisation des ruhenden Verkehrs findet in Höxter über Parkhäuser, Tiefgaragen und Stellplätze im öffentlichen Raum statt. Das Parkplatzangebot ist in Höxter zum Teil sowohl in den Parkhäusern und Tiefgaragen als auch im öffentlichen Raum bewirtschaftet. Die folgenden Darstellungen (Abbildung 94: Parkplätze in Höxter mit Bewirtschaftungsform) zeigt die genaue Bewirtschaftungsform und die Anzahl der vorhandenen Stellplätze auf.

Insgesamt sind in der Kernstadt Höxters 1118 Stellplätze für Autos vorhanden. Davon sind knapp über 50% bewirtschaftet. Für 339 Stellplätze können Parktickets über Easy-Park per Handy-App gebucht werden.

¹⁵⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausgabe 2005, S. 7

¹⁵¹ Vgl. ebd.

- **Abbildung 94:** Parkplätze in Höxter mit Bewirtschaftungsform¹⁵²



öffentliche Parkplätze

	Parkhäuser/Großraumparkplätze	Anzahl	Höchstparkdauer	Gebühr
gebührenpflichtig	1 Parkhaus Bachstraße	265	unbegrenzt	je angefangene halbe Stunde 0,6 € = 1,20€/STd.
	2 Tiefgarage Post	86	unbegrenzt	je angefangene halbe Stunde 0,6 € = 1,20€/STd.
	3 Berliner Platz	165	unbegrenzt	je Stunde 1€ (Mindestgebühr = 0,10€) Halbtagsausweis (5 Std.) = 4€ Tagesausweis (10 Std.) = 6€ Wochenkarte = 15€ Monatskarte = 30€
	4 Amtsgericht (Rosenstraße)	22	unbegrenzt	je Stunde 1€ (Mindestgebühr = 0,10€)
gebührenfrei	5 Floßplatz	140	unbegrenzt	gebührenfrei
	6 Am Roten Turm/Petriwall	55	unbegrenzt	gebührenfrei
	7 An der Steinmühle	70	unbegrenzt	gebührenfrei
	8 Godelheimer Straße unterhalb Felsenkeller	110	unbegrenzt	gebührenfrei
Parkscheibenregelung	9 Ehem. Hallenbad (Luisenplatz)	32	4 Stunden	Parkscheibe (werktags)*
	10 Berliner Platz 1	10	2 Stunden	Parkscheibe (werktags)*
	11 Gartenstraße	32	2 Stunden	Parkscheibe (Mo-Fr 8-18 Uhr)
	12 Tiefgarage Stadthaus Innenhof	24 (52)	1 Stunden	Parkscheibe (Mo-Fr 7-18 Uhr)
	13 Unterm Ziegenberg	18-20	2 Stunden	Parkscheibe (werktags 9-19 Uhr)
	14 Parkplatz Sparkasse	ca. 26	2 Stunden	Parkscheibe

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

¹⁵² Eigene Darstellung, Daten Stadt Höxter (2021)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

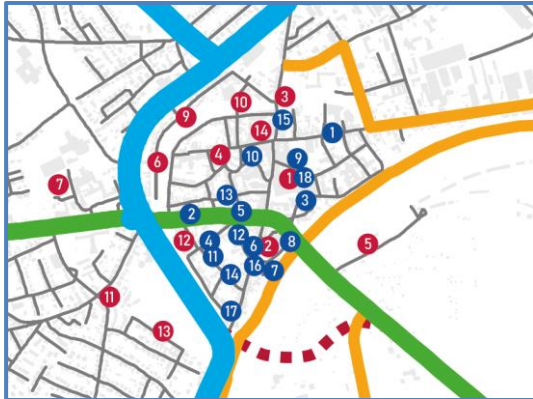
August 2021



Stellplätze im öffentlichen Raum

	Parkhäuser/Großraumparkplätze	Anzahl	Höchstparkdauer	Gebühr
gebührenpflichtig	1 Corbiestraße	29 2 Behinderten-Parkplätze	1 Stunde	je Stunde 1€ (Mindestgebühr 0,10€)
	2 Westerbachstraße	16	1 Stunde	je Stunde 1€ (Mindestgebühr 0,10€)
	3 An der Kiliankirche	3 2 Behinderten-Parkplätze	1 Stunde	je Stunde 1€ (Mindestgebühr 0,10€)
	4 Gänsemarkt/Papenstraße	4	30 Minuten	je angefangene 10min = 0,10€
	5 Westerbachstraße „Westbomke“	4	15 Minuten	0,20€ (Kurzzeitparkplatz)
	6 Sackstraße neben der Post	4 1 Behinderten-Parkplatz	15 Minuten	0,20€ (Kurzzeitparkplatz)
	7 Bahnhof	6 1 Behinderten-Parkplatz	15 Minuten	0,20€ (Kurzzeitparkplatz)
gebührenfrei	8 Uferstraße/Weserstraße	1 Behinderten-Parkplatz		
	9 Hennekenstraße	2 AG light Parkplätze		
	10 Möllinger Straße	3 Behinderten-Parkplätze		
	11 Carportanlage Neue Straße	10	unbegrenzt	gebührenfrei
Parkscheibenregelung	12 Gänsemarkt (Wegetalstraße 3)	5 1 Behinderten Parkplatz	1 Stunde	Parkscheibe (werktags)
	13 Nagelschmiedstraße	5	1 Stunde	Parkscheibe (werktags)
	14 Neue Straße	5	1 Stunde	Parkscheibe (werktags)
	15 Nicolaistraße	3	30 Minuten	Parkscheibe (werktags)
	16 Uferstraße	9	1 Stunde	Parkscheibe (werktags)
	17 Stummrigestraße 56	5-6	1 Stunde	Parkscheibe (werktags 7-17 Uhr)
	18 Heiligeisstraße	4-5	1 Stunde	Parkscheibe (werktags 9-19 Uhr)

- **Abbildung 95:** Karte Verortung des Parkraum-/Stellplatzangebots

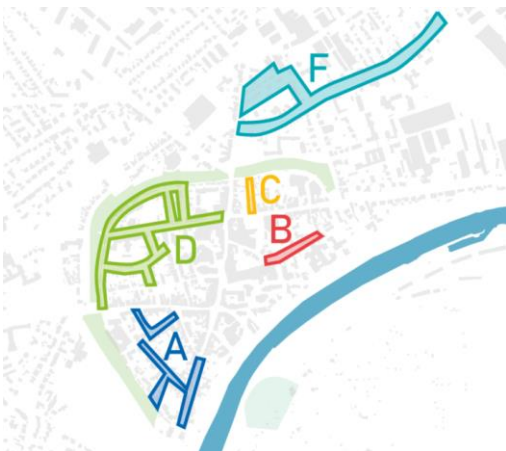


Bewohnerparken

In Höxter gibt es 5 Bewohnerparkzonen, in denen Bewohner mit Bewohnerparkausweisen parken können.

- Bewohnerbereich A: Stummrigestraße, Papenstraße, Neue Straße, Fuhlenstraße
- Bewohnerbereich B: Rodewiekstraße
- Bewohnerbereich C: Glockenpfuhl
- Bewohnerbereich D: Grubestraße, Knochenbachstraße, Taubenstraße, Charlottenstraße, Wallstraße, Obere Mauerstraße, Altmärkerstraße
- Bewohnerbereich F: Rohrweg, Roonstraße, Albaxer Straße, Friedrichstraße

- **Abbildung 96:** Bewohnerparkzonen¹⁵³



¹⁵³ LK Argus Kassel GmbH (2021), Bewohnerparkzonen Höxter

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Nutzerverhalten

● **Tabelle 11:** Nutzer des Handyparkens

Parkzone	Transaktio- nen (Parkvor- gänge)	Parkzeit in Minuten	Durchschnittliche Parkzeit in Minuten
Tiefgarage Post	59	6.205	105
Amtsgericht (Rosenstraße)	51	5.760	113
Berliner Platz	31	2.736	88
Corbiestraße	23	783	34
An der Kiliankirche	21	522	25
Westerbachstraße	13	509	39
Sackstraße neben Post	13	165	13
Gänsemarkt / Papenstraße	8	157	20
Westerbachstraße (West- bomke)	7	106	15
Bahnhof	2	34	17
Gesamtsumme	228	16.976	46,87

Abschließende Aussagen zur Nutzung / Auslastung der Parkplätze liegen nicht vor.

Durch den Anbieter Easy-Park konnten für die oben genannten Parkzonen Aussagen zur durchschnittlichen Parkzeit der Nutzer des Handyparkens gemacht werden. Die oben dargestellten Werte beziehen sich auf den Zeitraum 01.01.2021 bis 31.01.2021. Die längste Parkdurchschnittsdauer findet sich in den Parkzonen Tiefgarage Post (1 Stunde und 45 Minuten), Amtsgericht (1 Stunde 53 Minuten) und Berliner Platz (1 Stunde 28 Minuten) wieder.

Stellplatzsatzung

Für Höxter wurde im Jahr 2004 eine Stellplatzsatzung beschlossen. Darin ist ausschließlich geregelt, dass Ablösesummen bei nicht Errichtung von Stellplätzen zu zahlen sind. Diese sind in drei Gebietszonen aufgeteilt.¹⁵⁴

- Gebietszone I:

Innenstadtbereich des Stadtkerns Höxter, begrenzt durch Wallanlagen und Weiser.

Höhe des Geldbetrags: 4600,- €

- Gebietszone II:

Übriger Bereich des Stadtkerns Höxter

Höhe des Geldbetrags: 1530,- €

- Gebietszone III:

Ortschaften Albaxen, Bödexen, Bosseborn, Brenkhausen, Fürstenau, Godelheim, Lühtringen, Lütmarsen, Ottbergen, Ovenhausen und Stahle

Höhe des Geldbetrages: 970,-€

Abweichungen sind mit der Stellplatzsatzung für

- Vorhaben zur Schließung von vorhandenen oder durch Abriss geschaffenen Baulücken, die gem. § 176 Baugesetzbuch mit einem Baugebot belegt werden könnten
- Vorhaben in Sanierungsgebieten, für die eine Sanierungssatzung gemäß § 142 Baugesetzbuch besteht
- Bauvorhaben, die der Beratung oder sozialen, kirchlichen oder gesundheitlichen Zwecken dienen und von besonderem öffentlichen Interesse sind (z.B. Verbraucherberatung, Paritätische Wohlfahrtsverbände, etc.)
- Neuerrichtung eines gleichartigen Gebäudes an derselben Stelle als Ersatz für ein beseitigtes Gebäude
- wesentliche Nutzungsänderungen von bestehenden baulichen Anlagen

festgelegt.¹⁵⁵

¹⁵⁴ Vgl. Stadt Höxter (2004), Satzung über die Festlegung des Geldbetrags und der Gebietszonen bei der Ablösung von Stellplätzen nach §51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 01.03.2000 vom 02 März 2004

¹⁵⁵ Ebd.

Die zu zahlenden Ablösesummen je Stellplatz beträgt bei den genannten Fällen abweichend 1000,-€ in Gebietszone 1.

Mit der Stellplatzsatzung von 2004 sind keine individuellen Vorgaben der zu errichtenden Stellplätze festgelegt und daher gelten die Regelungen der Landesbauordnung. Es sind mit der aktuellen Stellplatzsatzung daher keine Kriterien zur Minderung der Kfz-Stellplatzforderungen (Festlegung Stellplatzäquivalente, z.B. bei Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen, etc.) und keine Kriterien zur Förderung der Elektromobilität (Schaffung von Voraussetzung für die Ausrüstung von Stellplätzen mit Ladepunkten für E-Fahrzeuge) festgelegt.

Parkleitsystem

In Höxter besteht aktuell kein Parkleitsystem welches die vorhandenen Parksuchverkehre gezielt in die bestehenden Parkieranlagen oder Stellplätze im öffentlichen Raum leitet.

5.6.2 Problemlagen und Wünsche im Bereich des ruhenden Verkehrs

Problemlagen

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurde nach Stärken und Schwächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten in Höxter gefragt. Im Themenfeld ruhender Verkehr wurden Parkplätze mit Aufwertungspotenzial, zu kleine Parkplätze benannt sowie Vorschläge für die Schaffung weiterer Parkplätze kartografisch verortet.

Problemlagen - E-Mobilität, Öffentlicher Raum, ruhender Verkehr, Wirtschaftsverkehr

Stahle



Kernstadt



Ottbergen



- 82 zu wenig öffentliche Ladepunkte für E-Mobilität
- 83 Nutzung der Brachfläche zur LGS
- 84 Umnutzung Güterbahnhof zur Parkplatznutzung
- 85 Aufwertung des Parkplatzes
- 86 Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten
- 87 Parkplatz zu klein
- 88 Anbindung an das Gewerbegebiet

Weitere Probleme ergeben sich durch Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radverkehr (Kapitel 5.2.5 Problemlagen).

Wünsche im Bereich des ruhenden Verkehrs

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden 57 Wünsche, bei der Online-Beteiligung 6 Wünsche und bei der Postkartenaktion 43 Wünsche im Bereich des ruhenden Verkehrs genannt.

Als Wünsche genannt wurden:

- Ein verbessertes Parkplatzangebot
- Die Etablierung eines Parkleitsystems
- Die Digitalisierung im ruhenden Verkehr
- Das Thema Parkraumbewirtschaftung
- Geringere Parkgebühren

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

5.6.3 Vorhandene Planungen/Konzepte zum ruhenden Verkehr

ISEK

Im ISEK sind folgende Maßnahmen zum Thema ruhender Verkehr benannt: ¹⁵⁶

- Anlage eines Besucherparkplatzes auf der Bahnbrache
- Anlage eines Bedarfsparkplatzes südlich des Dreizehnlindenhauses
- Rückbau des Parkplatzes nördlich des Dreizehnlindenhauses
- Integration des öffentlichen Stellplatzangebots in eine Bebauung Berliner Platz/Albaxer Straße
- Entwicklung eines Parkleitsystems und eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts

Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter (2014)¹⁵⁷

Im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzepts für die Stadt Höxter wurden Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ausgearbeitet.

¹⁵⁶ Stadt Höxter (2009), Innenstadt Höxter, Städtebauliches Entwicklungskonzept

¹⁵⁷ Vgl. Stadt Höxter (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept, Endbericht

● **Abbildung 97:** Maßnahmensteckbrief zum Thema ruhender Verkehr

Mob 6	Stadtweite Ladeinfrastruktur und kostenloses Parken für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs	
Kurzbeschreibung:		
Die Möglichkeiten einer Kommune zur Förderung der Elektromobilität sind neben einem Förderprogramm vor allem über die Einrichtung von Ladeinfrastruktur möglich. Die Stadt Höxter könnte Standorte zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge prüfen und während des Ladevorgangs kostenloses Parken anbieten. Auf diese Weise wird die Nutzung von Elektromobilität in der Stadt gefördert. Für die Einrichtung der Ladesäulen sollte auch die Ergänzung durch Solarmodule geprüft werden, um den benötigten Strom direkt vor Ort regenerativ produzieren zu können.		
Handlungsschritte:		
1. Standorte für Elektrotankstellen auf dem Stadtgebiet festlegen; 2. Elektrotankstellen (nach Möglichkeit mit Solarmodul) errichten; 3. Prüfen, ob die Parkplätze an den Tankstellen während des Ladevorgangs kostenlos zur Verfügung gestellt werden können		
Zielgruppe:	Verantwortliche und Beteiligte:	
Bürger/-innen	Stadt Höxter, Energieversorger	
Erfolgsindikator:		
Nutzungszahlen des Angebots		
Kriterienbewertung:	Anmerkung:	
CO ₂ -Reduktion	-	Wirkung als allgemein bessere Voraussetzungen für Elektromobilität bereits in Referenzannahmen eingeschlossen
Regionale Wertschöpfung	+	gering
Finanzieller Aufwand (Sachkosten, Dritte)	+++++	Kosten fallen für Energieversorger an, Stadt stellt Grundstücke zur Verfügung
Zeitlicher Aufwand (Personal)	+++	ca. 30 Tage für Mitarbeiter zur Betreuung und Kooperation mit Energieversorger
Aufwand-Nutzen-Relation	+++	mittel
Durchführungszeitraum: 2020		

Stadt Höxter

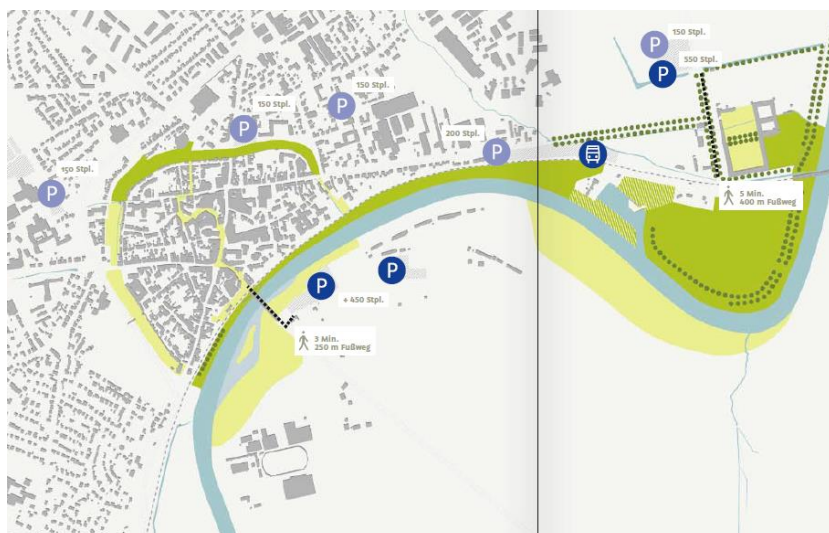
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Landesgartenschau 2023

An einem Spitzentag mit 9.000 Besuchern wird von einem Stellplatzbedarf von 2.025 Pkw Stellplätzen, 34 Bus Stellplätzen und 450 Fahrradstellplätzen ausgegangen.

● **Abbildung 98:** Übersicht Parkplätze zur Landesgartenschau



5.6.4 SWOT-Analyse

In Höxter ist ein gutes Angebot an Parkplätzen vorhanden. Mit der Bewirtschaftung und der Ausweisung von Bewohnerparken wird bereits Einfluss auf den ruhenden Verkehr und auf die Reduzierung von Parksuchverkehren genommen. Zusätzlich ist ein Teil der Parkplätze über das Handy bezahlbar und somit wird der Parkvorgang und die Ticketzahlung einfach und bequem gestaltet.

Neben Stellplätzen/Parkplätzen für den ruhenden Verkehr sind in Höxter auch Radabstellanlagen dezentral verteilt vorhanden.

Als Schwäche bezogen auf das Thema ruhender Verkehr wird gesehen, dass nicht alle Parkplätze bewirtschaftet werden, wodurch unnötige Parksuchverkehre zum Ergattern eines kostenfreien Parkplatzes hervorgerufen werden. Insgesamt gibt es zwar ein gutes Angebot an Stellplätzen, jedoch sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte oder behinderte Menschen nicht genügend Sonderparkplätze vorhanden. Hinzu kommt, dass die Anordnung der Sonderparkplätze teilweise unnötig weite Wege zu Zielen bedingt.

Weitere Schwächen sind ein fehlendes Parkleitsystem, um Verkehre direkt zu Parkplatzangeboten zu lenken und die Vielzahl an Parkplätzen im öffentlichen Raum. Diese verstärken die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern, da sie die ohnehin schon geringen Straßenquerschnitte und die nutzbare Fläche weiter schmälern. Zusätzliche Defizite werden in einer fehlenden differenzierten Stellplatzsatzung mit festgelegten stellplatzmindernden Maßnahmen gesehen.

Bezogen auf den Radverkehr wurde festgestellt, dass nicht ausreichend Radabstellanlagen vorhanden sind und es keinen genügenden Witterungsschutz gibt. Zum Teil sind die vorhandenen Radboxen in einem schlechten Zustand und das Abschließen ist nur über ein eigenes Radschloss möglich.

Chancen zur Verbesserung des ruhenden Verkehrs und der damit zusammenhängenden Verkehre gibt es viele. Zum einen kann durch die Schaffung eines Parkleitsystems Einfluss auf die Verkehrslenkung und somit auf die Verkehrsbelastung genommen werden und die Bewirtschaftung von Parkraum reduziert Parksuchverkehre. Durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen Raum in Parkieranlagen können Konflikte reduziert und insbesondere Unfallpotenziale verringert werden. Die Bündelung des Parkplatzangebotes mit weiteren Mobilitätsangeboten kann zudem Synergieeffekte hervorrufen und einen Beitrag zu einer flexiblen Fortbewegung leisten. Des Weiteren kann dadurch der Entstehung von monofunktionalen Räumen entgegengewirkt werden. Durch die Schaffung von Ladesäulen für E-Mobilität können Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel und Antriebe geschaffen werden und die Nutzung des E-Bikes oder E-Lastenrads gefördert werden.

Sollten diese Chancen nicht genutzt werden, besteht die Gefahr, dass Konflikte, die durch den ruhenden Verkehr ausgelöst werden, verstärkt werden. Hierbei ist unter anderem das Thema der Verkehrssicherheit zu nennen – ruhender

Verkehr im öffentlichen Raum birgt Unfallpotentiale, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen und für Radfahrer – aber auch das Thema der ungerechten Aufteilung des öffentlichen Raums ist bedeutend, da dieser durch das Parken zu einem Großteil nicht für aktive Nutzungen zur Verfügung steht.

Da aktuell ein Großteil des Parkens am Straßenrand stattfindet, bestehen außerdem Konflikte zwischen Lieferdiensten und dem ruhenden Verkehr, der sich potentiell durch Trends wie dem Online-Handel verstärken wird.

Da der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum eine direkte Auswirkung auf die Attraktivität der Stadtgestalt hat, besteht das Risiko, dass sich das Image Höxters verschlechtert, sollte die Situation in diesem Bereich nicht verbessert werden.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Stadt Höxter

Integriertes Mobilitätskonzept 2035

August 2021

ruhender Verkehr



STÄRKEN

- Bewirtschaftung des bestehenden Parkraumbereichs
- Bewohnerparkzonen
- Gutes Angebot an vorhandenen Parkplätzen
- Handy-Parken wird für einen Teil der bestehenden Parkplätze angeboten
- Dezentrale Anordnung von Fahrradabstellanlagen

Strength

S

SCHWÄCHEN

- Nicht alle Parkplätze werden bewirtschaftet
- Geringes Angebot an Parkplätzen für Behinderte und Mobilitätseingeschränkte Menschen
- Teilweise schlechte Anordnung der Behindertenparkplätze mit weiter Wegführung zu Zielen
- Kein Parkleitsystem vorhanden
- Stellplätze im öffentlichen Raum bei engen Straßenquerschnitten und Nutzungskonflikten
- Keine differenzierte Stellplatzsatzung mit Festlegung von stellplatzmindernden Maßnahmen, lediglich die Benennung von Ablösesummen
- Noch zu geringes Angebot an Fahrradabstellanlagen, meist fehlender Wetterschutz
- Zu wenige und zu unattraktive Fahrradboxen

Weaknesses

W

CHANCEN

- Optimierung des Parkraumbereichs und Verlagerung des ruhenden Verkehrs in vorhandene Parkierungsanlagen
- Verbesserung der Parkleitung und Reduzierung von Parksuchverkehren durch Parkleitsystem und konsequente Parkraumbewirtschaftung
- Steuerung des ruhenden Verkehrs durch Anpassung der Stellplatzsatzung unter Berücksichtigung differenzierter Stellplatzschlüssel für unterschiedliche Teilbereiche Höxters und der Möglichkeit zur Festlegung von Stellplatzäquivalenten (Maßnahmen zur Minderung des Stellplatzbedarfs durch die Anlage von Radabstellanlagen, Mobilstationen, Sharing-Angebote etc.)
- Etablierung von Lademöglichkeiten für Pedelecs an Fahrradabstellanlagen

Opportunities

O

RISIKEN

- Konfliktverstärkung der unterschiedlichen Nutzer des öffentlichen Raums
- Erhöhung der Verkehrsbehinderungen und Verkehrsbelastungen durch Parksuchverkehre
- Zuparken des Straßenraums durch sehr hohe Kfz-Dichte
- Image-Verschlechterung Höxters durch unattraktiven Straßenraum
- Behinderungen und Unfallrisiko durch den ruhenden Verkehr (schlechte Sichtverhältnisse/Barrieren...) im öffentlichen Raum bleibt bestehen
- Fehlendes Parkraummanagement verhindert Einflussnahme auf positive Entwicklung der Unfallzahlen sowie der Attraktivierung des öffentlichen Raums in Höxter
- Weitergehende Exklusion und Sicherheitsgefährdung von Menschen mit Behinderung und Kindern sowie älteren Menschen durch Barrierewirkung von stehenden Pkw.
- Erhöhung der Lieferverkehre im KEP Bereich Erhöht Konfliktpotenzial zwischen ruhendem MIV und dem Halten des Lieferverkehrs.

Threats

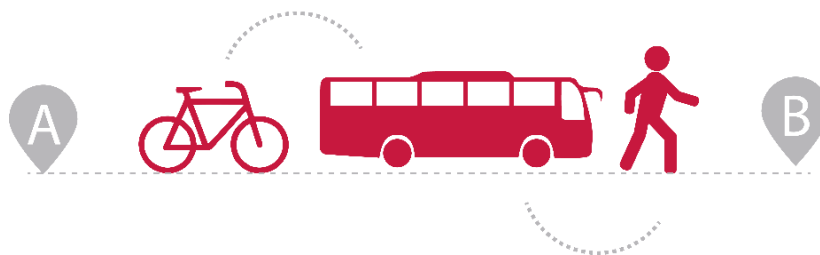
T

5.7 Intermodale Verknüpfungspunkte

Das Thema der Intermodalen Verknüpfungspunkte weist im Rahmen einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität eine Schlüsselrolle auf. Intermodalität bedeutet im Kontext von Mobilität die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu einer Wegeketten, um von A nach B zu gelangen.

Durch Verknüpfungspunkte, an denen unterschiedliche Verkehrsmittel gebündelt werden, kann eine hohe Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl erreicht und damit auch eine Optimierung des Weges hervorgerufen werden. Diese hohe Flexibilität zur Erreichung von Wegezielen zeichnet auch die Attraktivität einer Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort aus.

- **Abbildung 99:** Intermodalität – Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel



Intermodale Verknüpfungspunkte können je nach Bedarf unterschiedlich ausgestattet sein und modular gestaltet werden. Kriterien für das Ausstattungsangebot können die Bedeutung im Verkehrsnetz, die räumliche Lage und die Mobilitätsbedürfnisse sein.

Geeignete Ausgangspunkte zur Schaffung von intermodalen Verknüpfungspunkten sind zentrale, öffentlich zugängliche Orte, an denen bereits heute eine räumliche Bündelung unterschiedlicher Verkehrsangebote stattfindet und welche durch zusätzliche Verkehrsmittelangebote ausgebaut werden können. Des Weiteren können durch neu zu schaffende Verknüpfungspunkte Angebotslücken geschlossen und damit ein Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität geleistet werden.

Mobilitätsangebote, die sich durch Bündelung und Ergänzung gut zu intermodalen Verknüpfungspunkten entwickeln lassen, sind:

- Haltepunkte des ÖPNV/SPNV (Bushaltestellen / Bahnhöfe)
- Standorte von Sharing-Angeboten (Bike Sharing, Car Sharing, Scooter Sharing und Tretroller Sharing inklusive E-Angebote)
- Standorte für witterungsgeschützte, sichere Radabstellanlagen (Fahrradboxe, Überdachte Lehnbügel)
- Parkplätze / Park + Ride / Bike + Ride
- Radabstellanlagen

In Höxter sind bereits Verknüpfungspunkte unterschiedlicher Verkehrsmittel vorhanden, insbesondere die Bahnhaltdepunkte

- Höxter Rathaus (P+R und B+R Anlage vorhanden),
- Ottbergen (P+R und B+R-Anlage vorhanden),
- Godelheim und
- Lühtringen.

- **Abbildung 100:** Übersichtsplan Bahnhofsteilpunkt Höxter Rathaus¹⁵⁸

www.nwl-info.de



¹⁵⁸ Quelle: www.nwl-info.de/service/downloads/Stationsumgebungsplan_Hoexter_Rathaus.pdf (Zugriff: Mai 2021)

- Ottbergen
-



- Godelheim
- 

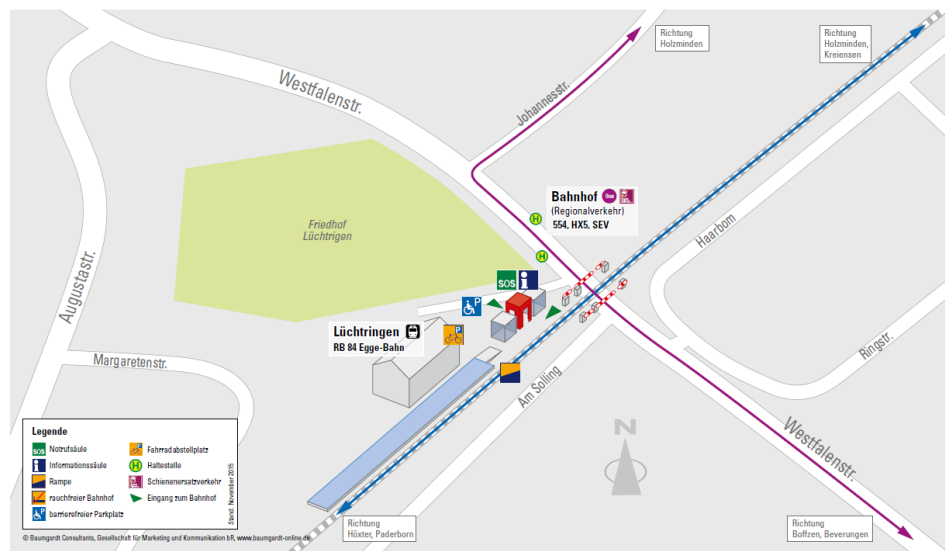


¹⁶⁰ Quelle: www.nwl-info.de/service/downloads/Stationsumgebungsplan_Godelheim.pdf
(Zugriff: Mai 2021)

● **Abbildung 103:** Übersichtsplan Haltepunkt Lühtringen¹⁶¹

Lühtringen

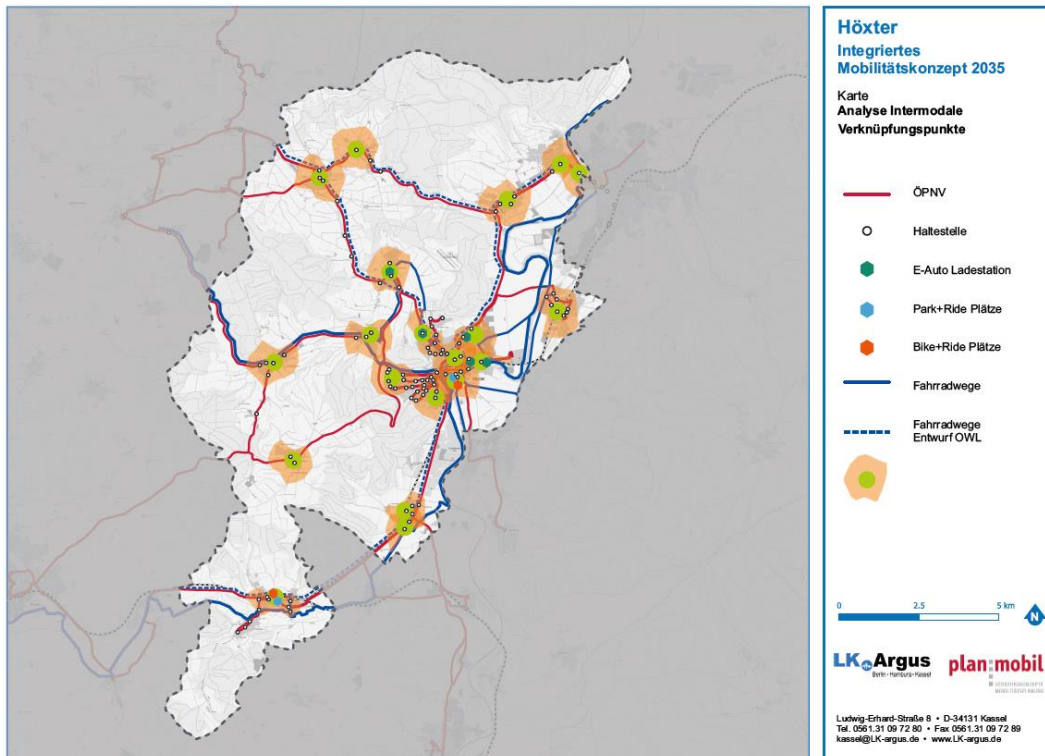
www.nwl-info.de



Neben diesen Bahnhaltepunkten sind auch Punkte an zentral gelegenen Haltestellen in den Ortsteilen sowie Haltestellen mit hohem Publikumsverkehr in Nähe vom Klinikum, Schulen, Gewerbe sowie Einzelhandelsstandorten und städtischen Verwaltungen Orte, an denen bereits eine Bündelung von Verkehrsströmen stattfindet.

¹⁶¹ Quelle: www.nwl-info.de/service/downloads/Stationsumgebungsplan_Luechtringen.pdf (Zugriff: Mai 2021)

● **Karte 14:** Analyse Intermodalität



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

Car-Sharing und Bike-Sharing Angebote sind in Höxter derzeit nicht vorhanden. Im Bereich des Car-Sharings hat der Kreis Höxter im März 2021 vom Land Nordrhein-Westfalen ein Förderzuschlag für die Förderung des Carsharings im ländlichen Raum erhalten. Davon wird auch die Stadt Höxter profitieren. Geplant ist die Etablierung eines sogenannten pulsierenden Car-Sharing-Modells, wobei die Stadt Höxter als Ankerkunde auftritt. Den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung steht in ihrer Dienstzeit ein entsprechendes Angebot an Leihfahrzeugen für Dienstfahrten zur Verfügung, welche in den Abendstunden sowie am Wochenende durch weitere Nutzergruppen in Anspruch genommen werden können. Um ein ganztägiges Sharing-Angebot vorhalten zu können wird derzeit geprüft, ob hierfür weitere Fahrzeug bereitgestellt werden.

Im Bereich des Bike-Sharings ist aktuell keine Einführung eines entsprechenden Angebotes im Stadtgebiet abzusehen. Eine Machbarkeitsstudie über die Einführung eines länderübergreifendes Fahrradverleihsystems (2020) zusammen mit der Stadt Holzminden kommt zu der Erkenntnis, dass die Einrichtung eines entsprechenden Sharing-Systems aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu empfehlen ist (vgl. Kapitel 3.2 Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt (2014)).

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Digitalisierung

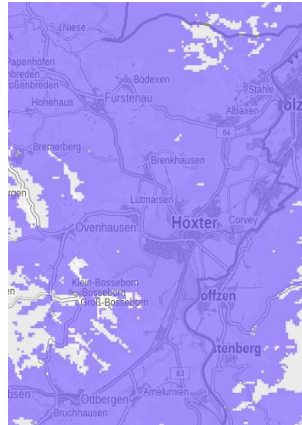
Um die Verknüpfung von Verkehrsmitteln im Stadtgebiet Höxter voranzubringen, ist der flächendeckende Ausbau von digitalen Infrastrukturen sowie eine flächendeckende Netzabdeckung essenziell. Vor allem schnelle Mobilfunkstandards wie 5G oder LTE stellen eine gute Voraussetzung für die Schaffung eines intermodalen, miteinander vernetzten Mobilitätsangebotes dar. Bei einer aktuellen Abfrage (Mai 2021) beim Mobilfunk-Monitor der Bundesnetzagentur wird ersichtlich, dass im Stadtgebiet Höxter lediglich im Bereich von 2G eine flächendeckende Abdeckung vorhanden ist. Im Bereich von 3G und höherem Technologie-Standard verfügen vorrangig die Ortschaft Bosseborn sowie nicht bewohnte Landschaftsflächen über keine Netzabdeckung.

● **Abbildung 104:** Mobilfunk-Netzabdeckung Stadt Höxter (Stand: Mai 2021)¹⁶²

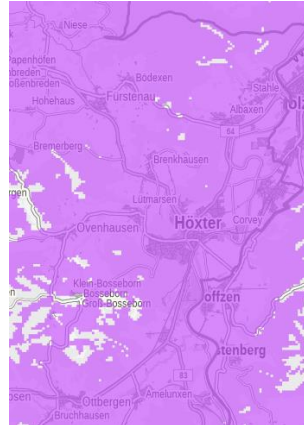
2G-Technologie



3G-Technologie



4G-Technologie



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Eine Ausweitung der Netzabdeckung aber auch weiterer digitaler Infrastrukturen sind nicht nur vor dem Hintergrund der Einführung eines On-Demand-Dienstes mit Buchungsmöglichkeit u.a. über die „Fahr-mit-App“ im Stadtgebiet essenziell, sondern auch für die zukünftige Vernetzung der Mobilitätsangebote und der Schaffung eines einheitlichen Informations- und Buchungssystems für diese.

5.7.2 Vorhandene Konzepte und Planungen

Im Rahmen des Nahverkehrsplans sind in der Anlage 5 mögliche Mobilstationen sowohl mit vorhandenen als auch weiteren möglichen Ausstattungselementen gelistet. Für die Stadt Höxter sind dort der Bahnhof Höxter Rathaus als auch der Bahnhof Ottbergen mit folgenden Ausstattungselementen angeführt:

Standort	Vorhandene Elemente	Mögliche weitere Ausstattung
Bahnhof Höxter Rathaus	• Überdachte B+R-Anlage • Taxi-Standort • K&R-Parkplätze • WC-Anlage • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • DFI-Anzeiger • Personenbedienter Verkauf	• Ansprechendere Gestaltung • Fahrradgarage • Bike-Sharing • Car-Sharing • W-LAN • Ladestation für E-Bikes & E-Autos • Schließfächer

¹⁶² Vgl. Bundesnetzagentur (2021): Mobilfunk-Monitoring

	• Kiosk	• Ausbau zu mobithek
Bahnhof Ottbergen	• Überdachte B+R-Anlage • Parkplatz • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten	• Fahrradgarage/ - box • Bike-Sharing • (Car-Sharing) • W-LAN • Ladestation für E-Bikes & E-Autos • Schließfächer

Neben der allgemeinen Ausstattungsauflistung sind dem NVP zudem ergänzende Informationen u.a. zu den einzelnen Mobilitätsangeboten einer Mobilstation (wie z. B. Bike- und Car-Sharing, Bike & Ride) aber auch zu Aufenthaltsqualität und Servicedienstleistungen zu entnehmen. Für die Vernetzung der Mobilstationen untereinander und gleichzeitig zur Schaffung eines benutzerfreundlichen Vertriebssystems, soll die Registrierung, Buchung und der Zugang gebündelt für alle Mobilitätsangebote über die „fahr mit“-App erfolgen. Im Maßnahmenkonzept des NVP wird weiterführend eine tarifliche Verknüpfung der Verleihsysteme mit den Angeboten des ÖPNV/SPNV empfohlen.

Im Rahmen der Landesgartenschau 2023 ist zudem der Umbau des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen, was zu einer Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung führen wird. Die konkrete Planung wurde (auf Stand vom Jan. 2021) bereits im Kapitel 5.3.3 genauer ausgeführt.

Im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Höxter wird zur Reduzierung der CO₂-Emissionen die Maßnahme „Car Sharing“ empfohlen.

- **Abbildung 105:** Maßnahmensteckbrief „Car Sharing“ integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter

Mob 5		Carsharing
Kurzbeschreibung:		
Beim Carsharing handelt es sich um eine umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zum eigenen Pkw. Auch kann ein Carsharing-Angebot eine Erweiterung einer Dienstwagenflotte darstellen. Positive Effekte für den Klimaschutz ergeben sich beim Carsharing aus den regelmäßig erneuerten und somit sparsamen Fahrzeugen sowie der Nutzung eines passenden, nicht überdimensionierten Fahrzeugs. Hinzu kommt die mögliche Bereitstellung von E-Fahrzeugen. Neben dem reinen Carsharing können überdies Angebote entsprechend des Projekts 60+ des Carsharing-Vereins Zweitälterland geprüft werden. Dabei geht es darum, dass Senioren von Mitgliedern des Vereins zu festgelegten Zeiten zum Carsharing-Tarif begleitet werden, beispielsweise zum Einkaufen oder zu Arztbesuchen. Vor allem steht dabei auch die Komponente der Teilhabe und des sozialen Kontakts im Vordergrund.		
Handlungsschritte:		
1. Verhandlung mit einem Carsharing Anbieter oder Gründung eines Carsharing-Vereins; 2. Öffentlichkeitswirksame Einführung des Angebots; 3. Evaluation; 4. Evtl. Erweiterung des Angebots an weiteren Standorten		
Zielgruppe:		Verantwortliche und Beteiligte:
Bürger/-innen		Stadt Höxter, Carsharing Anbieter, Bürger/-innen
Erfolgsindikator:		
Nutzungszahlen des Angebots, Rückgang der zugelassenen Pkw in der Stadt Höxter		
Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion	-	Eine Untersuchung in der Schweiz kam 2006 zu dem Ergebnis, dass jeder aktive Carsharing-Kunde jährlich 290 kg CO ₂ weniger in die Atmosphäre freisetzt als in einer theoretischen Situation, in der es kein Carsharing-Angebot gibt. nicht quantifizierbar, da nicht absehbar, wie viele Kunden akquiriert werden können
Regionale Wertschöpfung	+	gering
Finanzieller Aufwand (Sachkosten, Dritte)	+++++	2.000 € Marketing (Mittel für Modellprojekt einwerben, gemeinsam mit Carsharing-Unternehmen)
Zeitlicher Aufwand (Personal)	+++++	ca. 30 Stunden für einen Klimamanager
Aufwand-Nutzen-Relation	+++	mittel
Durchführungszeitraum: 2017		

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

5.7.3 SWOT- Analyse

Die Stadt Höxter verfügt derzeit nur über ein stark eingeschränktes Angebot für ein intermodales Mobilitätsverhalten. Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind nur bedingt gegeben und auch eine entsprechende attraktive Infrastruktur befindet sich nur vereinzelt im Stadtgebiet (P+R, B+R).

Jedoch weist die Stadt mit ihren zukünftig angestrebten Planungen große Chancen auf, das intermodale Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu steigern. Durch die Einrichtung zweier Mobilstationen an den Bahnhöfen Höxter Rathaus sowie an dem Bahnhof Ottbergen mit entsprechender Gewährleistung sicherer Abstellmöglichkeiten für das eigene Rad bzw. den eigenen Pkw, wird eine wichtige Grundlage für ein intermodales Mobilitätsverhalten geschaffen. Ebenso die mittelfristig geplante Einführung eines pulsierenden Carsharings im Stadtgebiet Höxter bietet eine Chance in der Nutzungssteigerung alternative Verkehrsmittel fernab des eigenen Pkws.

Risiken verbergen sich vor allem in der Nicht- oder geringer Nutzung entsprechend eingeführten Angeboten aufgrund bereitgestellter Informationen, hoher

Hemmschwellen wie z.B. technische Voraussetzungen sowie den geringen Kostendeckungsgrad intermodaler Mobilitätsangebote.

5.8 Umweltbelastungen (Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, CO₂-Emissionen)

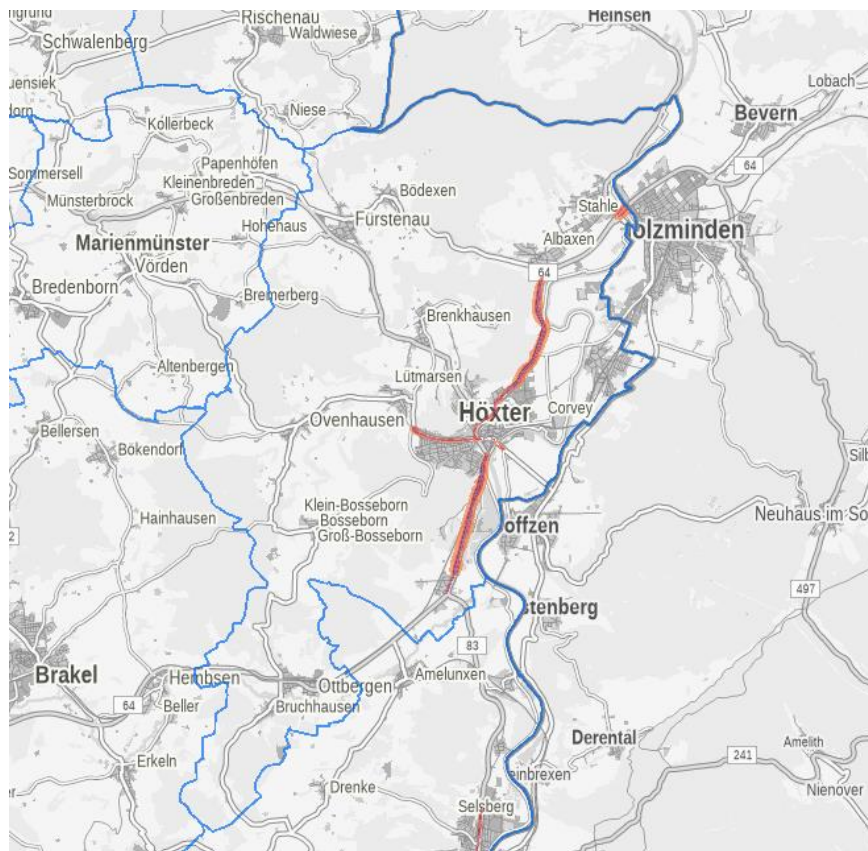
Der Verkehr hat direkte Auswirkungen auf die Umweltbelastungen und somit auch auf die Lebensqualität in einer Stadt. Umwelteinwirkungen, die durch den Kfz-Verkehr ausgelöst werden, sind die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen - sowie die CO₂-Emissionen.

Lärmbelastungen

Entsprechend europäischem Recht sind mit der „EU-Umgebungslärmrichtlinie“ Kommunen dazu verpflichtet, Lärmaktionspläne mit dem Ziel, die Lärmbelastungen und somit gesundheitsschädliche Auswirkungen zu reduzieren, aufzustellen. Außerhalb der Ballungsräume erfolgt dies auf Grundlage der Lärmkartierungen des Landes Nordrhein-Westfalen.

Im Zuge der Lärmkartierung werden die Einwirkungen von Straßenverkehrslärm der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr berücksichtigt. In der nachfolgenden Karte lässt sich erkennen, dass unter diesen Aspekten die Lärmbelastungen entsprechend der Lärmkartierung 2017 in Höxter insbesondere entlang der B64 / B83 sowie der L755 (auch im historischen Kernstadtbereich) von Bedeutung sind.

- **Abbildung 106:** Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr in Höxter, Lärmkartierung 2017, Ganztagespegel L_{DEN}^{163}



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

Grundlage der Lärmkartierung 2017 sind die Daten zu Verkehrsmengen der Bundes-Verkehrswegezählung 2015. In der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsmengen im Kartierungsnetz als DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) in Kfz/24 h dargestellt.

- **Tabelle 12:** Kfz-Querschnittsbelastung (DTV) im Kartierungsnetz der 3. Stufe (in Kfz/24h)¹⁶⁴

Kartierter Abschnitt	DTV in Kfz/ 24h 3. Stufe (2017)
B 64 von nordwestlicher Stadtgrenze bis Anschluss B 83	8.200
B 64/ B 83 von Hansastr. (OT Albaxen) bis K 46 Richtung Lühtringen	12.100

¹⁶³ Quelle: © LANUV NRW, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © GeoBasis-DE / BKG 2018, © Planet Observer URL: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> [letzter Zugriff: 19.10.2020]

¹⁶⁴ Die dargestellten Werte entstammen den Eingangsdaten der 2. und 3. Stufe der Lärmkartierung für die Stadt Höxter.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Kartierter Abschnitt	DTV in Kfz/ 24h 3. Stufe (2017)
B 64/ B 83 von K 46 Richtung Lühtringen bis Am Südhang	13.600
B 64/ B 83 von Am Südhang bis Brenkhäuser Str.	12.300
B 64/ B 83 von Brenkhäuser Str. bis L 755 Lütmarser Str./ Westerbachstr.	10.900
B 64/ B 83 von Stummrigeistr. bis Driburger Str./ Karlshafener Str. (OT Godelheim)	12.800
L 755 Lütmarser Str. von K 18 bis Godelheimer Str.	11.100
L 755 Westerbachstr./ Weserstr. von Godelheimer Str. bis Boffzener Str.	9.000

OT = Ortsteil

Im Rahmen der Lärmkartierung der 3. Stufe wurde die Anzahl der von Verkehrslärm betroffenen Menschen ermittelt:

- **Tabelle 13:** Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Höxter belasteten Menschen, ganztags (L_{DEN}); Kartierung 2017¹⁶⁵

Pegelklassen	> 55 - 60 dB(A)	> 60 - 65 dB(A)	> 65 - 70 dB(A)	> 70 - 75 dB(A)
belastete Menschen 2017	282	180	159	68

aggregierte Pegelklassen	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)
belastete Menschen 2017	689	407	227	68

- **Tabelle 14:** Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen belasteten Menschen, nachts (L_{Night}); Kartierung 2017²⁵

Pegelklassen	> 50 - 55 dB(A)	> 55 - 60 dB(A)	> 60 - 65 dB(A)	> 65 - 70 dB(A)
belastete Menschen 2017	174	151	101	0

aggregierte Pegelklassen	> 50 dB(A)	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)
belastete Menschen 2017	426	252	101	0

Anhand der oben aufgeführten Tabellen lässt sich erkennen, dass die Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen oberhalb der Kartierungsschwelle ganztags ($L_{DEN} = 55$ dB(A)) bei 689 Menschen liegt. In der Nacht sind 426 Personen mit Lärmwerten über der Kartierungsschwelle von 50 dB(A) belastet.

Aufbauend auf die Lärmkartierung erfolgte die Erstellung eines Lärmaktionsplans der 3. Stufe als Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe für Höxter. Um die vom Lärm stark betroffenen Bereiche zu entlasten, sind im Rahmen des Lärmaktionsplans der 3. Stufe neben Maßnahmen zur Reduzierung der Regelgeschwindigkeiten (Anordnung von Tempo 30 - siehe dazu auch Kapitel 3.4.4) auch weitere Maßnahmen empfohlen, die zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen.

Im Folgenden sind die Karte mit den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans der 3. Stufe sowie die Maßnahmenempfehlungen (tabellarisch) für Höxter dargestellt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

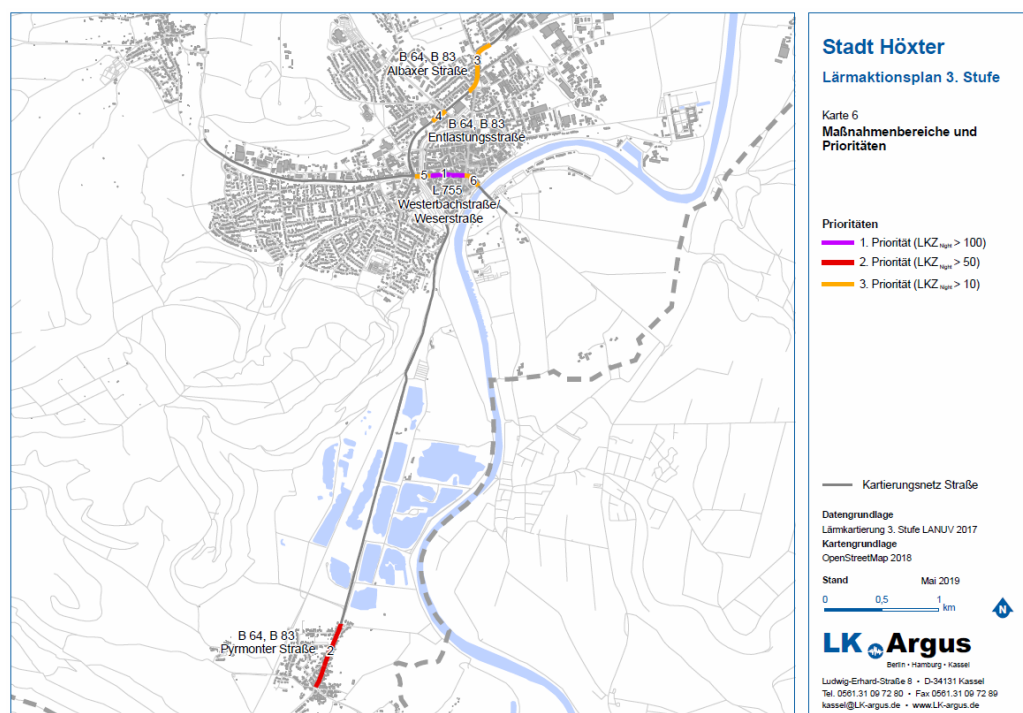
August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Abbildung 107:** Maßnahmenbereiche und Prioritäten des Lärmaktionsplans Stufe 3¹⁶⁶



● **Tabelle 15:** Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans der 3. Stufe nach Maßnahmenbereichen (Fortschreibung Maßnahmenempfehlungen der 2. Stufe)¹⁶⁷

Nr.	Maßnahmenbereich	Maßnahmen-empfehlungen		Komplementärmaßnahmen nach Neubau B 64 / B 83	
		Prüfung Tempo 30	Fahrbahnsanierung	Prüfung Tempo 30	Prüfung straßenräumliche Maßnahmen (Schutzstreifen)
1	L 755 Westerbachstr., von Neue Straße bis Stummrigestr.	■*	□	-	-
2	B 64/ B 83 Pyrmonter Str., von Altendorfer Str. bis Karlshafener Str.	-	-	□	□
3	B 64/ B 83 Albaxer Str., von Am Südhang bis Klausfeldweg	-	□*, G	-	-
4	B 64/ B 83 Entlastungsstr., von Brenkhäuser Str. bis Höhe Ludwig-Eichholz-Str.	-	-	-	-

¹⁶⁶ LK Argus Kassel GmbH (2020), Lärmaktionsplan der 3. Stufe für die Stadt Höxter, Karte Maßnahmenbereiche mit Prioritäten

¹⁶⁷ LK Argus Kassel GmbH (2020), Lärmaktionsplan der 3. Stufe für die Stadt Höxter, Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans der dritten Stufe nach Maßnahmenbereichen, Seite 61

Nr.	Maßnahmenbereich	Maßnahmen-empfehlungen		Komplementärmaßnahmen nach Neubau B 64 / B 83	
		Prüfung Tempo 30	Fahrbahn- sanierung	Prüfung Tempo 30	Prüfung straßenräumliche Maßnahme (Schutzstreifen)
5	L 755 Westerbachstr., von Godelheimer Str. bis Neue Straße	-	■	-	-
6	L 755 Weserstraße, von Stummrigestr. bis Uferstr.	-	■	-	-
(2)	Wegetalstr., von L 755 Westerbachstr. bis Stummrigestr.	-	■	-	-
(2)	B 83 Karlshafener Str., von B 64 Driburger Str. bis Karlshafener Str.	-	-	■	■
(2)	B 64 Driburger Str., von 280 m südlich Langenbergweg bis B 83 Karlshafener Str.	-	-	■	■
(2)	B 64 Brakeler/ Höxtersche Str., von 160 m westlich Mühlenwinkel bis Straße zum Klärwerk	-	-	■	■
(2)	B 64 Brakeler Str., von 100 m westlich Wingelsteiner Weg bis Am Sprung	-	-	■	■

(2) Maßnahmenbereich des erweiterten Netzes des Lärmaktionsplans 2. Stufe

- kurzfristig empfohlene Maßnahme
- mittel- bis langfristig empfohlene Maßnahme
- G bereits geplante Maßnahme
- * Maßnahmenempfehlung bezieht sich auf Teilbereich

Der Lärmaktionsplan der 3. Stufe mit der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe wurde im Jahr 2020 beschlossen.

Luftschadstoffbelastungen

In Deutschland gibt es zahlreiche Messstellen, die die Umweltbelastungen in Form von Luftschadstoffen festhalten.

Durch das Bundesumweltamt sind beispielsweise auf Grundlage von internationalen Abkommen und auf Grundlage europäischer Gesetzgebung Messstellen in Deutschland verortet, deren Aufgabe es ist, Belastungen grenzüberschreitender Luftmassen zu erfassen. Diese sieben Messstellen sind fernab von lokalen Schadstoffquellen verortet.

Zusätzlich zu diesen Messstellen sind auf Bund- und Länderebene weitere Messstellen in Deutschland vorhanden, die auch lokale Emissionen erfassen. Diese ermitteln die Luftqualität in Städten, Ballungsräumen und in Bereichen, die eine hohe verkehrliche Dichte aufweisen sowie in ländlichen Regionen, und überwachen die Luftqualität.¹⁶⁸

In Nordrhein-Westfalen werden die Messstationen vom LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) betrieben.¹⁶⁹ In Höxter sind jedoch keine Messstationen vorhanden – dementsprechend liegen keine Werte zur Luftschadstoffbelastung und somit auch kein Luftreinhalteplan vor.

Ohne Messstationen zur Ermittlung von Luftschadstoffbelastungen kann in Höxter zu diesen keine Aussage getroffen werden.

CO₂-Emissionen

Daten zu CO₂-Äquivalenten liegen aus dem Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter (2015) vor. Die zugrundeliegenden Daten beziehen sich auf das Jahr 2012. Die CO₂-Äquivalente im Bereich des Mobilitätssektors wurden nach dem Verursacherprinzip über die Einwohnerzahl Höxters ermittelt.¹⁷⁰

Anhand der Daten lässt sich feststellen, dass der Bereich mit dem größten Anteil an CO₂-Äquivalenten mit 35% der Mobilitätssektor ist, gefolgt von den privaten Haushalten mit 32% und den Wirtschaftssektoren Urproduktion und Industrie mit 22%. Der Dienstleistungssektor ist mit 9% an vierter Stelle und die kommunalen Liegenschaften haben mit einem Anteil von 2% den geringsten Anteil an CO₂-Äquivalenten.

¹⁶⁸ Vgl. Umweltbundesamt (2021), URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/messenbeobachtenueberwachen/luftmessnetz-des-umweltbundesamtes#aufgabe-des-umweltbundesamtes> [Zugriff 01.06.2021]

¹⁶⁹ Vgl. LANUV (2021), URL: <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/luft/luftueberwachung/luftqualitaetsueberwachungssystem-lugs> [Zugriff 01.06.2021]

¹⁷⁰ Vgl. Gertec mbH Ingenieurgesellschaft / Planersocietät (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Höxter, S. 19-20

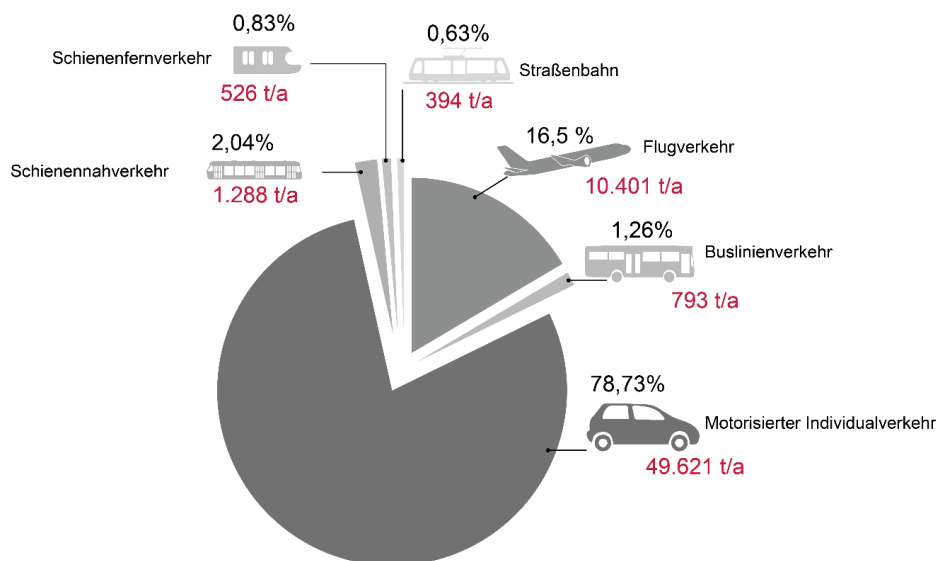
● **Abbildung 108:** CO₂-Äquivalente nach Sektoren in Höxter (2012)¹⁷¹



Laut Klimaschutzkonzept der Stadt Höxter betrug der CO₂-Ausstoß pro Kopf im Bereich des Personen- und Güterverkehrs im Jahr 2012 in Höxter 3,12 Tonnen. Dies ist verglichen mit dem bundesweiten Durchschnitt (2 t/a pro Kopf) sehr hoch.¹⁷² Aktuelle Zahlen zu den CO₂-Emissionen liegen derzeit nicht vor.

Im Bilanzjahr 2012 betrug der CO₂-Gesamtausstoß im Verkehrsbereich (Güter- und Personenverkehr) 96.000 Tonnen. Hiervon sind 65% (63.000 t) auf den Personenverkehr und 35% (33.700 t) auf den Güterverkehr zurückzuführen.¹⁷³ In den nachfolgenden Darstellungen sind die Werte für den Personenverkehr und Güterverkehr weiter aufgeschlüsselt.

● **Abbildung 109:** CO₂-Ausstoß (Tonnen im Jahr 2012) im Bereich des Personenverkehrs nach Verkehrsträger¹⁷⁴



Im Bereich des Personenverkehrs hat der MIV den größten Anteil mit rund 79% was fast 50.000 t CO₂ pro Jahr entspricht. Der Flugverkehr liegt bei 10.401 Tonnen CO₂-Ausstoß im Jahr. Die Fahrzeugkategorien, die dem Öffentlichen

¹⁷¹ Eigene Darstellung nach Gertec mbH Ingenieurgesellschaft / Planersocietät (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Höxter, S. 27

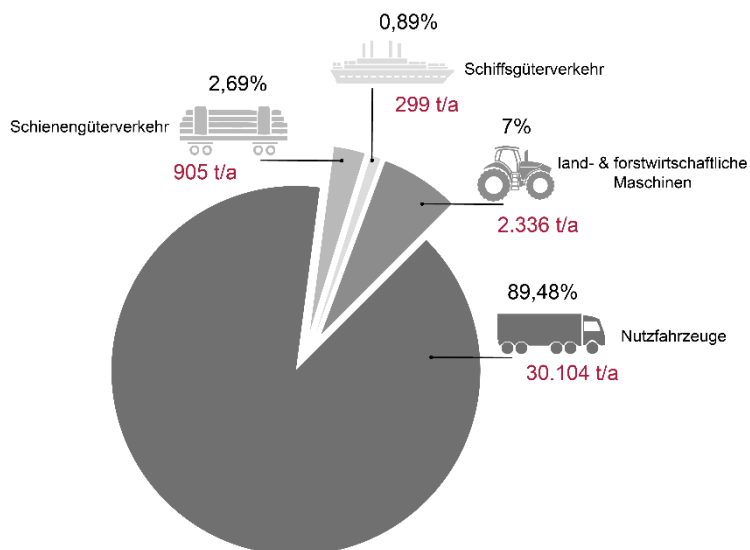
¹⁷² Vgl. Gertec mbH Ingenieurgesellschaft / Planersocietät (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Höxter, S. 31-32 Gertec mbH Ingenieurgesellschaft / Planersocietät (2014), Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Höxter, S. 19-20

¹⁷³ Vgl. Ebd. S. 31-32

¹⁷⁴ Eigene Darstellung nach ebd. S. 34

Verkehr zuzuordnen sind (Bus, Straßenbahn, Schienennah- und -fernverkehr) hingegen haben akkumuliert lediglich einen Anteil von 3.001 t CO₂ pro Jahr.¹⁷⁵

- **Abbildung 110:** CO₂-Ausstoß (Tonnen im Jahr 2012) im Bereich des Güterverkehrs¹⁷⁶



Im Bereich des Güterverkehrs entfallen die meisten – fast 90% – der CO₂-Emissionen auf die Fahrzeugkategorie der Nutzfahrzeuge (30.104 t/a). Die Fahrzeugkategorie der Maschinen der Land- und Forstwirtschaft sind mit 7% an zweiter Stelle (2.366 t/a), der Schienengüterverkehr liegt mit einem CO₂-Ausstoß von 2,69% an dritter Stelle (905 t/a) und der Schiffsgüterverkehr mit unter einem Prozent an vierter Stelle (299 t/a).¹⁷⁷

5.9 Verkehrssicherheit

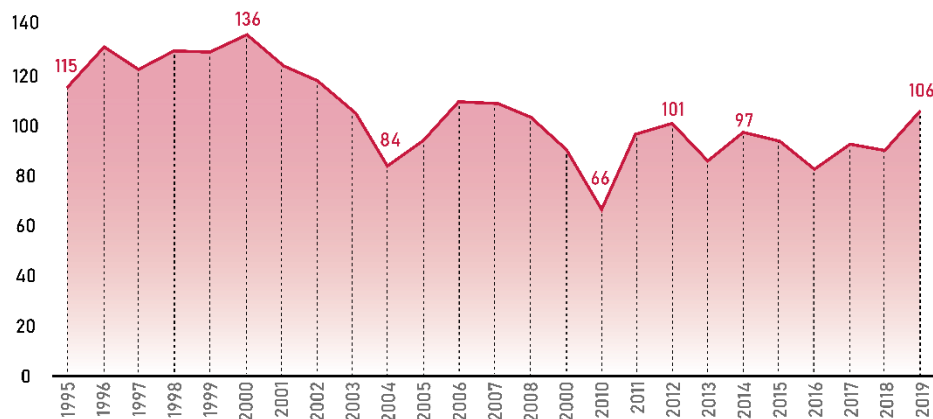
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Höxter beträgt im Jahr 2019 106 Unfälle und hat verglichen mit den Verkehrsunfällen in den Vorjahren (2018 = 90 Unfälle / 2017 = 93 Unfälle / 2016 = 82 Unfälle) stark zugenommen.

¹⁷⁵ Vgl. Ebd. S. 33-34

¹⁷⁶ Eigene Darstellung nach ebd. S. 33

¹⁷⁷ Vgl. ebd. S. 33

● **Abbildung 111:** Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden Höxter 1995 - 2019¹⁷⁸



Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**
August 2021

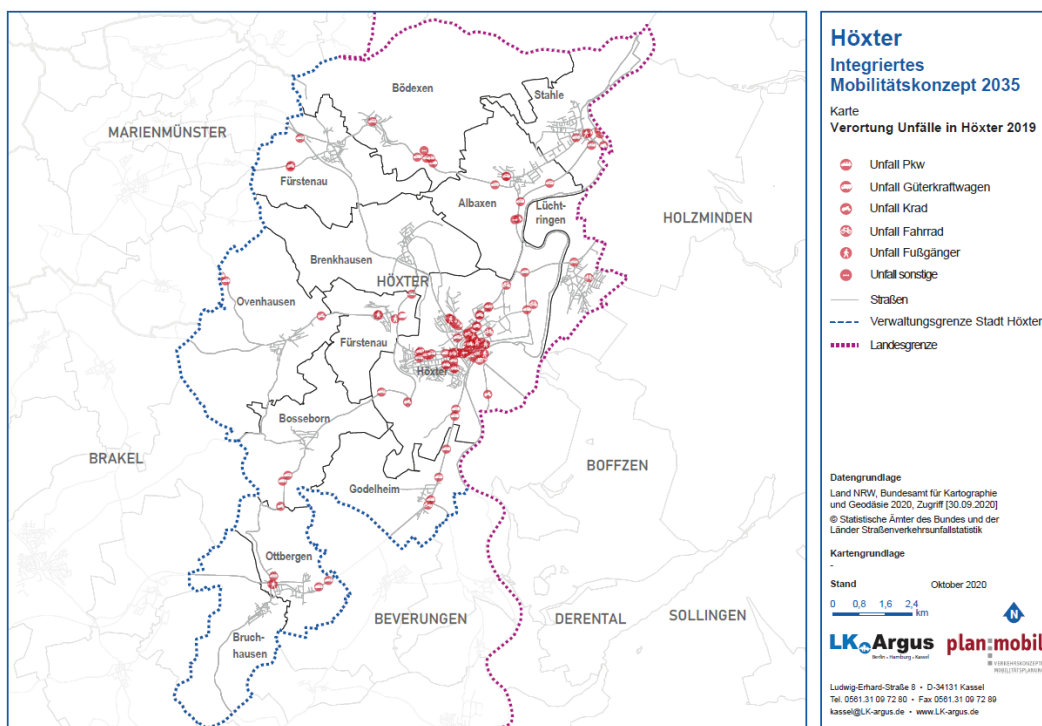
Von den 106 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2019 ereigneten sich 35 auf Bundesstraßen, 32 auf Landesstraßen, 9 auf Kreisstraßen und 30 auf anderen Straßen.¹⁷⁹ 64 der 106 Unfälle haben sich innerorts und 42 außerorts ereignet.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Eigene Darstellung nach Daten IT.NRW, Düsseldorf (2020), Straßenverkehrsunfälle mit verunglückten Personen-Gemeinden-Jahr, Statistik der Straßenverkehrsunfälle Höxter, Stadt

¹⁷⁹ Vgl. Daten IT.NRW, Düsseldorf (2020), Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Straßenklassen - Gemeinden - Jahr, Statistik der Straßenverkehrsunfälle, Unfälle mit Personenschäden, Höxter, Stadt

¹⁸⁰ Vgl. ebd.

- **Karte 15:** Verortung von Unfällen mit Personenschaden in Höxter 2019¹⁸¹ (siehe auch Karte im Anhang)



Hochauflösende Kartendarstellung im Anhang

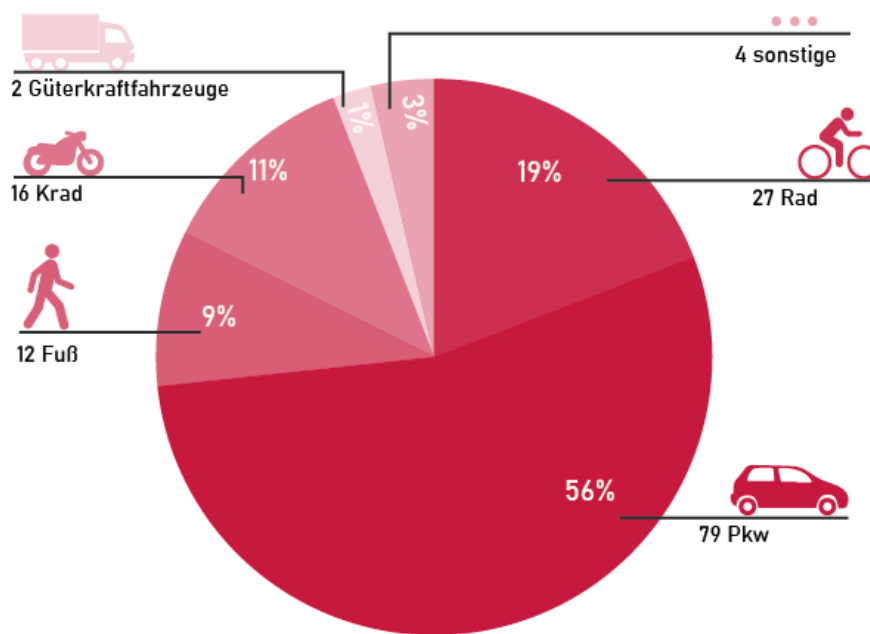
Abgesehen von den Ortsteilen Bruchhausen und Brenkhausen waren alle Stadtteile Höxters im Jahr 2019 von Unfällen betroffen. Die meisten der Unfälle haben sich innerhalb der Kernstadt Höxters zugetragen. Hierbei waren überwiegend Pkw, gefolgt von Radfahrern und Fußgängern beteiligt.¹⁸²

Bei den 106 Verkehrsunfällen im Jahr 2019 wurden 126 Personen verletzt und eine Person getötet.

¹⁸¹ Eigene Darstellung nach Daten Land NRW, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Zugriff [30.09.2020] / Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik | Karte ohne Maßstab (o.M.)

¹⁸² Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

● **Abbildung 112: Unfallbeteiligte 2019¹⁸³**



insg. 140 Unfallbeteiligte
im Jahr 2019

Im Jahr 2019 gab es insgesamt 140 Unfallbeteiligte bei den 106 Unfällen mit Personenschaden nach Verkehrsmitteln. Die meisten davon waren Pkw (79), gefolgt vom Rad (28), Krad (16), Fußgängern (12), Güterkraftfahrzeugen sowie sonstigen (4).

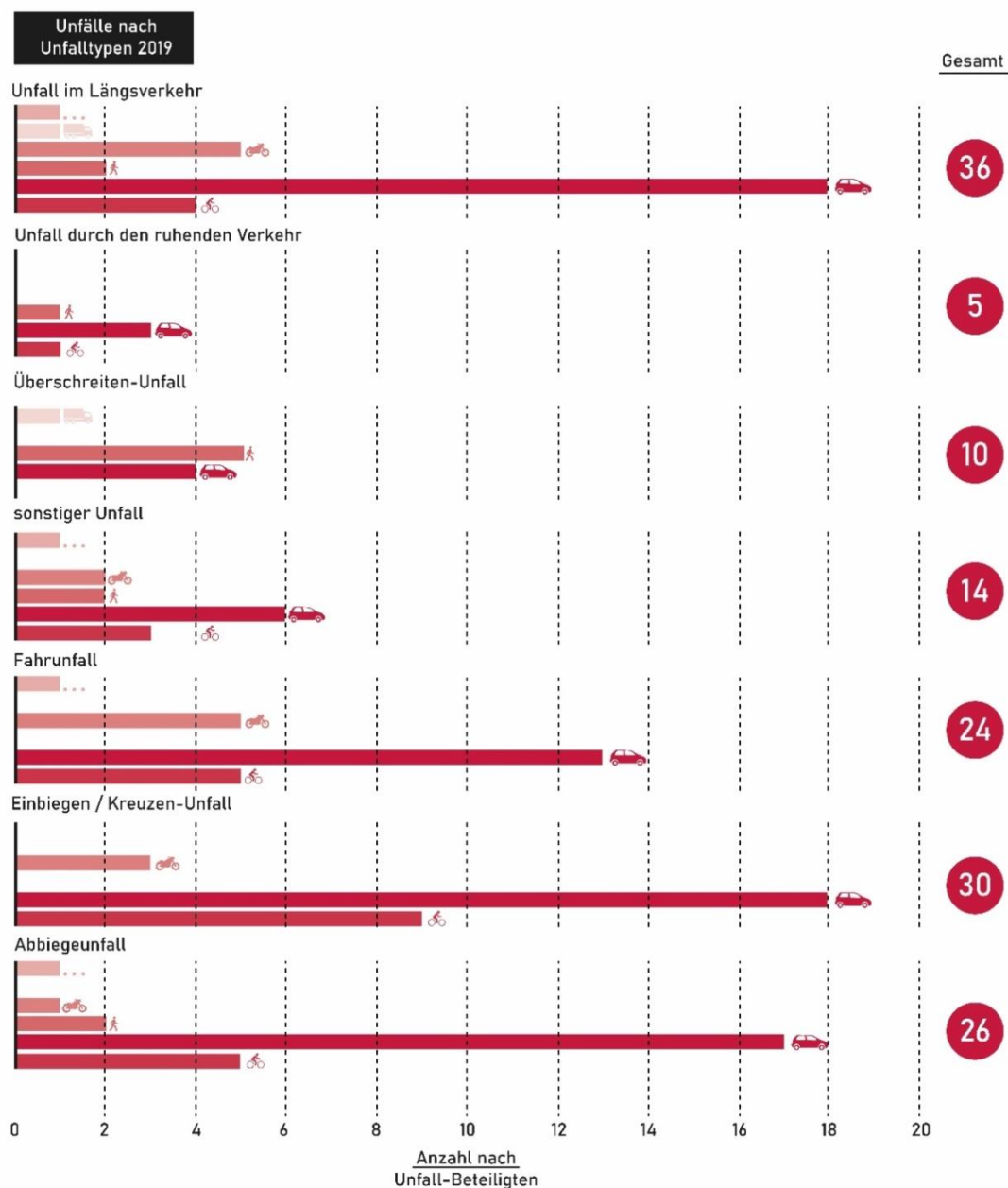
¹⁸³ Eigene Darstellung nach Daten Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● **Abbildung 113:** Unfälle nach Unfalltypen und Beteiligten in Höxter 2019¹⁸⁴



Die höchste Anzahl an Unfallbeteiligten gab es bei Unfällen im Längsverkehr. Hierbei waren 18 Pkw involviert.

¹⁸⁴ Eigene Darstellung nach Daten Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

● **Abbildung 114:** Unfälle nach Unfallart und Unfallbetroffenheit (2019)¹⁸⁵

Unfallart							Gesamt
Abkommen von der Fahrbahn nach links	1	6	-	2	-	-	9
Abkommen von der Fahrbahn nach rechts	1	9	-	4	-	-	14
Aufprall auf Fahrbahnhindernis	-	-	-	1	-	-	1
Unfall anderer Art	8	6	2	2	-	-	18
Zusammenstoß mit anhaltendem / ruhendem Fahrzeug	-	6	-	1	-	1	8
Zusammenstoß mit einbiegendem / kreuzendem Fahrzeug	11	21	-	2	-	-	35
Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	2	12	-	1	-	3	18
Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug	2	2	-	-	-	-	4
Zusammenstoß mit vorausfahrendem / wartendem Fahrzeug	1	10	-	3	-	-	14
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	1	7	10	-	2	-	20

Die Unfälle mit den höchsten Beteiligtenzahlen in 2019 ereigneten sich durch Zusammenstöße mit einbiegenden bzw. kreuzenden Fahrzeugen. Hierbei waren 21 Pkw und 11 Radfahrer beteiligt. Bei 10 Unfällen kam es zu einem Zusammenstoß zwischen Fahrzeugen und Fußgängern. Dabei waren 10 Fußgänger und 7 Pkw beteiligt.

In Höxter laufen aktuell keine Projekte zum Thema Verkehrssicherheit. Auch im Bereich der Verkehrssicherheit von Kinder – bspw. Projekte zum Thema Sicher zur Schule o.ä. sind nicht vorhanden bzw. nicht bekannt.

5.10 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich für Höxter feststellen, dass bezogen auf das Verkehrsgeschehen zahlreiches Verbesserungspotential besteht. Einige Themen werden seitens der Stadt insbesondere im Zusammenhang mit der Landesgartenschau 2023 bereits angegangen und auch überregionale, bereits laufende Projekte werden zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen beitragen. Dennoch gibt es zahlreiche weitere Anknüpfungspunkte und Chancen die Mobilitätsbedingungen für die Höxteraner Bevölkerung zu verbessern. Die mit der Analyse gewonnenen Erkenntnisse sind Grundlage für die Formulierung von Leitzielen und der

¹⁸⁵ Eigene Darstellung nach Daten Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020) Straßenverkehrsunfallstatistik

darauf aufbauenden Konzeption von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Einwohnerzahlen nach Ortschaften	9
• Tabelle 2: Die jeweils 15 größten Ein- bzw. Auspendlerströme Höxters	19
• Tabelle 3: Übersicht der Schulen in Höxter	20
• Tabelle 4: Ziele der werktäglichen Wege nach Wegezwecken	54
• Tabelle 5: Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen	94
• Tabelle 6: Bedienungsangebot nach Produktparten in Höxter (Fahrplanstand: Januar 2021)	141
• Tabelle 7: Erschließungsdefizite in Höxter	145
• Tabelle 8: Fahrpreistabelle (Stand: August 2020)	147
• Tabelle 9: Bundesstraßen Höxter	158
• Tabelle 10: Nutzer des Handyparkens	184
• Tabelle 11: Kfz-Querschnittsbelastung (DTV) im Kartierungsnetz der 3. Stufe (in Kfz/24h)	203
• Tabelle 12: Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Höxter belasteten Menschen, ganztags (L_{DEN}); Kartierung 2017	204
• Tabelle 13: Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen belasteten Menschen, nachts (L_{Night}); Kartierung 2017 ²⁵	205
• Tabelle 14: Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans der 3. Stufe nach Maßnahmenbereichen (Fortschreibung Maßnahmenempfehlungen der 2. Stufe)	206

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Herausforderungen und Lösungsansätze für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts Höxter 2035	2
● Abbildung 2: Prozessablauf	3
● Abbildung 3: Kreis und Stadt Höxter	4
● Abbildung 4: Entfernungen zu den nächstgelegenen Oberzentren	5
● Abbildung 5: Stadt Höxter, Landes und Bundesstraßen (schematische Darstellung ohne Maßstab)	6
● Abbildung 6: Bahnhaltepunkte	7
● Abbildung 7: Flächenaufteilung	8
● Abbildung 8: Piktogramm Einwohnerzahlen und Ortschaften	10
● Abbildung 9: Höxter Kernstadt	11
● Abbildung 10: Übergänge über die Weser – Weserbrücke Höxter, Weserbrücke Lühtringen und Weserbrücke Stahle	12
● Abbildung 11: Luftbild Höxter mit Stadtgrenze	13
● Abbildung 12: Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung	14
● Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung Höxters nach Altersgruppen	15
● Abbildung 14: Verortung der bestehenden und geplanten Gewerbegebiete Höxters	17
● Abbildung 15: Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme sowie Innergemeindliche Pendler in 2018	18
● Abbildung 16: Freizeitanlagen und Naherholungsgebiete	23
● Abbildung 17: Übersichtsplan LGS 2023 Höxter, Franz Reschke Landschaftsarchitekten	42
● Abbildung 18: Übersichtsplan Parkplätze zur LGS (hellblau: bereits vorhandene Parkplätze / dunkelblau: neu zu schaffende Parkplätze)	44
● Abbildung 19: Verlegung der Radwegeführungen zur LGS Fehler! Textmarke nicht definiert.	
● Abbildung 20: Voruntersuchungsbereich „Im Weddelfeld“	45
● Abbildung 21: Kartenausschnitt Stahle geplante Gewerbegebietserweiterung und Straßennetzergänzung (rot gestrichelt: geplante Straßennetzergänzung)	45
● Abbildung 22: Lageplan Neues Hallenbad	47
● Abbildung 23: Visualisierung neues Hallenbad	47
● Abbildung 24: Fassade des fertiggestellten neuen Hallenbades	48

• Abbildung 25: Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen im Haushaltsbesitz nach Fahrzeugart	52
• Abbildung 26: Verfügbare Verkehrsmittel für alle Personen ab 18 Jahre in %	53
• Abbildung 27: (fast) tägliche Wegezwecke und Wegezwecke mit der Häufigkeit 1-3 Tage pro Woche in %	53
• Abbildung 28: durchschnittliche Wegezweckanteile für einen Werktag in Höxter in %	54
• Abbildung 29: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken	56
• Abbildung 30: überwiegende Verkehrsmittelnutzung nach Wegezielen (Mehrfachauswahl möglich)	57
• Abbildung 31: abgeschätzter Modal-Split Stadt Höxter, Anteil der Verkehrsmittelnutzung in % der Wege	58
• Abbildung 32: abgeschätzter Modal-Split Stadt Höxter nach Wohnstandort, Kernstadt und aggregierte Ortsteile, Anteil der Verkehrsmittelnutzung in % der Wege	59
• Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl im Vergleich	60
• Abbildung 34: Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch Corona, Ergebnisse Haushaltsbefragung (oben) und Online-Befragung (unten)	61
• Abbildung 35: Veränderung der Wegehäufigkeiten nach Wegezwecken durch Corona, Ergebnisse Haushaltsbefragung (oben) und Online-Befragung (unten)	64
• Abbildung 36: Beibehaltung des durch Corona veränderten Mobilitätsverhaltens, Ergebnisse Haushaltsbefragung (oben) und Online-Befragung (unten)	65
• Abbildung 37: (weitere) mögliche Änderungen im Fahrzeugbesitz und im Mobilitätsverhalten, Ergebnisse Haushaltsbefragung und Online-Befragung (nächste Seite)	67
• Abbildung 38: Wünsche für die zukünftige Mobilität nach Themenfeldern	69
• Abbildung 39: Ranking der Wünsche nach Beteiligungsformat (Lila: Haushaltsbefragung, rot: Online-Beteiligung, blau: Postkartenaktion)	70
• Abbildung 40: Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der Fußverkehrsinfrastruktur mit ihren Eigenschaften und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr	74
• Abbildung 41: Teilausschnitt 1, Analysekarte fußverkehrsrelevante Ziele und Erreichbarkeiten (Kernstadt)	79
• Abbildung 42: Aufnahmen fußverkehrsrelevanter Infrastruktur Innenstadt (Mai 2021) / (oben links) Beschilderung Fußgängerzone südlicher Eingang Marktstraße / (oben rechts) Bestandssituation Pflasterung Stummrigestraße / (unten) Blick auf das historische Rathaus an der Westerbachstraße	80

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● Abbildung 43: Zu schmale und Zueparkte Gehwege in der Innenstadt (Mai 2021)	82
● Abbildung 44: Verortung der Unfälle im Jahr 2019 mit Fußgängerbeteiligung	83
● Abbildung 45: Verortung der Problemlagen im Bereich des Fußverkehrs	84
● Abbildung 46: Maßnahmenübersicht Höxter Innenstadt	87
● Abbildung 47: Maßnahmenübersicht Ortsteil Stahle	87
● Abbildung 48: Umsetzungshorizont der Maßnahmen	88
● Abbildung 49: Bewertung des Fußverkehrs - SWOT	92
● Abbildung 50: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen	95
● Abbildung 51: Topografische Gegebenheiten Höxters	101
● Abbildung 52: Erreichbarkeiten der Ortsteile mit dem Fahrrad- Fahrzeiten ab Höxter Kernstadt unter Berücksichtigung der Topografie	102
● Abbildung 53: Teilausschnitt Analysekarte Radverkehr, radverkehrsrelevante Ziele und Erreichbarkeiten	103
● Abbildung 54: Mängelplan, Radverkehrskonzept Altstadt	105
● Abbildung 55: Radverkehrsanlagen Innenstadt Höxter (Mai 2021) (Bild oben links: Corbiestraße. Sehr schmale Radverkehrsanlage, Gefahrenpotential durch Pflasterung und eingeschränkte Nutzbarkeit. / Bild oben rechts: Lütmarser Straße. Getrennter Geh- und Radweg. Sehr schmaler Bereich für Fußgänger. / Bilder unten: Weserstraße – Blickrichtung zum Rathaus: Freigabe für Radfahrer die Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung zu nutzen.	106
● Abbildung 56: Radverkehrsführung Westerbachstraße Höxter (Mai 2021)	107
● Abbildung 57: Geh- und Radweg entlang der Weser (Mai 2021)	107
● Abbildung 58: Radnetz OWL – Radverkehrsanlagen	108
● Abbildung 59: Abstellanlagen im öffentlichen Raum – Bestand	109
● Abbildung 60: Zielbezogene Radabstellanlagen – Bestand	110
● Abbildung 61: Mangelhafte Radboxen am Haltepunkt Höxter Rathaus (Mai 2021)	111
● Abbildung 62: Anlehnbügel ohne Vorderradhalterung und ohne Witterungsschutz (Mai 2021) Bild oben links: Abstellanlagen vor dem Jobcenter, Bild oben rechts Abstellanlagen vor einer Praxis (Straße an der Wilhelmshöhe), Bild unten: Abstellanlagen Technische Hochschule OWL	111
● Abbildung 63: Gute Abstellanlage (Mai 2021)	112

• Abbildung 64: Witterungsschutz vorhanden, jedoch nur Vorderradhalterung (Mai 2021)	112
• Abbildung 65: Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Fahrrad- und Verkehrsklima	113
• Abbildung 66: Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Stellenwert des Radfahrens	113
• Abbildung 67: Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Sicherheit beim Radfahren	114
• Abbildung 68: Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – 2020 Komfort beim Radfahren	114
• Abbildung 69: Fahrradclimatest ADFC 2020 – Notenvergleich 2012 – Infrastruktur und Radverkehr	114
• Abbildung 70: Unfälle im Jahr 2019 mit Radfahrerbeteiligung	116
• Abbildung 71: Problemlagen Radverkehr aus der 1. Online-Beteiligung	117
• Abbildung 72: Radverkehrsführung im Rahmen der LGS 2023 Textmarke nicht definiert.	Fehler!
• Abbildung 73: Zielebenen	124
• Abbildung 74: Radnetz OWL	125
• Abbildung 75: Radverkehrspendler und Netzkategorie Höxter	126
• Abbildung 76: Planung Schelperadweg – Radwegeführung	128
• Abbildung 77: Bahnstation Höxter Rathaus und Ottbergen	135
• Abbildung 78: Bahnstation Lücktrungen und Godelheim	136
• Abbildung 79: Planungsausschnitt Umgestaltung Bahnhofsumfeld Höxter	138
• Abbildung 80: Verknüpfungspunkt Bahnhof Ottbergen	143
• Abbildung 81: Verkehrskonzept On-Demand Stadt Höxter - Bedienungsgebiete	149
• Abbildung 82: B64/B83 (Mai 2021)	159
• Abbildung 83: Corveyer Allee (Mai 2021)	160
• Abbildung 84: Darstellung Verträglichkeitsprobleme	164
• Abbildung 85: Unfallorte mit Personenschaden und Pkw-Beteiligung im Jahr 2019	166
• Abbildung 86: Problemlagen im Bereich des Kfz-Verkehrs	167
• Abbildung 87: Projektübersicht	168
• Abbildung 88: Darstellung des Maßnahmenkonzepts Entwicklungskonzept Innenstadt 2019	171

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

● Abbildung 89: Maßnahmenkonzept, Teilausschnitt Schleifenerschließung	171
● Abbildung 90: Problemlagen Kfz-Verkehr - Fokus Wirtschaftsverkehr	177
● Abbildung 91: Parkplätze in Höxter mit Bewirtschaftungsform	181
● Abbildung 92: Karte Verortung des Parkraum-/Stellplatzangebots	183
● Abbildung 93: Bewohnerparkzonen	183
● Abbildung 94: Übersicht Parkplätze zur Landesgartenschau	189
● Abbildung 95: Intermodalität – Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel	193
● Abbildung 96: Übersichtsplan Bahnhof Haltepunkt Höxter Rathaus	194
● Abbildung 97: Übersichtsplan Bahnhof Haltepunkt Ottbergen	195
● Abbildung 98: Übersichtsplan Haltepunkt Godelheim	195
● Abbildung 99: Übersichtsplan Haltepunkt Lühtringen	196
● Abbildung 100: Mobilfunk-Netzabdeckung Stadt Höxter (Stand: Mai 2021)	199
● Abbildung 101: Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr in Höxter, Lärmkartierung 2017, Ganztagespegel L_{DEN}	203
● Abbildung 102: Maßnahmenbereiche und Prioritäten des Lärmaktionsplans Stufe 3	206
● Abbildung 103: CO ₂ -Äquivalente nach Sektoren in Höxter (2012)	209
● Abbildung 104: CO ₂ -Ausstoß (Tonnen im Jahr 2012) im Bereich des Personenverkehrs nach Verkehrsträger	209
● Abbildung 105: CO ₂ -Ausstoß (Tonnen im Jahr 2012) im Bereich des Güterverkehrs	210
● Abbildung 106: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden Höxter 1995 - 2019	211
● Abbildung 107: Unfallbeteiligte 2019	213
● Abbildung 108: Unfälle nach Unfalltypen und Beteiligten in Höxter 2019	214
● Abbildung 109: Unfälle nach Unfallart und Unfallbetroffenheit (2019)	215

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Analysekarte Fußverkehr I – Fußverkehrsrelevante Ziele und Erreichbarkeiten	78
• Karte 2: Analysekarte Fußverkehr II - Fußverkehrsrelevante Strukturen des zentralen Kernstadtbereichs Höxter	81
• Karte 3: Analysekarte Radverkehr I – Radverkehrsrelevante Ziele und Radwegenetz	100
• Karte 4: Analysekarte Radverkehr II - Radverkehrsrelevante Infrastrukturen des zentralen Kernstadtbereichs mit Unfallstellen 2015-2020 mit Radfahrerbeteiligung	104
• Karte 5: Analysekarte ÖV – Liniennetz SPNV	137
• Karte 6: Analysekarte ÖV – ÖPNV Bedienungsangebot Mo-Fr Status-Quo (Fahrplanstand: Januar 2021)	140
• Karte 7: Analysekarte ÖV - Erschließungsqualität Stadt Höxter	144
• Karte 8: Analysekarte - Liniennetz Planung NVP vom nph	149
• Karte 9: Klassifiziertes und nicht klassifiziertes Straßennetz Höxter	158
• Karte 10: Geschwindigkeitsregelungen in Höxter	161
• Karte 11: Verkehrsstärken Höxter, STVZ 2015 DTV Kfz	162
• Karte 12: Analysekarte zum Wirtschaftsverkehr	175
• Karte 13: Verkehrsstärken Höxter 2015 DTV Schwerlastverkehr	176
• Karte 14: Analyse Intermodalität	197
• Karte 15: Verortung von Unfällen mit Personenschaden in Höxter 2019 (siehe auch Karte im Anhang)	212

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

August 2021

Kassel

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

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

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