

Teil B - Konzept

Stadt Höxter – Integriertes Mobilitätskonzept 2035



LK Argus Kassel GmbH

und

plan:mobil

Stadt Höxter- Integriertes Mobilitätskonzept 2035

Auftraggeber

Stadt Höxter

Abt. Planung und Umwelt

Stadt- und Regionalplanung

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

In Zusammenarbeit mit

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätspla-
nung

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. Michael Volpert

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Franziska Weitzel, M. Sc.

Dipl.-Ing. Felix Kühnel, M. Sc.

Kathrin Fietze, M. Sc.

Kassel, 22. November 2023

Inhalt

0	Einleitung	1
1	Leit- und Handlungsziele	2
2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	11
2.1	Rad-Stadt-Höxter	12
2.1.1	Ausgangssituation	12
2.1.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	15
2.2	Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen	40
2.2.1	Ausgangssituation	40
2.2.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	43
2.3	Bequem und flexibel mit dem ÖV unterwegs	66
2.3.1	Ausgangssituation	66
2.3.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	69
2.4	Neue vernetzte Mobilität	81
2.4.1	Ausgangssituation	81
2.4.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	83
2.5	Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	95
2.5.1	Ausgangssituation	95
2.5.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	98
2.6	Stadtverträglicher ruhender Verkehr – Einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz	127
2.6.1	Ausgangssituation	127
2.6.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	130
2.7	Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden	140
2.7.1	Ausgangssituation	140
2.7.2	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	144

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Anhang	165
Tabellenverzeichnis	169
Abbildungsverzeichnis	169
Kartenverzeichnis	170

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.

0 Einleitung

Die Stadt Höxter lässt ein integriertes Mobilitätskonzept mit dem Zeithorizont 2035 erstellen, um einen Leitfaden zu erhalten, der zukünftig als Entscheidungshilfe für Maßnahmen im Mobilitätsbereich dient.

Ausgehend von der aktuellen Situation und den Herausforderungen der Stadt Höxter wird ein Handlungsrahmen erarbeitet, 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.

Die Bedeutung einer klimagerechten zukunftsweisenden Mobilität ist zum 01. Juli 2021 mit der Novellierung des Nordrhein-Westfälischen Klimaschutzgesetzes noch verstärkt worden, die bislang bestehenden Ziele wurden verschärft. Dies bedeutet konkret bis 2045 treibhausgasneutral zu wirtschaften, eine Senkung der Emissionen um 65 % bis 2030 und um 88 % bis 2040 (ggü. 1990). Diesen Herausforderungen muss sich auch das Mobilitätskonzept stellen.

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 berücksichtigen. 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.

Im Analysebericht zum Integrierten Mobilitätskonzept sind die Rahmenbedingungen der Mobilität in Höxter sowie das Mobilitätsverhalten und das Mobilitätsangebot differenziert nach Verkehrsarten detailliert untersucht worden.

In dem nun im Entwurf vorliegenden Konzeptbericht sind die Leitziele für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Höxter mit 8 Leit- und Handlungszielen definiert, mit denen aufgezeigt wird, wie sich die Mobilität in Höxter bis zum Jahr 2035 entwickeln kann (Kapitel 1).

Aus diesen wurden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für die zur Zielerreichung herausgearbeiteten 7 Handlungsfelder erarbeitet, die im Kapitel 2 dargestellt sind. Dabei werden den Handlungsempfehlungen und Maßnahmen jeweils wesentliche Ergebnisse aus der Analyse sowie die zentralen Zielsetzungen vorangestellt.

Stadt Höxter

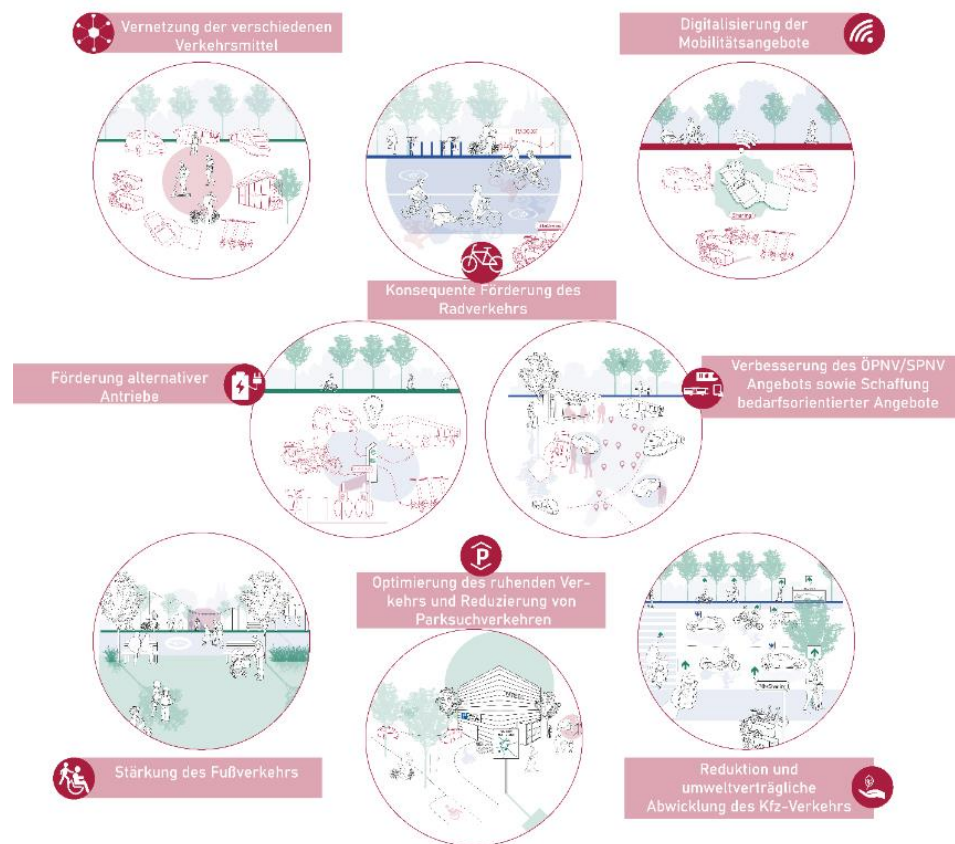
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

1 Leit- und Handlungsziele

Um für Höxter eine Entwicklungsrichtung aufzuzeigen, wurden aufbauend auf den Analyse- und Beteiligungsergebnissen Leit- und Handlungsziele formuliert. Diese 8 Handlungsziele beschreiben eine Zukunftsvision für Höxter, die anknüpft an die Herausforderungen, vor denen wir als Gesellschaft stehen, wie dem Klimawandel, dem demografischen Wandel und aktuellen Trends im Bereich der Mobilität. Höxter möchte sich zukünftig entsprechend diesen Leitzielen entwickeln und für alle Bewohner ein nachhaltiges flexibles Mobilitätsangebot sowie vitale öffentliche Räume schaffen.

Im Folgenden sind die 8 Handlungsziele dargestellt.



Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel

(Stärkung von inter- und multimodalen Angeboten, v.a. in der Kombination von SPNV / ÖPNV und Pedelec-/Radverkehr)

Unterschiedliche Verkehrsmittelangebote in Höxter sollen miteinander vernetzt werden. Ziel ist, das Mobilitätsangebot zu bündeln, um unterschiedliche Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege nutzen und miteinander kombinieren zu können. Hiermit wird das Mobilitätsangebot nicht nur verknüpft, sondern ein flexibel nutzbares Angebot geschaffen und die Mobilität jedes einzelnen verbessert.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023



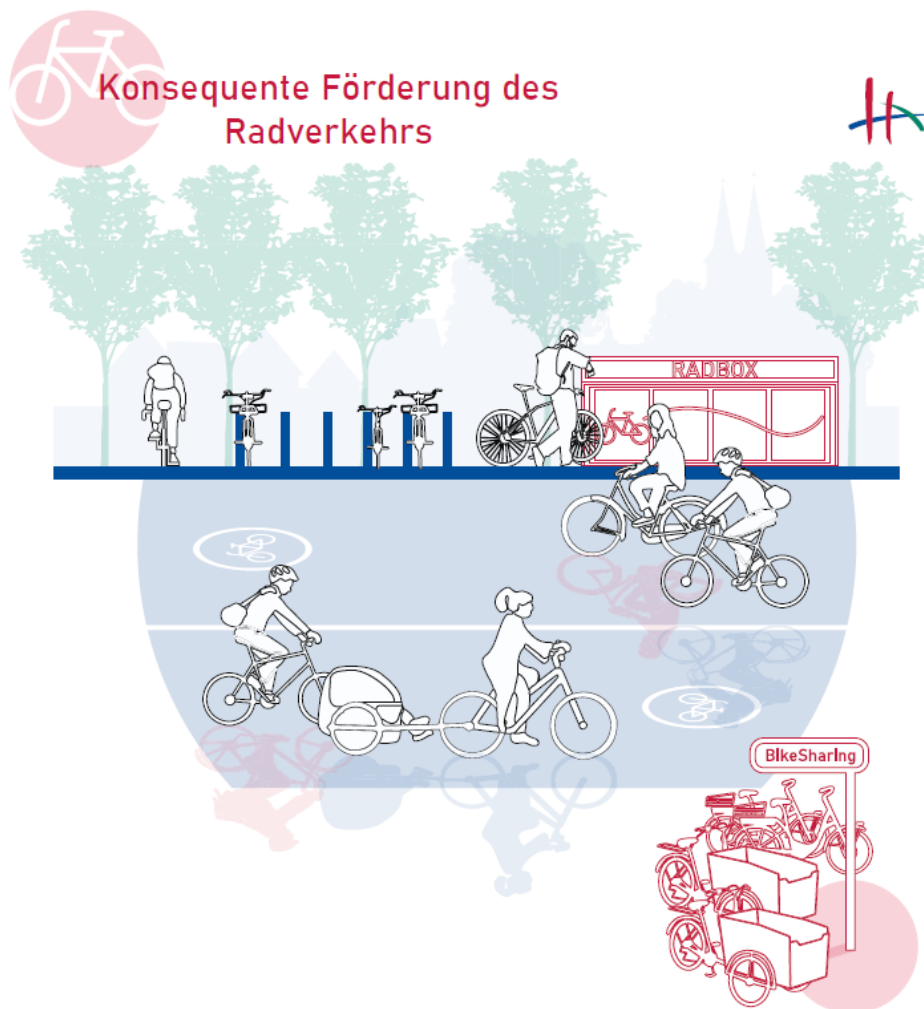
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Konsequente Förderung des Radverkehrs („Rad-Stadt Höxter“)

Ziel ist es, den Radverkehr in Höxter konsequent zu fördern, so dass sich Höxter zur „Rad-Stadt“ entwickelt. Höxter hat bereits viele Potentiale für einen guten Radverkehr, die ausgebaut und gefördert werden sollen. Angestrebt wird, eine sichere und durchgehende Radwegeinfrastruktur für Höxter zu schaffen. Damit wird eine eigenständige Mobilität unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen unterstützt und eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erzielt.



Digitalisierung der Mobilitätsangebote (z.B. durch intermodale Apps)

Um den Service im Bereich der Mobilitätsangebote zu optimieren und die Benutzerfreundlichkeit der unterschiedlichen Mobilitätsangebote zu verbessern, soll die Digitalisierung konsequent genutzt werden. So könnte zukünftig die Information über bestehende Mobilitätsangebote für den Bahn und den Busverkehr oder für Sharing-Angebote wie Bike-Sharing und Car-Sharing, der Kauf von Tickets oder das Buchen von On-Demand-Angeboten über eine App abgewickelt werden.

Stadt Höxter

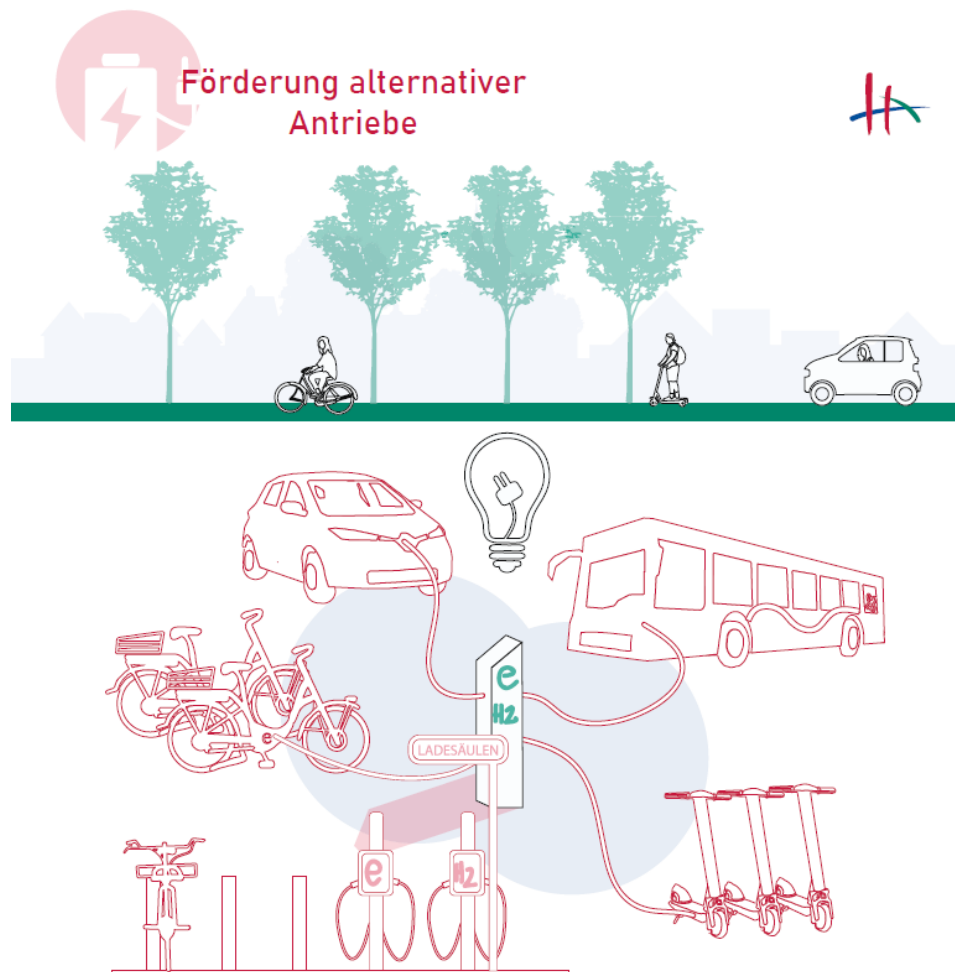
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023



Förderung alternativer Antriebe

Das Thema einer umweltfreundlichen Mobilität rückt vor dem Hintergrund des Klimawandels verstärkt in den Fokus. Deswegen sollen alternative Antriebe wie Wasserstoff- oder Elektroantriebe in Höxter gefördert werden, um einen Beitrag zu einer klimagerechteren Mobilität zu leisten. Nicht nur im privaten Bereich bestehen Potentiale zur Förderung umweltfreundlicher Antriebe, sondern auch im Bereich des ÖPNV und im Wirtschaftsverkehr.



Verbesserung des ÖPNV/SPNV Angebots sowie Schaffung bedarfsorientierter Angebote

Um eine umweltfreundliche Mobilität in Höxter zu fördern und eine Reduzierung des Individualverkehrs zu erreichen wird angestrebt, das bestehende Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Zusätzlich soll ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot geschaffen werden, um auch in dünn besiedelten Bereichen die Daseinsvorsorge aufrecht zu erhalten. Neben einer Verbesserung des bestehenden ÖPNV Angebots werden mit einem On-Demand-Angebot Lücken im Bereich des öffentlichen Verkehrs geschlossen und die Nutzerfreundlichkeit sowie Flexibilität des Mobilitätsangebots verbessert.

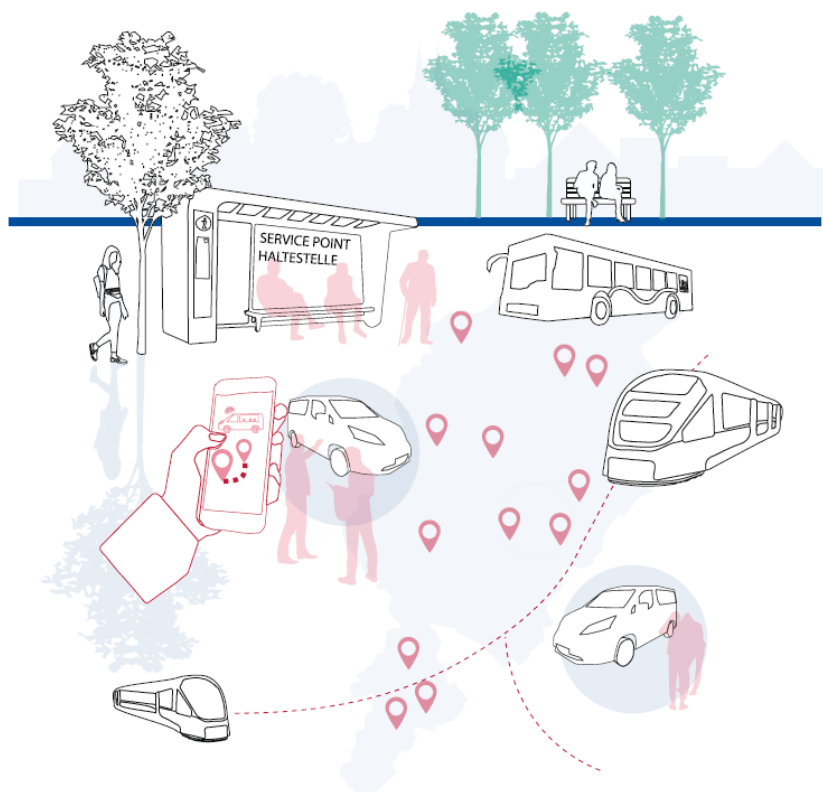
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023



Verbesserung des ÖPNV/SPNV Angebots sowie Schaffung bedarfsorientierter Angebote



Stärkung des Fuß-Verkehrs

Eine der wichtigsten und oft stark unterschätzten Fortbewegungsarten ist das Zu-Fuß-gehen. Fußverkehr ist nicht nur klimafreundlich und gesundheitsfördernd, sondern auch kostenfrei. Neben dem individuellen Nutzen, den der Fußverkehr bietet, wird durch zu Fuß gehen auch der öffentliche Raum vitalisiert und somit ein Beitrag hin zu einer lebenswerten Stadt geleistet. In Höxter soll der Fußverkehr zukünftig gestärkt werden, nicht nur um zur Vitalisierung der Stadt und der öffentlichen Räume beizutragen, sondern insbesondere auch um eine selbstständige Mobilität vor allem älterer Menschen und Kinder zu fördern und aufrechtzuerhalten.



Optimierung des ruhenden Verkehrs und Reduzierung von Parksuchverkehren

Parksucherkehre verursachen neben Lärmbelastungen und Luftverschmutzung auch Probleme im Verkehrsfluss. Gleichzeitig gibt es im öffentlichen Raum einen hohen Konkurrenzdruck zwischen den unterschiedlichen Nutzern des Straßenraums um die vorhandenen Flächen. Um eine Verbesserung in diesem Bereich zu erzielen, soll eine Optimierung des ruhenden Verkehrs erfolgen. So können beispielsweise durch ein Parkleitsystem Parksuchverkehre organisiert und gezielt geleitet werden und durch ein Parkraummanagement eine Optimierung in der Organisation des ruhenden Verkehrs erfolgen.

Stadt Höxter

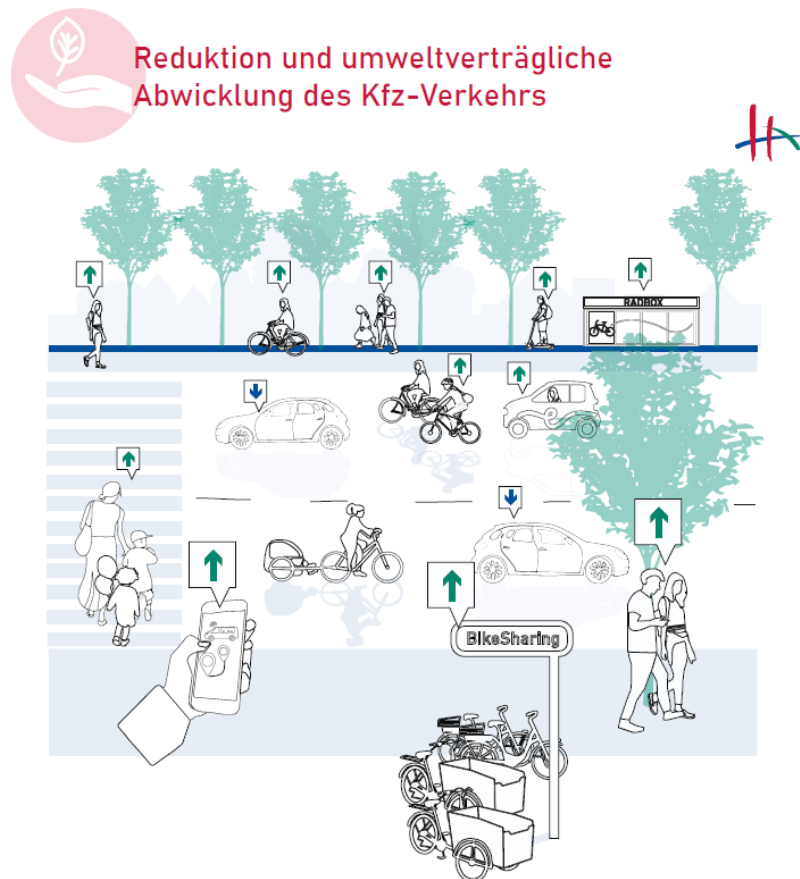
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023



Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Nicht nur der Klimawandel erfordert zukünftig ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl. Auch Lärm- und Luftschadstoffbelastungen betreffen jeden einzelnen von uns, da sie direkte Auswirkungen auf unsere Gesundheit haben. Ziel ist daher, den Kfz-Verkehr zu reduzieren und den noch verbleibenden Verkehr optimiert abzuwickeln, um die Umweltbelastungen zu verringern und den Verkehrsfluss zu fördern. Eine Reduktion des MIV-Anteils in Höxter sowie die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen ist auch vor dem Hintergrund des Klimawandels anzustreben. So soll beispielsweise durch weitere Mobilitätsangebote ein Zweit- oder Drittwagen von Familien in Höxter verzichtbar gemacht werden.



2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Mit den erstellten Leitzielen für Höxter wird aufgezeigt, wo sich die Stadt bezogen auf das Mobilitätsangebot und Verkehrsgeschehen hin entwickeln möchte. Um diese Leitziele zu erreichen, werden für Höxter Handlungsfelder ausgearbeitet, die aufzeigen, was passieren muss, damit diese Leitziele erreicht werden können.

Für Höxter wurden folgende Handlungsfelder erstellt, die im weiteren Verlauf mit Handlungsempfehlungen und Maßnahmen gefüllt werden. Dadurch soll ein Maßnahmenprogramm entstehen, welcher der Stadt als Handlungsleitfaden dienen soll.

Die Grundlage der Konzeptausarbeitung stellt der Analysebericht dar.

Die 7 Handlungsfelder:



Es wird empfohlen, auf Basis der im nachfolgenden dargestellten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen ein Umsetzungskonzept auszuarbeiten, welches die Umsetzung der Maßnahmen in eine sinnvolle zeitliche Abfolge setzt und die Finanzierbarkeit und personellen Ressourcen berücksichtigt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

2.1 Rad-Stadt-Höxter

2.1.1 Ausgangssituation

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Radverkehr ist gesundheitsfördernd, platzsparend, klimaneutral, emissionsfrei, leise 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. Weitere Distanzen und auch Höhenmeter lassen sich mittlerweile durch das Pedelec ebenso einfach zurücklegen. Pedelecs haben sich mittlerweile als fester Bestandteil des Verkehrs etabliert und erschließen neue Zielgruppen für den Radverkehr wie Pendelnde, Seniorinnen und Senioren. Durch weitere Fahrzeugangebote wie Lastenräder etc. sind auch alltägliche Wegezwecke mit Transportbedarf mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Radfahren liegt im Trend! Insbesondere aufgrund der innerstädtisch konkurrenzfähigen Geschwindigkeit zum motorisierten Individualverkehr und ÖPNV stellt der Radverkehr eine komfortable verkehrliche Alternative dar und kann deutlich zur verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet beitragen.

Aktuell beträgt der Radverkehrsanteil inklusive Pedelecs am Modal Split der Stadt Höxter 12% (9% Fahrrad, 3% Pedelec). Dies ist verglichen mit ähnlichen Städten (16% SrV 2018 und 9% MiD 2017) etwa durchschnittlich.¹

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%.

Höxter will Fahrradstadt werden! Eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Höxter insbesondere bei den Alltagswegen kann Pkw-Fahrten auf kurzen und auch mittleren Wegen ersetzen und so einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung mit Verbesserungen im Umwelt- und Klimaschutz und der Mobilitätsvoraussetzungen für Alle leisten.

¹ Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2021), Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035, Bericht Teil A – Analyse, Kapitel 4 Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept, S. 55-56

Hierbei sind die technischen, demografischen und gesellschaftlichen Entwicklungen sowohl als Chancen als auch als Herausforderungen zu berücksichtigen:

- Die angestrebte Zunahme des Radverkehrsanteils und damit der Zuwachs an Radfahrenden bedeuten mehr Konflikte - insbesondere auf zu schmalen Radwegen.
- Die angestrebte Zunahme der Mobilität mit dem Rad für alle - inkl. Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren - erfordert einen verstärkten Fokus auf die Verkehrssicherheit mit konsequenterer Anwendung des Prinzips „Verkehrssicherheit vor Flüssigkeit des Verkehrs“.
- Die Marktdurchdringung durch E-Bikes / Pedelecs bedeutet höhere Reichweiten aber auch eine Zunahme der Geschwindigkeiten im Radverkehr - mit den entsprechenden Unfallrisiken bei mangelhafter Infrastruktur.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Defizite

Defizite im Radverkehrsangebot wurden im Rahmen der fachplanerischen Analyse festgestellt (siehe hierzu Analysebericht Kapitel 5.2).

Ein wesentliches Defizit und Hemmnis der Radverkehrsnutzung ist das Fehlen eines gesamtstädtischen durchgängigen Radwegenetzes bzw. eines hierfür zielführenden Radverkehrskonzeptes. Insbesondere fehlende Anbindungen der Ortsteile an die Kernstadt und untereinander sind hierbei zu benennen. Die vorhandenen lokalen, regionalen und touristischen Radwege ergeben aktuell kein in sich stimmiges Netz mit attraktiven Verbindungen innerhalb Höxters.

Radverkehrsanlagen fehlen entlang von Straßen, die ohne diese nicht sicher genutzt werden können. Auch sichere Querungen fehlen. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind z.T. weder verkehrssicher noch attraktiv. Hieraus resultieren Konflikte zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern, auch mit dem ruhenden Kfz-Verkehr und eine hohe Anzahl an unfallbeteiligten Radfahrern.

Weitere Defizite ergeben sich aus der mangelhaften Pflege und Instandhaltung der Radwegeinfrastruktur.

Auch die Fahrradabstellsituation weist Defizite auf. Zu nennen sind fehlende Radabstellanlagen, fehlender Witterungsschutz und die fehlende Standsicherheit mit den häufig eingesetzten Vorderradhaltern.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Analyse wurde eine Vielzahl von Hinweisen zu bzw. Wünsche an die weitere Entwicklung des Radverkehrs geäußert. Etwa ein Viertel aller Wünsche bezog sich auf den Radverkehr. Am häufigsten wurden bessere Radwegenetze, bessere Radabstellanlagen, Instandhaltung der Radwege, Regelungen des Radfahrens in der Fußgänger-

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

zone, sichere Knotenpunkte und die Attraktivierung der Radwegeinfrastruktur als Zukunftswünsche benannt.

Zielsetzungen

Zielsetzung im Handlungsfeld Radverkehr ist es, den Radverkehr in Höxter konsequent zu fördern, so dass sich Höxter zur „Rad-Stadt“ entwickelt. Höxter hat bereits viele Potentiale für einen guten Radverkehr, die ausgebaut und gefördert werden sollen. Angestrebt wird, eine sichere und durchgehende Radwegeinfrastruktur für Höxter zu schaffen. Damit wird eine eigenständige Mobilität unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen unterstützt und eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erzielt.

Die zukünftige Radverkehrsinfrastruktur soll insbesondere

- eine lückenloses und durchgängiges Angebot darstellen
- auch die Bewältigung längerer Distanzen mit durchgängig störungsfrei befahrbaren Verbindungen, die auch für Pedelecs geeignet sind, ermöglichen
- die objektive Verkehrssicherheit verbessern und die subjektive Verkehrssicherheit stärken - mit geeigneter Verkehrsinfrastruktur wo nötig und einer Verkehrsorganisation mit angepassten Geschwindigkeiten in Bereichen mit gemeinsamer Nutzung von Verkehrsräumen mit dem Kfz-Verkehr
- Fuß- und Radverkehr gemeinsam stärken und Konflikte zwischen diesen abbauen
- die intermodale Verknüpfung fördern (siehe hierzu auch Handlungsfeld 04 – Neue vernetzte Mobilität für Höxter)

Vorhandene Konzepte und Planungen

Bei der Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs in Höxter werden die bereits vorhandenen Konzepte und Planungen sowie die darin beinhalteten Maßnahmen einbezogen und als Anknüpfungspunkt für die Entwicklung weiterer Maßnahmen genutzt.

Relevant für die Konzept- und Maßnahmenentwicklung zum Radverkehr sind insbesondere die Planungen für ein Radnetz OWL, die aktuellen Planungen zum Schelperadweg, die Maßnahmen im Rahmen der Landesgartenschau Höxter 2023, das Radverkehrskonzept Höxter Altstadt (2014) und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept von 2019. (siehe hierzu Analysebericht – vorhandene Planungen und Konzepte)

2.1.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Rad-Stadt-Höxter

Zur Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel, Höxter als Rad-Stadt zu etablieren, sind vier strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen (in der Maßnahmentabelle blau hinterlegt) sowie weitere konkret verortbare Maßnahmen (grau hinterlegt) entwickelt worden.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

● **Tabelle 1:** Handlungsfeld Rad-Stadt-Höxter

Nr.	Maßnahme/ Konzepte/ Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kosten- schätzung	Planerische Bewertung
01	Durchgängiges Radverkehrsnetz (OWL-Netz und lokale Routen) mit Premiumrouten (Konzepterstellung)	►	🌿	€	★★
02	Umsetzung von Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz und für Fahrradabstellanlagen	►►►	🌿🌿	€€€	★★
03	Radverkehrskonzept inkl. Fahrrad-parken und weiteren Maßnahmen zur Radverkehrsförderung	►	🌿	€	★★
04	Sanierungsprogramm Radwege	►	🌿	€€	★★
05	Maßnahmen an Premiumrouten (OWL-Netz)	►/►►	🌿🌿🌿	€€€	★★★★
06	Fahrradbrücke über die Weser bei Corvey	►►	🌿🌿	€€€	★★
07	Maßnahmen „attraktiver und sicherer Radverkehr in der Innenstadt“	►/►►	🌿🌿	€€€	★★★★
08	Einrichtung Radabstellanlagen in der Innenstadt	►	🌿	€	★
I	Initialprojekt „Fahrradstraße Grubestraße – Corbiestraße – Corveyer Allee“ mit Begleitmaßnahmen - Verkehrsversuch	►	🌿🌿	€€	★★★★

Zeitraum: kurzfristig = 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) / mittelfristig = 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) / langfristig = 3 Pfeile (über 2030 hinaus) / Daueraufgabe = langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)

Klimawirkung: niedrig = 1 Blatt (geringe CO2 Einsparpotentiale) / mittel = 2 Blätter (mittlere CO2 Einsparpotentiale) / hoch = 3 Blätter (hohe CO2 Einsparpotentiale)

Planerische Bewertung: niedrig = 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität), mittel = 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) / hoch = 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

Kostenschätzung: niedrig = 1 € (geschätzte Kosten <100.000) / mittel = 2 € (geschätzte Kosten >100.000 – 300.000) / hoch = 3 € (geschätzte Kosten >300.000)

Die konkret verortbaren Maßnahmen sind thematisch gegliedert überwiegend in Maßnahmenbündeln dargestellt (siehe Maßnahmen 05 - 08). Neben dem Initialprojekt „Fahrradstraße Grubestraße - Corbiestraße - Corveyer Allee“ ist darüber hinaus die Fahrradbrücke über die Weser bei Corvey als Einzelmaßnahme herausgehoben.

Maßnahme 01: Durchgängiges Radverkehrsnetz

Definition eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

Die Definition eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes wird als grundlegende Maßnahme für eine systematische Radverkehrsförderung in Höxter gesehen. Ein in sich stimmiges Radverkehrsnetz soll dabei

- der Verknüpfung aller Ortsteile untereinander und mit der Kernstadt dienen,
- wichtige Ziele und ÖPNV-Verknüpfungspunkte anbinden,
- eine durchgängige Befahrbarkeit der Innenstadt sicherstellen,
- Verbindungen auch über die Stadtgrenze hinaus gewährleisten und
- Verknüpfungen mit den Radfernwegen R1 / R99 bzw. der Kloster-Garten-Route des Kreises Höxter herstellen.

Wichtige Routen für den Alltagsverkehr sind bereits mit der Planung des Radnetz OWL (Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe) definiert worden. Das Radnetz OWL verbindet fast alle Stadtteile (außer Bosseborn und Bruchhausen) direkt mit der Kernstadt und bindet auch Ziele außerhalb Höxters an (z.B. Holzminden). Diese Netzdefinitionen werden in das Radverkehrsnetz einbezogen.

Ergänzend soll ein lokales Radwegenetz entwickelt werden, das alle benachbarten Stadtteile Höxters miteinander verbindet, soweit dies nicht bereits mit dem OWL-Netz erfolgt. Für das ergänzende lokale Netz sind in der Karte 1 Prüfkorridore dargestellt, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (siehe auch Maßnahme 02) vertiefend untersucht und ausformuliert werden sollen.

Für den Innenstadtbereich ist ein Vorschlag für ein lokales Radwegenetz in Karte 2 dargestellt.

Premiumrouten

Alle Verbindungen des Radnetzes OWL im Stadtgebiet Höxter sowie nach Holzminden sollen als Premiumrouten mit hohen Qualitätsstandards und attraktiver, möglichst bevorrechtigter Führung (siehe auch Maßnahme 02) ausgebaut werden (siehe Karte 1). Auch ausgewählte Routen des lokalen Netzes in der Kernstadt und Innenstadt sollen als Premiumrouten ausgestaltet werden (siehe auch Karte 2).

Premiumrouten in der Kernstadt / Innenstadt verlaufen

- von Schulzentrum Höxter über Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee (Fahrradstraße) bis Corvey; dort mit der Option Weserbrücke (siehe Maßnahme 06) weiter als Premiumroute über Lühtringen nach Holzminden oder Anschluss an die Premiumroute Radnetz OWL nach Holzminden
- vom Knoten B 239 mit B 64 / B 83 über die Brenkhäuser Straße bis Berliner Platz und Weiterführung über Weg südl. Schule am Nicolaitor und Rooststraße bis Corveyer Allee
- vom Knoten Zur Lüre mit B 64 / B 83 über die Albaxer Straße zum Berliner Platz
- von Brenkhäuserstraße über Wallstraße / Klappstraße / Möllingerstraße / Rosenstraße / Nagelschmiedstraße / Traubenstraße / Westerbachstraße / Wegetalstraße / Uferstraße zum Bahnhof Höxter mit Anschluss an den Weserradweg bzw. am Knoten Wegetalstraße / Stummrigestraße weiter entlang der Stummrigestraße Richtung Süden;
in Gegenrichtung von der Stummrigestraße südlich Schnakenstraße kommend mittel- bis langfristig (im Zuge der Umsetzung der verkehrsreduzierenden Maßnahmen in der Innenstadt, siehe auch die weiteren Handlungsfelder) über die Stummrigestraße bis Westerbachstraße und auf dieser bis Rosenstraße, dort weiter zur Möllingerstraße;
bei der heutigen Verkehrssituation am Knoten Wegetalstraße / Uferstraße / Stummrigestraße ist eine Radverkehrsführung entlang der Stummrigestraße zwischen Schnakenstraße und Wegetalstraße / Uferstraße sowie über diese in die Fußgängerzone Stummrigestraße aufgrund der engen und unübersichtlichen Situation nicht möglich, eine Führung über Schnakenstraße und Uferstraße in die Westerbachstraße wird als Interimslösung empfohlen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- vom Knoten Lütmarser Straße mit B 64 / B 83 über Westerbachstraße / Neue Straße bis Stummrigestraße und weiter zum Bahnhof Höxter mit Anschluss an den Weserradweg²
- vom Knoten Stummrigestraße mit B 64 / B 83 über Stummrigestraße zur Schnakenstraße bzw. zum Bahnhof Höxter mit Anschluss an den Weserradweg
- von Grüne Mühle über den Schelperadweg entlang der Schelpe bis Corveyer Allee

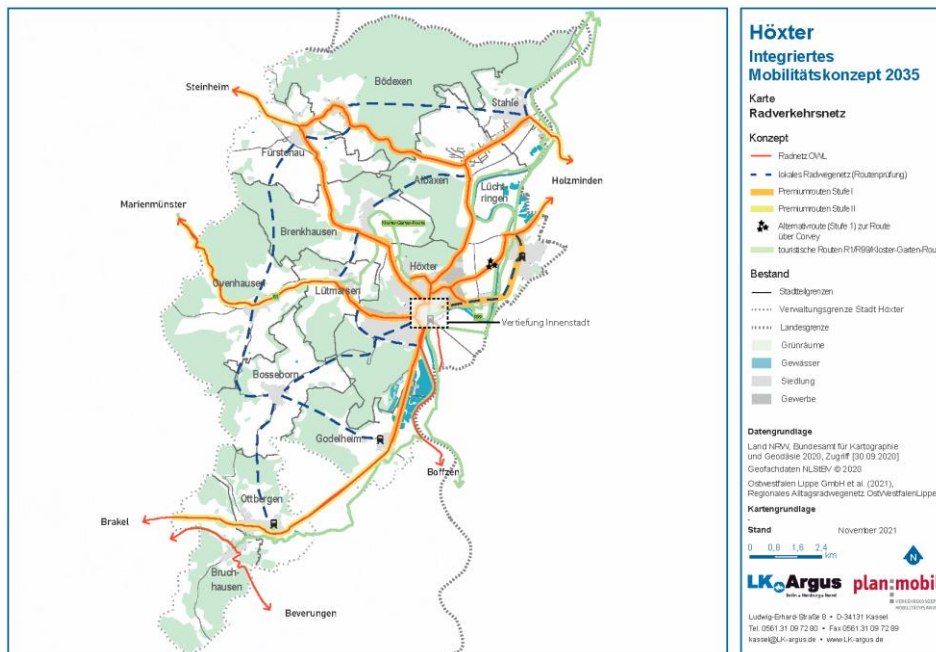
Die Premiumrouten sollen in eine 1. und eine 2. Stufe differenziert werden.

Die 1. Stufe umfasst

- die Verbindungen mit bereits laufenden Planungen zwischen Brenkhausen und Fürstenau sowie zwischen Albaxen und Fürstenau über Bödexen sowie der bereits geplante Schelperadweg in der Kernstadt
- die Verbindungen zwischen der Kernstadt und den direkt angrenzenden Stadtteilen Godelheim, Lütmarsen, Brenkhausen, Albaxen und Lühtringen
- die Weiterführung dieser Routen über die B 64 / B 83 hinweg in den Innenstadtbereich Höxters mit den Premiumrouten Innenstadt und nach Corvey
- die interkommunale Verbindung nach Holzminden mit den Routenoptionen über Corvey - neue Weserbrücke - Lühtringen - Holzminden oder über das OWL-Netz

Die 2. Stufe umfasst alle weiteren Streckenabschnitte des OWL-Netzes zwischen den Stadtteilen Höxters (Godelheim - Ottbergen, Lütmarsen - Ovenhausen, Albaxen - Stahle) sowie Stadtgrenzen überschreitende Verbindungen.

● **Karte 1: Radverkehrsnetz**



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

hochauflösende PDF im Anhang

Maßnahme 02: Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz und für Fahrradabstellanlagen

Mit angemessenen Qualitätsstandards für den Radverkehr soll den steigenden Ansprüchen bei zunehmender Nutzung, auch von Pedelecs und Lastenrädern, Rechnung getragen werden und auch ein Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad geschaffen werden. Neue Radverkehrsanlagen (Radwege und -streifen) sollen zukünftig auf deren Basis einheitlich geplant und umgesetzt werden, bestehende Anlagen verbessert werden.

Zu den Grundlagen der Radverkehrsinfrastrukturplanung zählen neben den gesetzlichen Vorgaben StVO und VwV-StVO die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), insbesondere die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und Hinweise zum Fahrradparken (H Fahrradparken, 2012).

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

Qualitätsstandards Radnetz OWL

Die Radverkehrsplanung in OstWestfalenLippe soll künftig einheitlich und an den deutschen Regelwerken angelehnt erfolgen. „Da das Regelwerk der FGSV

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

einer ständigen Weiterentwicklung unterliegt und auch dort die zunehmenden Radverkehrsstärken und höhere Qualitätsanforderungen zu Veränderungen führen werden, sind für das Radnetz OWL die voraussichtlichen Entwicklungen zu antizipieren. Daher übertreffen die hier definierten Qualitätsstandards die Festlegungen der Richtlinien teilweise.“³

Aufbauend auf regionale Pendlerverflechtungen bildet das Radnetz OWL drei Netzkategorien (I -III) nach Anzahl der Fahrten von Radverkehrspendlern. Die Verbindungen von Höxter nach Beverungen, Boffzen, Marienmünster und Polle sind hierbei der Netzkategorie III zugeordnet, die Verbindung Höxter - Holzmin-den der Netzkategorie II.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die Qualitätsstandards des Radnetzes OWL dargestellt.

³ OstWestfalenLippe GmbH (Auftraggeber) / SHP Ingenieure (Auftragnehmer):
Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe, März 2021, S. 64

● **Abbildung 1: Qualitätsstandards für das Radnetz OWL (Teil 1 + 2)**

Kriterium	Ostwestfalen-Lippe		
	Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III
Oberfläche	Asphalt oder Beton Pflaster in Ausnahmefällen		Asphalt, Beton, Pflaster ohne Fase
Einbauten	Einbauten sind zu vermeiden. Poller dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen sowie Umlaufsperrern nur an Bahnübergängen angeordnet werden.		
Bevorrechtigung	An signalisierten Knotenpunkten sind die Zufahrten an denen die Hauptradrouten verläuft...		
	...zu bevorzugen	... möglichst zu bevorzugen	...nicht zwingend zu bevorzugen.
Bevorrechtigung	An Knotenpunkten mit LSA sind für den Radverkehr mindestens folgende Qualitätsstufen (QSV) gem. HBS 2015 zu erreichen: - Hauptrichtung: QSV B (max. Wartezeit < 40s) - Nebenrichtung: QSV C (max. Wartezeit < 55s) Hierfür sind folgende Voraussetzungen zu berücksichtigen: - Richtungskonforme Führung des Radverkehrs, d.h. gemeinsame Signalisierung des Radverkehrs mit den parallelen Verkehrsströmen - Tageszeitabhängige Signalprogramme mit möglichst kurzen Umlaufzeiten (60 bis 100 s) - Frühzeitige und zuverlässige Detektion des Radverkehrs in den Zufahrten (Video oder Radar) - Wenn möglich Verzicht auf koordinierte LSA-Schaltungen zugunsten von vollverkehrsabhängigen Steuerungen		
Verträglichkeit mit Kfz-Verkehr	außerorts: Rad- und Kfz-Verkehr grundsätzlich getrennt führen innerorts: Rad- und Kfz-Verkehr möglichst trennen.		
Verträglichkeit mit Fußverkehr	Rad- und Fußverkehr grundsätzlich getrennt führen	Rad- und Fußverkehr möglichst getrennt führen	Rad- und Fußverkehr möglichst getrennt führen
	Gemeinsame Führung nur außerorts bei sehr geringem Fußverkehr	Gemeinsame Führung nur außerorts bei geringem Fußverkehr	Gemeinsame Führung innerorts nur in kurzen Abschnitten (bspw. Engstellen in Ortsdurchfahrten)
Winterdienst	Eine mögliche Trennung der Verkehrsarten kann neben baulichen Elementen auch durch Markierung oder taktilen Elementen erfolgen. Aufgrund von geringem zu erwartenden Fußverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften bildet ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr die Planungsempfehlung ab.		
	Für das Radverkehrsnetz sollen von den Kommunen Räum- und Streupläne erstellt werden. Eine Priorisierung entsprechend der Routen-Kategorie muss erfolgen. Radrouten der Kategorie I und II sind den klassifizierten Straßen gleichgestellt. Der Räum- und Streuvorgang sollte vor der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr) abgeschlossen sein. Abgeräumte Schneemassen dürfen nicht auf den Radverkehrsanlagen gelagert werden.		
Reinigung und Kontrolle	Die regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen inkl. Bankett von Laub, Sand, Grünbewuchs etc. (je nach Bedarf und Jahreszeit), ist vorzusehen. Es wird empfohlen den Zustand von Oberfläche und Wegweisung mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren, um eine hohe Qualität zu gewährleisten.		
Beleuchtung	Innerorts: immer		
	Außerorts ist eine Beleuchtung vorzusehen.	Außerorts ist eine Beleuchtung möglichst vorzusehen.	Außerorts ist eine Beleuchtung nicht zwingend vorzusehen.
Abenkungen	Zur Berücksichtigung von naturschutz-fachlichen Belangen bildet an allen Routen eine dynamische Beleuchtung den Idealzustand ab. Auf eine insektenfreundliche Straßenbeleuchtung ist zu achten. Ist die Anbringung dynamischer Beleuchtung nicht möglich, soll mit kontrastreichem Oberflächenbelag, Markierung und reflektierende Elemente / Beschilderung gearbeitet werden, sodass eine sichere Radverkehrsführung gewährleistet ist. An Problemstellen (z.B. an Engstellen, bei Hindernissen, an Kreuzungsstellen oder Unterführungen) ist eine konstante Beleuchtung erforderlich.		
Markierung	Es sind durchgehende, befahrbare Flächen - keine Absenkungen an Einfahrten und Einmündungen - vorzusehen. An Übergängen von Radwegen zur Fahrbahn sind Nullabsenkungen zu installieren. Innerorts sind zusätzlich die Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen.		
Markierung	Konfliktflächen, sowohl der Begegnungsfall mit dem Fuß-Verkehr als auch dem Kfz-Verkehr, sollten gekennzeichnet werden. Die Radverkehrsführungen an Knotenpunkten sollten grundsätzlich rot markiert werden, soweit dies möglich ist. Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn müssen gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich gekennzeichnet werden, sofern es sich nicht um Mischverkehr handelt. Als Fahrbahnbegrenzung für den Radverkehr sollte in der Regel eine weiße Randmarkierung (Schmalstrich) vorgesehen werden. Entfällt diese aufgrund von Beleuchtung, Pflasterdecke usw. sollte mit kontrastreichen Oberflächen und reflektierenden Elementen gearbeitet werden.		

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

● **Abbildung 2:** Regelbreiten für innerorts und außerorts des Radnetzes OWL (ohne Radschnellverbindungen)⁴

Art der Radverkehrsanlage		Ostwestfalen-Lippe		
		Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III
INNERORTS	Schutzstreifen	Regelbreite 1,75 m Mindestmaß 1,50 m	1,50 m	1,50 m 1,25 m
	Radfahrstreifen	Regelbreite 2,55 m Mindestmaß 2,15 m	2,15 m 2,00 m	2,00 m 1,85 m
	Richtungsradweg	Regelbreite 2,30 m Mindestmaß 1,90 m	2,15 m 1,80 m	2,00 m 1,60 m
	Zweirichtungsradweg	Regelbreite 3,30 m Mindestmaß 3,00 m	3,00 m 2,70 m	3,00 m 2,50 m
	Gem. Geh- und Radweg **	Regelbreite 3,00 m Mindestmaß 3,00 m	2,50 m 2,50 m	2,50 m 2,50 m
	Fahrradstraße	Regelbreite 4,60 m Mindestmaß 4,00 m	4,10 m 4,00 m	4,00 m 4,00 m
	selbstständig Wegeverbindun	Regelbreite 4,00 m Mindestmaß 3,00 m	3,00 m 2,50 m	3,00 m 2,50 m
AUßERORTS	Gem. Geh- und Radweg	Regelbreite 3,00 m	2,70 m	2,50 m
	Einrichtungsverkehr	Mindestmaß 2,70 m	2,50 m	2,50 m
	Gem. Geh- und Radweg	Regelbreite 3,50 m	3,00 m	2,70 m
	Zweirichtungsverkehr	Mindestmaß 3,00 m	2,70 m	2,50 m
	Wirtschaftsweg	Regelbreite 4,00 m	3,50 m	3,00 m
		Mindestmaß 3,50 m	3,00 m	3,00 m

* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

** bei geringem Fußverkehrsaufkommen

Unter Berücksichtigung der Ziele der Stadt Höxter, auf den Premiumrouten hohe Qualitätsstandards umzusetzen und den Radverkehrsanteil innerhalb Höxters deutlich zu erhöhen, wird empfohlen, für alle Premiumrouten möglichst die Qualitätsstandards mindestens der Netzkategorie II umzusetzen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Qualitätsstandards einen Idealzustand darstellen. „In der konkreten Umsetzung der Konzeptinhalte wird hier ein Abgleich mit den tatsächlich vorzufindenden Rahmenbedingungen (wie z.B. zur Verfügung stehender Straßenraum) stattfinden. Eine Anwendung der Qualitätsstandards wird also gegenüber weiteren Nutzungsansprüchen abzuwägen sein.“⁵

Anforderungen einer Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr

Für Höxter sollen in Ergänzung der Qualitätsstandards Radnetz OWL für die innerörtliche Radverkehrsführung insbesondere in der Innenstadt und in anderen Bereichen, in denen eine Trennung vom Kfz-Verkehr nicht möglich ist, Qualitätsstandards für eine sichere und verträgliche gemeinsame Führung berücksichtigt werden.

⁴ ebenda, S. 67

⁵ ebenda, S. 64

Hierzu gehören insbesondere

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für eine sichere gemeinsame Führung (Tempo 30 / Tempo 20)
- Einrichtung von Fahrradstraßen mit wiedererkennbaren Qualitätsmerkmalen für eine bevorrechtigte Führung des Fahrradverkehrs auf wichtigen Verbindungen
- Neuorganisation des Parkens zur Vermeidung von Dooring-Unfällen und Gewährleistung ausreichender Breiten bei Radverkehrsführung gegen Einbahnstraßen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Weitergehende Informationen:

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen mit wiedererkennbaren Qualitätsmerkmalen sind im aktuell veröffentlichten Leitfaden „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ vertiefende Informationen verfügbar;

<https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>

Qualitätsstandards für das Fahrradparken

Attraktive Fahrradabstellanlagen sind eine wichtige Voraussetzung für die erhöhte Nutzung des Fahrrads. Auch der Anstieg des Fahrradwertes (Pedelects u.a.) führt zu höheren Ansprüchen an Abstellanlagen. Für eine attraktive Alltagsnutzung von Fahrrädern ist entscheidend, dass diese sicher, ortsnah und einfach abgestellt werden können.

Für die systematische Weiterentwicklung von Fahrradabstellanlagen in Höxter sollen die im Radverkehrskonzept Altstadt bereits formulierten Anforderungen und Empfehlungen für das Fahrradparken berücksichtigt werden. Dort werden Anforderungen aus Sicht der Nutzer: Diebstahlsicherheit, Bedienungskomfort, Standsicherheit, Witterungsschutz, Vielseitigkeit, Sicherheit vor Vandalismus, direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel, leichte Erreichbarkeit und soziale Kontrolle, sowie Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt benannt und Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen gegeben.⁶

Grundlegende Anforderung ist das Angebot einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellplätzen. Für die hierfür erforderliche Bedarfsermittlung sind neben den klassischen Erhebungen, die insbesondere in Bereichen mit einem

⁶ Stadt Höxter, Radverkehrskonzept Altstadt, 2014, S. 39-45

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

bekannten hohen Bedarf sinnvoll sind, auch die Einbindung von Ortsbeiräten und Bürgern der Stadt Höxter z.B. über Meldeportale sinnvoll.⁷

Mit einem Fahrradparkkonzept (im Rahmen des Radverkehrskonzeptes, siehe Maßnahme 03) sollen die verschiedenen Bedarfe (am Wohn- und Arbeitsort, Schulen, Einkaufs- und Freizeitverkehr, kombinierte Fahrrad-ÖV-Nutzung) weiter auf Höxter bezogen konkretisiert werden.

Weitergehende Informationen:

AGFS: ... und wo steht ihr Fahrrad? Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern, überarbeitete Auflage März 2021

<https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen/hinweise-zum-abstellen-von-fahrraedern>

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Leitfaden Fahrradabstellanlagen, 2020

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/>

Maßnahme 03: Radverkehrskonzept

Empfohlen wird die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, in dem folgende Themen und Inhalte zur Förderung des Radverkehrs vertieft behandelt werden sollen:

- Radverkehrsnetz (siehe Maßnahme 01):
 - Erstellung einer detaillierten Routendefinition und Bestandserfassung im lokalen Alltagsnetz außerhalb der Innenstadt (insbesondere Verbindungen zwischen den Stadtteilen)
 - Grundlagen- und Bedarfsermittlung für (ergänzende) Freizeitrouten im Radverkehr
- Maßnahmen- und Umsetzungsprogramm (infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen) mit
 - Maßnahmenkatalog zur Schließung von Radwegenetzlücken im lokalen Netz einschließlich der systematischen Prüfung der Einbahnstraßen in Höxter hinsichtlich der Möglichkeit, diese für den Zweirichtungs-Radverkehr zu öffnen

⁷ ein solches Meldeportal hat die Stadt Aachen Mitte April 2020 im Internet freigeschaltet: "Meldeportal Radbügel", erreichbar unter: www.radbuegel-aachen.de. In Aachen sollen in den nächsten acht Jahren 5.000 neue Fahrradbügel aufgestellt werden.

- Maßnahmenkatalog zur sicheren Gestaltung von Knoten für den Radverkehr außerhalb der Innenstadt im Radnetz OWL und im lokalen Netz
- Innovations- und Modellprojekte, z.B.
 - Einrichtung von „Fahrradzonen“ und / oder Umsetzung von quartiersbezogenen Fördermaßnahmen in einem der nahmobilitätsrelevanten Bereiche (siehe auch Handlungsfeld „Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen“)
 - Einrichtung einer Grünen Welle für den Radverkehr für ein zügiges Vorkommen auf geeigneten Streckenabschnitten von Premiumrouten
 - Modellkreuzungen mit Induktionsschleifen und Grünpfeil für den Radverkehr
 - Prüfung von wetterabhängigen LSA-Schaltungen (Regenradar)
- Fahrradparkkonzept mit
 - Qualitätsstandards für das Fahrradparken in Höxter (siehe auch Maßnahme 02)
 - Bestandserfassung und Bedarfsermittlung (siehe auch Maßnahme 02)
 - Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots von Fahrradabstellanlagen an Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, an öffentlichen Gebäuden und an Unternehmensstandorten
 - Erarbeitung einer Fahrradabstellsatzung
- Etablierung von Sharing-Angeboten im Fahrradverkehr, insbesondere E-Lastenräder (siehe hierzu auch Handlungsfeld „Neue vernetzte Mobilität für Höxter“)
- Etablierung der Radverkehrsförderung als System mit den Bausteinen Service, Information und Kommunikation, u.a. mit
 - Radwegweisung im Alltags- und Freizeitnetz
 - Fahrradstadtplan mit den Radnetzen und Fahrradabstellanlagen
 - Fahrrad-Reparaturstationen an Mobilstationen (siehe hierzu auch Handlungsfeld „Neue vernetzte Mobilität für Höxter“)
 - Öffentlichkeitsarbeit, nutzerspezifische Kampagnen zur Fahrradnutzung (Schulen, Betriebe), Stadtradeln
 - Radverkehrs-Checks als kontinuierliche Beteiligungsmöglichkeit in den Stadtteilen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Maßnahme 04: Sanierungsprogramm Radwege

Es soll ein Sanierungsprogramm Radwege mit der Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur Maßnahmenumsetzung aufgelegt werden.

Entsprechend der Qualitätsstandards OWL wird empfohlen, den Zustand von Oberfläche und Wegweisung mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren, um eine hohe Qualität zu gewährleisten.

Neben der Kontrolle und Verbesserung der Radwegoberfläche sollen im Rahmen des Sanierungsprogramms auch Verbesserungen durch Ebnung von Radwegabsenkungen an Einfahrten sowie die Erneuerung von Markierungen erfolgen, um einen hohen Fahrkomfort und eine hohe Verkehrssicherheit zu erreichen bzw. zu erhalten.

Eine jährliche fortzuschreibende Prioritätenliste für Sanierungs- und Verbesserungsmaßnahmen soll auf Basis durchzuführender Kontrollen und unter Einbindung der Öffentlichkeit, z.B. über einen Mängelmelder oder durchgeführte Radverkehrs-Checks (siehe auch Maßnahme 03) erfolgen.

Maßnahme 05: Umsetzung der Maßnahmen OWL-Netz (Maßnahmen Premiumrouten)

Das Radnetz OWL beinhaltet für die Streckenabschnitte im Stadtgebiet Höxter 13 Maßnahmenempfehlungen, die für die Verbesserung der Radverkehrsverbindungen sukzessive umgesetzt werden sollen.

Dabei sind folgende Maßnahmen für die Premiumrouten der **1. Stufe prioritär** umzusetzen:

- HX-002 auf der B 239 zwischen Detmolder Straße und St. Ansgar Krankenhaus (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 5,5 km (zwischen Brenkhausen und Fürstenau außerorts bereits in Planung)
- HX-006 auf der B 64 Ortsdurchfahrt Godelheim (innerorts); Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Führung im Mischverkehr bzw. auf einem Schutzstreifen auf einer Länge von 0,6 km
- HX-007 auf der B 239 zwischen B 64 und Gerstenbrink (innerorts); Markierung eines Schutzstreifens bei ausreichendem Straßenquerschnitt ggf. in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Prüfung) auf einer Länge von 0,8 km; alternativ bei sehr geringem Fußverkehrsaufkommen und ausreichend breitem Seitenraum Freigabe des Gehweges für den Radverkehr; im Rahmen des Mobilitätskonzeptes empfohlen wird eine umfassende integrierte Neuplanung der gesamten B 239 innerorts

zwischen B 64 und St. Ansgar für eine Verbesserung der Radverkehrsführung unter Berücksichtigung des Fußverkehrs

- HX-008 zwischen Brenkhäuser Straße und Rohrweg (innerorts); Markierung eines Schutzstreifens bei ausreichendem Straßenquerschnitt ggf. in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Prüfung) auf einer Länge von 0,1 km; die alternativ genannte Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr wird in diesem Bereich nicht empfohlen
- HX-009 auf der L 946 zwischen Rübezahnweg und Ortseingang Albaxen (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 1,2 km (bereits in Planung)
- HX-010 auf der B 64 zwischen Hammelweg und Ortseingang Höxter (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 3 km
- HX-015 auf der K 46 zwischen Lange Straße und Braunschweiger Straße (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 0,5 km

Folgende Maßnahmen für die Premiumrouten der **2. Stufe** sind im Nachgang zu den Maßnahmen der 1. Stufe umzusetzen:

- HX-003 auf der B 64, Bereich Bruchhausen, zwischen Wingelsteiner Weg und Kommunengrenze (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 2,4 km
- HX-004 auf der B 64 zwischen Kommunengrenze und Ortseingang Ottbergen (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 0,7 km
- HX-005 auf der B 64 zwischen Ortseingang Ottbergen und Wingelsteiner Weg (innerorts); Markierung eines Schutzstreifens bei ausreichendem Straßenquerschnitt ggf. in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Prüfung) auf einer Länge von 1,7 km; alternativ bei sehr geringem Fußverkehrsaufkommen und ausreichend breitem Seitenraum Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr
- HX-012 auf der B 64 zwischen Kommunengrenze und Nethegrund (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 1,3 km
- HX-016 auf der B 83 zwischen Corveyer Straße und B 64 (innerorts); Markierung eines Schutzstreifens bei ausreichendem Straßenquerschnitt ggf. in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Prüfung) auf einer Länge von 0,2 km; alternativ bei sehr geringem Fußver-

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

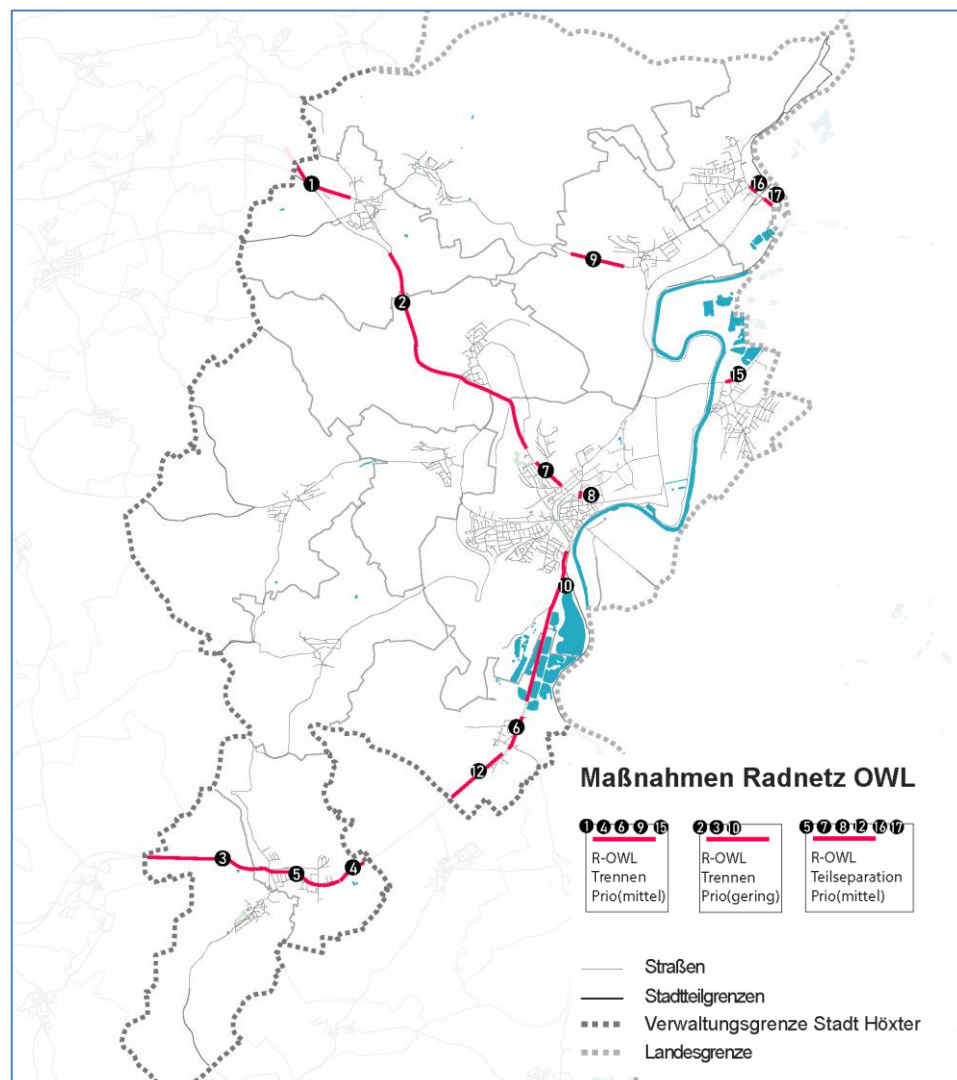
November 2023

kehrsaufkommen und ausreichend breitem Seitenraum Freigabe des Gehweges für den Radverkehr

- HX-017 auf der L 946 zwischen B 64 und Kommunengrenze (außerorts); Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Länge von 0,3 km

Die Maßnahme HX-014 straßenbegleitend an der B 64 zwischen Stummrige-straße und Lütmarser Straße wird nicht zur Umsetzung empfohlen, da mit dem Radweg auf dem Friedhofswall kein Handlungsbedarf in diesem Abschnitt besteht.

- **Abbildung 3: Maßnahmen des Radnetzes OWL-Netz**



Maßnahme 06: Fahrradbrücke über die Weser bei Corvey

Der einwohnerstarke Stadtteil Lühtringen nordöstlich der Kernstadt und östlich der Weser ist aktuell nur über die auch im OWL-Netz präferierte Verbindung über Zur Lüre / Weserradweg / Weserbrücke bei Lühtringen oder über eine südliche Route (ab Fürstenberger Straße) zu erreichen. Beide Wegeführungen stellen einen Umweg dar.

Eine direkte Wegeführung in den südlichen bzw. zentralen Bereich von Lühtringen könnte nahezu parallel zur Schienenstrecke verlaufen. Erforderlich hierfür wäre eine Weserbrücke für den Radverkehr und Fußverkehr im Bereich von Corvey (parallel zur Eisenbahnbrücke, siehe auch Karte 2 Maßnahme M6).

Die Potentiale bzw. der Nutzen einer Weserbrücke bei Corvey erhöhen sich durch weitere geplante Maßnahmen. Zu nennen sind die empfohlene Fahrradstraße nach Corvey (siehe Initialprojekt) - hier bildet die Weserbrücke eine attraktive Weiterführung mit direkter Anbindung Lühtringens - sowie die angestrebte Einrichtung eines Bahnhofs im Bereich Corvey, dessen Erreichbarkeit mit der Brücke ebenfalls verbessert werden könnte.

● **Abbildung 4:** Beispiel Fahrradbrücke parallel zur ehemaligen Eisenbahnbrücke bei Rastatt-Wintersdorf⁸



⁸ Quelle Badische Neueste Nachrichten vom 01.02.2021, <https://bnn.de/mittelbaden/rastatt/mit-dem-rad-ueber-den-rhein-studie-weckt-hoffnung-auf-neue-bruecke-bei-rastatt-wintersdorf>; Foto: Fotomontage Ingenieurbüro Ingérop

Maßnahme 07: Maßnahmen „attraktiver und sicherer Radverkehr in der Innenstadt“

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr werden im Innenstadtbereich sowie auf den Premiumrouten Schelperadweg und nach Corvey folgende Maßnahmen empfohlen (siehe auch Karte 2, die Maßnahmenummern M1 - M4 sind auf dieser verortet).

Verbesserung Straßenraumorganisation (M1)

Die Verbesserung der Straßenraumorganisation beinhaltet sowohl Maßnahmen im Längsverkehr (siehe auch M2) - wie auch im Querverkehr (siehe auch M4) entlang der gekennzeichneten Straßenabschnitte:

- **Westerbachstraße:** ab Wegetalstraße Richtung Osten wird die Einrichtung einer Begegnungszone für ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden empfohlen (siehe Handlungsfeld Sicher und bequem zu Fuß unterwegs in vitalen öffentlichen Räumen); westlich davon bis zur B 64 / B 83 ist eine Neuorganisation des Straßenraums für eine verkehrssichere Führung vom / zum Knotenpunkt mit der B 64 / B 83 sowie für sichere Querungen zwischen Obere Mauerstraße und Neue Straße (siehe auch M4) sowie zwischen Traubenstraße und Rosenstraße im Verlauf der Premiumrouten für den Radverkehr erforderlich.
- **Stummrigestraße:** zwischen Neue Straße und Schnakenstraße ist eine Neuorganisation erforderlich, um den Radverkehr in diesem Abschnitt gegen die Einbahnstraße führen zu können; zu prüfen ist die Erfordernis der Neuorganisation des Parkens (siehe auch Handlungsfeld Stadtverträglicher ruhender Verkehr) und die Markierung eines Schutzstreifens. Mit Umsetzung der Maßnahmen insbesondere des Handlungsfelds Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs, Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter soll auch eine Neuorganisation der Stummrigestraße zwischen Schnakenstraße und Wegetalstraße sowie der Wegetalstraße geprüft werden, um eine attraktive Radverkehrsführung zu ermöglichen.

Einrichtung Radverkehrsanlage (M2)

- **Brenkhäuser Straße / Berliner Platz / Albaxer Straße:** der Schutzstreifen entlang der Brenkhäuser Straße endet aktuell am Fußgängerüberweg westl. des Berliner Platzes; dieser soll in die Albaxer Straße bis Rohrweg weitergeführt werden (siehe auch Maßnahme Radnetz OWL, HX-008) und im Bereich Berliner Platz eine geeignete Radverkehrsführung in dessen Neugestaltung (z.B. mit Einrichtung eines Kreisverkehrs oder einer anderen geeigneten Gestaltungsmöglichkeit, die alle wichtigen Wegeführungen des Fuß- und Radverkehrs unterstützt) integriert werden (siehe auch M4 und Initialprojekt „Berliner Platz“ im Handlungsfeld Neue vernetzte Mobilität für Höxter)

Querung an lichtsignalgesteuerten Knoten verbessern (M3)

Die Radverkehrsführung an den lichtsignalgeregelten Knoten B 239 mit B 64 / B 83, Lütmarser Straße / Westerbachstraße mit B 64 / B 83 und Stummrigestraße mit B 64 / B 83 soll zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit beim Queren der B 64 / B 83 auf den Premiumrouten verbessert werden. Wichtige Aspekte sind hierbei u.a. ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern, eine zügige und sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr, die Begreifbarkeit der signaltechnischen Steuerung bzw. der Vorrangverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer, ausreichend dimensionierte Warteflächen und möglichst kurze Wartezeiten und Entschärfung der Konflikte zwischen kreuzenden Verkehrsströmen.

Mögliche Maßnahmen, deren Einsatz im Einzelfall geprüft werden muss, sind

- Vorziehen der Haltlinien für den Radverkehr vor die des gleichgerichteten Kfz-Verkehrs
- Ausbildung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) in untergeordneten Knotenpunktarmen
- Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen und fahrbahnnahen Furten
- Einfärben der Radverkehrsfurten in Knotenpunktszufahrten
- Anlegen von Abbiegeradien, die zu geringen Geschwindigkeiten bei abbiegenden Kraftfahrzeugen führen
- Zeitvorsprung für die Freigabezeiten des Radverkehrs
- Warnen der abbiegenden Fahrzeuge durch ein gelbes Blinklicht (bei weit abgesetzter Radverkehrsfurt)

Umgestaltung von Knoten zur besseren Radverkehrsführung (M4)

Auch Knoten und Einmündungen ohne Lichtsignalsteuerung bzw. Querungen von Straßen im Zuge z.B. einer Premiumroute für den Radverkehr sollen durch verschiedene Umgestaltungsmaßnahmen verbessert und verkehrssicherer gestaltet werden.

In Abhängigkeit von den Kfz-Verkehrsmengen sind hier Maßnahmen mit unterschiedlicher Intensität erforderlich.

- Berliner Platz: hier kreuzen mehrere Radverkehrsführungen, so dass alle Linksabbiege- und Querungs-Optionen (Albaxer Straße → Nicolaistraße, Albaxer Straße → Weg südlich Schule am Nicolaitor, Weg südlich Schule am Nicolaitor → Brenkhäuser Straße, Weg südlich Schule am Nicolaitor → Nicolaistraße) für den Radverkehr in sicherer und attraktiver Führung angeboten werden sollen; empfohlen wird die Umgestaltung des Berliner Platzes

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

unter Berücksichtigung der Radverkehrsbelange (z.B. mit Einrichtung eines Kreisverkehrs oder einer anderen geeigneten Gestaltungsmöglichkeit, die alle wichtigen Wegeführungen des Fuß- und Radverkehrs unterstützt) bei Einrichtung des Mobilitäts-Hubs Berliner Platz (siehe Initialprojekt Handlungsfeld Neue vernetzte Mobilität für Höxter)

- Schelperadweg über die Straße Zur Lüre: bei einer angestrebten Bevorrechtigung des Schelperadweges ggü. der Straße Zur Lüre wird eine Einfärbung und / oder Aufpflasterung der Querungsstelle für den Radverkehr in Kombination mit einer Fußgängerquerung empfohlen.⁹ Voraussetzung hierfür ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Umfeld der Querung. Weiterhin wird die Verengung der Straße in diesem Bereich empfohlen. Für eine Querungsmöglichkeit ohne Bevorrechtigung der Radverkehrsführung über die Straße Zur Lüre sind hier zu empfehlende Maßnahmen eine Mittelinsel oder vorgezogene Seitenräume als Querungshilfe.
- Versetzte Einmündungen Obere Mauerstraße / Neue Straße über die Westerbachstraße: um die Radwegeführung parallel zum Wall zu unterstützen ist zwischen den beiden Einmündungen die Querung der Straße erforderlich; geeignete Maßnahmen hierfür (Mittelinseln, Mittelstreifen, vorgezogene Seitenräume) sollen geprüft werden.
- Knoten Stummrigestraße / Wegetalstraße / Uferstraße: für eine sichere Führung des Radverkehrs auf der Stummrigestraße über den Knoten mit Wegetalstraße / Uferstraße wird im Radverkehrskonzept Altstadt eine lichtsignalisierte Regelung empfohlen¹⁰; unter Berücksichtigung der angestrebten Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich (siehe auch Handlungsfeld 5 Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter) wird eine Umgestaltung des Knotens mit bevorrechtigter Führung des Radverkehrs im Verlauf der Stummrigestraße empfohlen; als eine Option hierfür ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Einbahnstraßenabschnitt der Stummrigestraße zu prüfen.
- Versetzte Einmündungen Roonstraße / Minoritenstraße über Corbiestraße / Corveyer Allee: mit der Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee wird der Radverkehr auf dieser Relation bevorrechtigt und der Kfz-Verkehr reduziert, so dass das Konfliktpotential ggü. dem Ist-Zustand deutlich reduziert wird. Durch ergänzende Maßnahmen (Einengungen des Einmündungsbereichs Roonstraße durch Vorziehen des Seitenraumes) kann die Aufmerksamkeit für den Querungsverkehr weiter erhöht werden. Darüber hinaus wird zwischen Roonstraße und Minori-

⁹ siehe zu Details auch AGFS: Querungsstellen für die Nahmobilität, Hinweise für den Rad- und Fußverkehr, Mai 2021, QSR 02B und QSR 02C

¹⁰ siehe dort, S. 36

tenstraße die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße Corveyer Allee empfohlen.

- Kreuzung Wallstraße / Obere Mauerstraße sowie Grubestraße / Obere Mauerstraße und Einmündung des Schelperadwegs in die Corveyer Allee: auch für diese Situationen wird durch die geringere Kfz-Belastung auf der Fahrradstraße bzw. der Premiumroute von einem reduzierten Konfliktpotential ausgegangen, so dass das Maßnahmenerfordernis nicht hoch ist. Auch hier kann durch gestalterische Maßnahmen (Einengungen, Aufpflasterungen) die Aufmerksamkeit für den Querungsverkehr erhöht werden.

Weitergehende Informationen:

AGFS: Querungsstellen für die Nahmobilität, Hinweise für den Rad- und Fußverkehr, Mai 2021

<https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/nahmobilitaet/querungsstellen-fuer-die-nahmobilitaet>

Maßnahme 08: Einrichtung Radabstellanlagen in der Innenstadt

Für die Verbesserung der Fahrradabstellsituation in der Innenstadt soll eine am Bedarf ausgerichtete Erweiterung der Fahrradabstellanlagen erfolgen. Neben kleinteiligen Ergänzungen der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, für die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der aktuelle Bedarf ermittelt werden sollte¹¹, werden folgende Maßnahmen empfohlen (Maßnahme M8 in der Konzeptkarte):

- Erweiterung und Qualifizierung der Fahrradabstellsituation am Bahnhof Höxter mit Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs (siehe auch Handlungsfeld 4 Neue vernetzte Mobilität)
- Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten im städtischen Parkhaus Bachstraße (Bestand 18 Fahrradboxen) und Ergänzung von Services wie Schließfächer und Reparaturstation
- Integration von Fahrradabstellanlagen und -services im Mobilitäts-Hub Berliner Platz (siehe auch Handlungsfeld Neue vernetzte Mobilität, Initialprojekt Mobilitäts-Hub Berliner Platz)
- Einrichtung von Fahrradboxen mit Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende und Besucher/-innen am Rathaus Höxter.

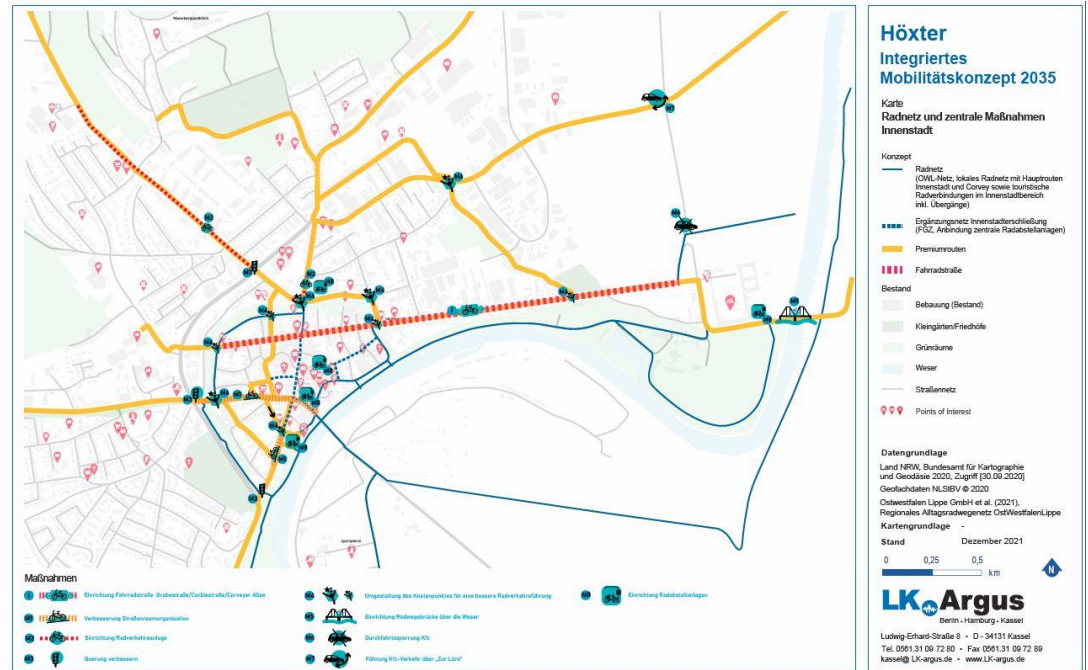
¹¹ siehe auch Umsetzungsstand zum Radverkehrskonzept Höxter-Altstadt 2014, Stand 2018

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

● **Karte 2:** Radnetz und zentrale Maßnahmen Innenstadt



Maßnahmen

- M1** Einrichtung Fahrradstraße Grubestraße/Corbiestraße/Corveyer Allee
- M2** Verbesserung Straßenraumorganisation
- M3** Einrichtung Radverkehrsanlage
- M4** Querung verbessern
- M5** Umgestaltung des Knotenpunktes für eine bessere Radverkehrsführung
- M6** Einrichtung Radwegebrücke über die Weser
- M7** Durchfahrtsperre Kfz
- M8** Führung Kfz-Verkehr über „Zur Lühre“
- M9** Einrichtung Radabstellanlagen

hochauflösende PDF im Anhang

Initialprojekt - Fahrradstraße Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee

Fahrradstraße Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee

Die Ost-West-Achse Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee ist bereits heute eine zentrale Fahrradstrecke durch die Innenstadt Höxters - mit dem Schulzentrum am westlichen und dem Weltkulturerbe Schloss Corvey am östlichen Ende. Allerdings sind in Teilbereichen die Bedingungen für den Radverkehr stark verbesserungswürdig. In der in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße Corbiestraße weist der Schutzstreifen eine deutlich zu geringe Breite auf, das Konfliktpotential wird durch Parken am gegenüberliegenden Fahrbahnrand weiter erhöht. In der Corveyer Allee fehlen bei 50 - 70 km/h (außerorts) Anlagen zur sicheren Führung des Radverkehrs. Die Konflikte werden sich absehbar mit der Landesgartenschau Höxter 2023 verschärfen, wenn die zentrale Fahrradachse auch als Umleitungsstrecke für die Weserpromenade dienen soll.

Empfohlen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee, um den Fahrradverkehr auf dieser bevorrechtigt führen und den Kfz-Verkehr reduzieren zu können. Die Fahrradstraße beginnt im Westen an der Kreuzung der Grubestraße mit der Oberen Mauerstraße und endet an der Einmündung der Straße Die Lüre in die Corveyer Allee kurz vor dem Schloss Corvey.

Die Fahrradstraße liegt zwischen Obere Mauerstraße und Roonstraße im empfohlenen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (siehe Handlungsfeld 5 Umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehr, Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter), in dem Parken nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. In der Fahrradstraße soll auf Fahrbahnrandparken zugunsten der Einhaltung einer Mindestbreite von 4,00m für die Fahrradstraße verzichtet werden. Der Kfz-Verkehr ist in der Fahrradstraße auf Anlieger und Busverkehr (in Teilabschnitten) beschränkt. Die Einbahnstraße in der Corbiestraße wird mit Ausnahmen für den Rad- und Busverkehr entsprechend der bisherigen Regelung beibehalten. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt in Fahrradstraßen grundsätzlich Tempo 30.

Die Fahrradstraße Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee ist ggü. den einmündenden Straßen vorfahrtsberechtigt. Um die Bevorrechtigung deutlich zu machen, sollen an allen Einmündungen - neben der obligatorischen Vorfahrt beachten-Beschilderung - farbige Markierungen und Fahrradpiktogramme aufgebracht oder andere vergleichbare Aufmerksamkeitsbereiche, z.B. Gehwegüberfahrten an den einmündenden Straßen, geschaffen werden.

Für die Corveyer Allee sind darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Einrichtung der Fahrradstraße umzusetzen. Die Corveyer Allee ist eine Kreisstraße und verläuft auf einer Strecke von ca. 1 km außerorts. Die Einstufung einer Straße

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

nach dem Straßenrecht hat erstmal grundsätzlich keinen Einfluss darauf, ob dort eine Fahrradstraße auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts angeordnet werden kann, soweit keine Kfz-Verkehre ausgeschlossen werden.¹² Und auch außerhalb sind Fahrradstraßen möglich, die VwV-StVO begrenzt die Anordnung einer Fahrradstraße nicht auf innerörtliche Straßen.¹³ Als sinnvolle Maßnahme zur Fahrradförderung ist eine Fahrradstraße außerhalb zu bewerten, wenn die Kfz-Verkehrsmengen und die Geschwindigkeiten gering gehalten werden können.¹⁴ Für die Corveyer Allee ist es zur Einrichtung einer Fahrradstraße erforderlich, den Kfz-Verkehr mit Ausnahme des Anliegerverkehrs sowie des Busverkehrs effektiv zu unterbinden. Hierzu ist eine Unterbrechung für den Durchgangsverkehr auf Höhe des Parkplatzes am Schloss Corvey und dessen Umleitung über die Straße Zur Lüre bzw. weiträumig über die B 64 / 83 erforderlich (siehe auch Maßnahmen M6 und M7 in Karte 2). Da mit dem Ausschluss des Durchgangsverkehrs die Corveyer Allee ihre Verkehrsbedeutung als klassifizierte Straße verliert, ist eine Abstufung bzw. Teileinziehung notwendig. Weiterhin sollte z.B. mit punktuellen Einengungen der Corveyer Allee oder einem gepflasterten Mittelstreifen bzw. anderen geeigneten Maßnahmen die Attraktivität für eine Durchfahrung und das Geschwindigkeitsniveau des verbleibenden Kfz-Verkehrs gering gehalten werden.

Um die konkreten Erfordernisse, die straßen(verkehrs)rechtlichen Anforderungen (u.a. Abstufung bzw. Teileinziehung bei „Anlieger frei“) sowie die Effektivität einer Umleitung der Durchgangsverkehre und deren Auswirkungen (Verträglichkeit der Verlagerung auf anderen Straßen) zu prüfen, wird empfohlen, die Fahrradstraße Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee mit den entsprechenden Begleitmaßnahmen als Verkehrsversuch im Rahmen der Landesgartenschau 2023 einzurichten und mit Vorher-Nachher-Untersuchungen zu begleiten.

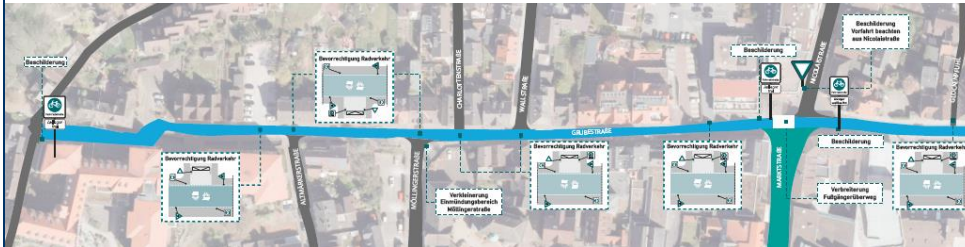
¹² Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Zulässigkeit einer Fahrradstraße außerhalb auf einer Kreisstraße, o.J.

¹³ ebenda

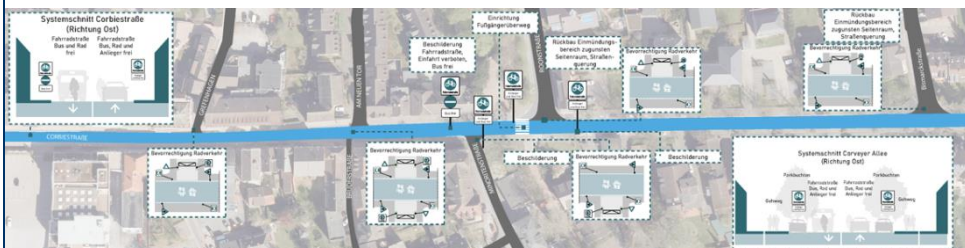
¹⁴ siehe auch Difu gGmbH / Bergische Universität Wuppertal, Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis; S. 19

Lagepläne der Fahrradstraße Grubestraße / Corbiestraße / Corveyer Allee

Abschnitt 1: Grubestraße / Corbiestraße, Obere Mauerstraße - Glockenpfuhl



Abschnitt 2: Corbiestraße / Corveyer Allee, Glockenpfuhl - Bismarckstraße



Abschnitte 3 und 4: Corveyer Allee außerorts Höhe Anbindung Schelperadweg und Höhe Schloß Corvey



(Hochauflösende PDF der Lageplanskizzen im Anhang)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

**Best Practice
Beispiele:**

Der Leitfaden „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ stellt Grundlagen und verschiedene Lösungen zur Umsetzung von Fahrradstraßen vor.



Quelle:
<https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>



Quelle:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrradstrassen-konstanz> © Tobias Klein, Difu

Bewertung	
Zeitraum	Kurzfristig (Verkehrsversuch im Zuge der Landesgartenschau 2023)
Priorität	hoch
Zielgruppe	Radfahrer
Zuständigkeit	Stadt Höxter / Straßenverkehrsbehörde / Kreis Höxter
Partner / Beteiligte	Landesgartenschau Höxter 2023 gGmbH
Synergien mit anderen Planungen	Verkehrskonzept „mobile Innenstadt“ Handlungsfeld Optimierung und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
Klimawirkung	hoch (im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung)
Grobschätzung erwarteter Kosten	hoch
Fördermöglichkeiten	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah, Punkt 2.1) Geltungsdauer 31.12.2024 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“, Punkt 2.11.2) Geltungsdauer 31.12.2022
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Steigerung des Radverkehrsanteils (im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung)

2.2 Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen

2.2.1 Ausgangssituation

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Während der Fußverkehr in der Vergangenheit in der Verkehrsplanung häufig eher nebensächlich behandelt wurde, nimmt die Bedeutung als Fortbewegungsart in den letzten Jahren wieder verstärkt zu und rückt mehr und mehr in den Fokus einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und Planung.

Die Gründe hierfür sind vielfältig: Nicht nur der Klimawandel und damit zusammenhängende klimaökonomische Fragestellungen, denen durch Klimamitigationsmaßnahmen entgegnet werden muss, sondern auch der Flächenkonkurrenz, die auf Grund eines begrenzten Raumes und zahlreichen Nutzeransprüchen besteht, finden ihre Antworten im Fußverkehr. Aber auch soziale Herausforderungen zum Thema Inklusion, demographischer Wandel und die Förderung der eigenen Gesundheit sowie wirtschaftliche Herausforderungen bezogen auf die Vitalität der Innenstädte können in Teilen durch gute Bedingungen für den Fußverkehr begegnet werden.

In Höxter nimmt aktuell insbesondere der Kfz-Verkehr eine dominierende Rolle im Verkehrsgeschehen ein – gleichzeitig ist der Kfz-Verkehr einer der Verursacher und Treiber der aktuellen Klimakrise und des Flächendrucks. Daher gilt es für Höxter aufzuzeigen, wie unter anderem durch den Fußverkehr – auch als Teil intermodaler Wegeketten – eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrsgeschehens aussehen kann.

Entsprechend der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2020 in Höxter, liegt der abgeschätzte Fußverkehrsanteil der Bevölkerung bei 19% des Modal-Splits. Verglichen mit ähnlichen Städten entsprechend SrV und MiD ist dieser etwas unterdurchschnittlich. In Höxter werden zu Fuß die meisten Wege zu den Zwecken Einkaufen (täglicher Bedarf) mit 18%, Ausbildung/Schule (16%) und zur Hochschule sowie für private Erledigung (jeweils 14%) zurückgelegt.¹⁵

Differenziert werden muss beim Fußverkehrsanteil zwischen den Bewohnern der Kernstadt und denen der Ortsteile. Innerhalb der Kernstadt werden mehr Wege zu Fuß zurückgelegt (25%) als durch die Bewohner der Ortsteile (15%). Dies kann darin begründet liegen, dass die kompakte Kernstadt bessere

¹⁵ Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2021), Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035, Bericht Teil A – Analyse, Kapitel 4 Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept, S. 55-56

Voraussetzungen und insgesamt mehr Ziele für den Fußverkehr durch die vorhandenen Versorgungsstrukturen aufweist als die Ortsteile.

Potentiale zur Erhöhung des Fußverkehrsanteil am Modal Split bestehen sowohl innerhalb der Ortschaften als auch in der Kernstadt selbst. Durch die Maßnahmenkonzeption soll aufgezeigt werden, wie der Fußverkehr auf gesamtstädtischer Ebene sowohl für die Kernstadt als auch für die Ortschaften, gestärkt und somit der Fußverkehrsanteil erhöht werden kann.

In direktem Zusammenhang mit dem Fußverkehr steht das Thema öffentlicher Raum. Beim Fußverkehr geht es nicht nur darum von A nach B zu gelangen, sondern auch darum in welchen Räumen dies geschieht. Neben der reinen Voraussetzung Wege zu Fuß zurücklegen zu können geht es auch um Ästhetik, Sicherheit, Gesundheit, Funktionalität und verstärkt auch um klimaadaptive Maßnahmen. Daher werden Fußverkehr und öffentlicher Raum nicht losgelöst, sondern im Kontext gedacht und Maßnahmen entwickelt, die auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen eingehen.

Defizite

Defizite im Fußverkehrsangebot und im öffentlichen Raum wurden im Rahmen der fachplanerischen Analyse festgestellt (Siehe hierzu Analysebericht).

Hierzu zählen fehlende und mangelhafte Gehwege und Querungen und eine fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Zusätzlich werden durch den begrenzten Raum bei hoher Nutzungskonkurrenz Konflikte zwischen Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern hervorgerufen und damit Gefahrensituationen verursacht. Weitere Defizite sind mangelnde Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität durch fehlende Sitzgelegenheiten und durch ästhetische Mängel.

Besonders schwerwiegend sind die Unfallzahlen aus dem Jahr 2019, bei denen bei 109 Unfällen 12 Fußgänger beteiligt waren.

Neben diesen Aspekten ist eine weitere Herausforderung die fehlende Versorgungsfunktion in einigen Ortschaften Höxters, sowie die weiten Wege, die zwischen einigen Ortschaften und der Kernstadt zurückzulegen sind.

Die Beteiligungen der Öffentlichkeit im Rahmen der Analyse hat aufgezeigt, dass sich die Bevölkerung bezogen auf den Fußverkehr eine sichere und gut ausgebauten Fußverkehrsinfrastruktur sowie eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume wünscht.

Zielsetzungen

Zielsetzung im Handlungsfeld „Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen“ ist die zukünftige Stärkung des Fußverkehrs, nicht nur um zur Vitali-

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

sierung der Stadt und der öffentlichen Räume beizutragen, sondern insbesondere auch um eine selbstständige Mobilität vor allem älterer Menschen und von Kindern zu fördern und aufrechtzuerhalten. Des Weiteren soll durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel eine Stärkung des Umweltverbundes erzielt werden. Hierbei spielt der Fußverkehr eine wichtige Rolle, denn jeder Weg wird in Teilen auch immer zu Fuß zurückgelegt und Fußverkehr gilt daher als Verbindungsglied der unterschiedlichen Angebote.

Vorhandene Konzepte und Planungen

Bei der Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten für den Bereich des Fußverkehrs und des öffentlichen Raums werden die bereits vorhandenen Konzepte und Planungen sowie die darin beinhalteten Maßnahmen berücksichtigt und als Anknüpfungspunkt für die Entwicklung weiterer Maßnahmen genutzt.

Im Bereich des Fußverkehrs und öffentlichen Raums sind insbesondere das Integrierte Stadtentwicklungskonzept von 2019, die Maßnahmen im Rahmen der Landesgartenschau und die Ergebnisse und Maßnahmen des Fußverkehrschecks von 2020/2021 relevant. (Siehe hierzu Analysebericht – vorhandene Planungen und Konzepte)

2.2.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Sicher und bequem zu Fuß unterwegs in
vitalen öffentlichen Räumen

Für den Fußverkehr wurden 7 strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen (in der Maßnahmentabelle blau hinterlegt) sowie weitere konkret verortbare Maßnahmen (grau hinterlegt) ausgearbeitet. Neben der Einrichtung von Begegnungszonen sind die für die Innenstadt relevanten Maßnahmen in dem Konzept „Fußgängerfreundliche Innenstadt“ zusammengefasst. Mit dem Initialprojekt der Begegnungszone Westerbachstraße/Weserstraße wurde eine Maßnahme für den Fußverkehr vertiefend bearbeitet.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

● **Tabelle 2:** Handlungsfeld Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen

Nr.	Maßnahme/Konzepte/Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
01	Definition Fußwegenetz und Vorrangbereiche Nahmobilität	►	🌿	€	★★
02	Durchführung Fußverkehrschecks / Nahmobilitätskonzepte	►►	🌿	€€	★★
03	Definition und Umsetzung von Qualitätsstandards	►►►	🌿	€€€	★★
04	Programm Prüfung und Verbesserung der Fußgängerquerungen	►►	🌿	€€	★★
05	Schulisches Mobilitätsmanagement	►	🌿	€€	★★
06	Einrichtung Begegnungszonen	►►	🌿	€€€	★★
07	Konzept „Fußgängerfreundliche Kernstadt“ und Umsetzung	►►►	🌿🌿	€€€	★★★★
I	Initialprojekt „Begegnungszone Weserstraße/Westerbachstraße“	►►► / ►►►	🌿🌿	€€€	★★★★

Zeitraum: kurzfristig = 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) / mittelfristig = 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) / langfristig = 3 Pfeile (über 2030 hinaus) / Daueraufgabe = langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)

Klimawirkung: niedrig = 1 Blatt (geringe CO2 Einsparpotentiale) / mittel = 2 Blätter (mittlere CO2 Einsparpotentiale) / hoch = 3 Blätter (hohe CO2 Einsparpotentiale)

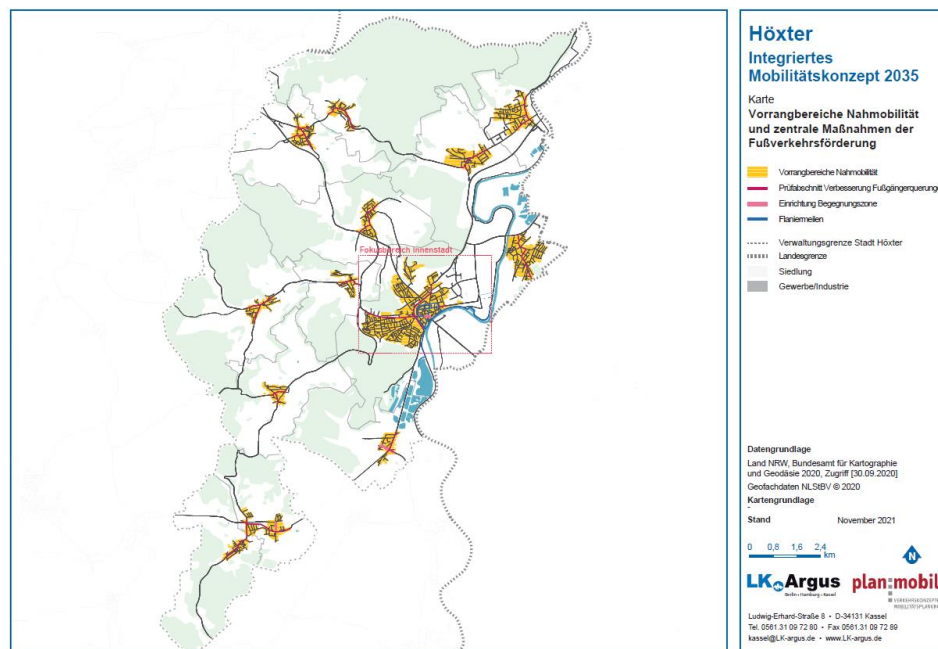
Planerische Bewertung: niedrig = 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität), mittel = 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) / hoch = 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

Kostenschätzung: niedrig = 1 € (geschätzte Kosten <100.000) / mittel = 2 € (geschätzte Kosten >100.000 – 300.000) / hoch = 3 € (geschätzte Kosten >300.000)

Maßnahme 01: Fußwegenetz Kernstadt und Vorrangbereiche Nahmobilität

Entsprechend der Konzeptkarte „Vorrangbereiche Nahmobilität und zentrale Maßnahmen der Fußverkehrsförderung“ wird vorgeschlagen, auf gesamtstädtischer Ebene Vorrangbereiche für die Nahmobilität festzulegen. Für die Kernstadt wird ein Fußwegenetz ausgearbeitet.

- **Karte 3:** Vorrangbereiche Nahmobilität und zentrale Maßnahmen der Fußverkehrsförderung



(hochauflösende PDF im Anhang)

Die Vorrangbereiche Nahmobilität sollen in den Bereichen eingerichtet werden, in denen die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) besonders förderungswürdig ist. Dies sind insbesondere Wohngebiete, Einzelhandels- und Arbeitsstandorte und zentrale Bereiche mit einer hohen Überlagerung verschiedener Nutzungen.

Durch die Ausweisung von Vorrangbereichen Nahmobilität sollen insbesondere die nahmobilen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr) gefördert werden.

Innerhalb der Bereiche sollen zur Förderung des Fußverkehrs sowie des Radverkehrs neben spezifischen Maßnahmen (siehe im Folgenden und HF 01 RadStadt Höxter) auch geschwindigkeits- und verkehrsreduzierende Maßnahmen umgesetzt werden.

Diese können sein:

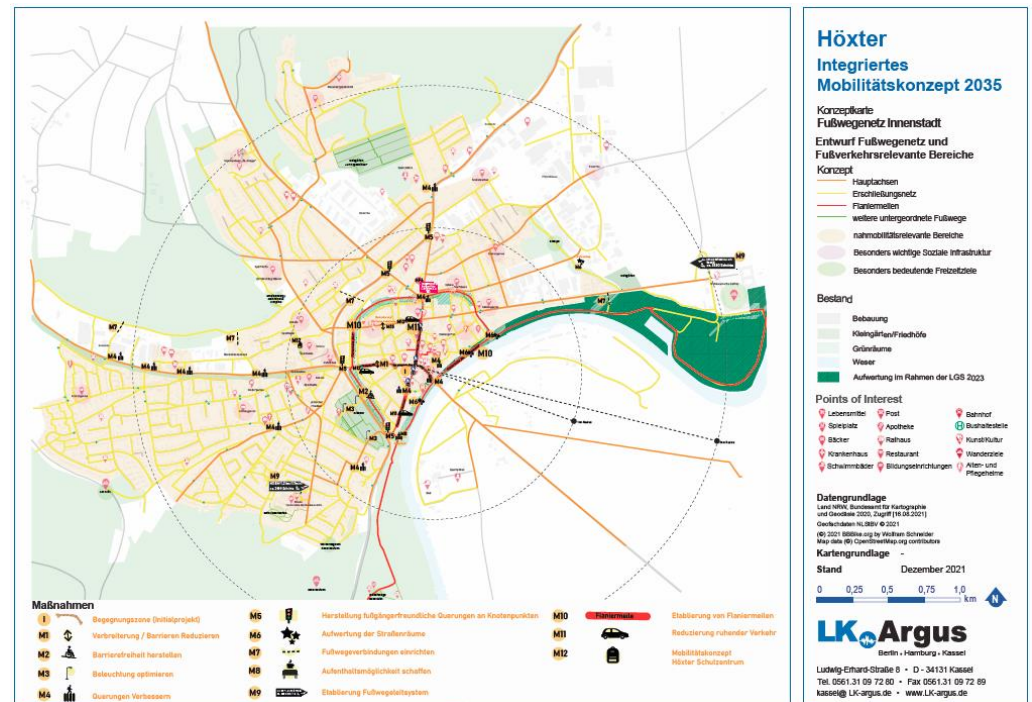
- Geschwindigkeitsbegrenzungen (bspw. 20 km/h)
- Zufahrtsbeschränkungen
- Aufpflasterungen / Teilaufpflasterungen
- Spielstraßen
- Fahrgassenversätze / Fahrbahnverengungen
- Pflanzenkübel / Stadtgrün

Der Entwurf eines Fußwegenetzes bezieht sich auf Grund seiner hohen Dichte an Zielen für den Fußverkehr auf den Kernstadtbereich Höxters. Mit dem Fußwegenetz sollen zum einen die Hauptachsen, die als Grundgerüst für den Fußverkehr dienen, als auch ein Erschließungsnetz, mit dem die Quellen und Ziele erreicht werden können, hervorgehoben werden.

Der vorgeschlagene Entwurf zum Fußverkehrsnetz soll geprüft und das Erschließungsnetz unter Einbindung der konkreten Erfordernisse vor Ort für Kinder inkl. Schulwegen, für Senioren und auch für weitere Freizeit- und Alltagswegen weiter ausdifferenziert werden. Ziel ist es, ein lückenloses Fußwegenetz für Höxter zu entwickeln, innerhalb dessen die Infrastruktur entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen gestärkt wird und sichere und direkte Wegeverbindungen für Zufußgehende geschaffen werden.

Um den Fußverkehr weitergehend zu fördern, soll für das Fußwegenetz eine Wegweisung aufgebaut werden, an der Informationen zu Gehwegzeiten, Entfernung und der ungefähren Schrittzahl zu finden sind. Durch die Angabe der Schrittzahl soll ein Anreiz zur körperlichen Bewegung geschaffen und somit die Gesundheit gefördert werden. Um eine Schilderflut zu verhindern, sollte die bestehende Beschilderung im Kontext der Ausarbeitung eines durchgehenden Fußwegenetzes geprüft und ggf. ergänzt bzw. modernisiert werden.

● **Karte 4: Entwurf Fußwegenetz und Maßnahmen im Innenstadtbereich**



- I** **Begegnungszone (Initialprojekt)**
- M1** **Verbreiterung / Barrieren Reduzieren**
- M2** **Barrierefreiheit herstellen**
- M3** **Beleuchtung optimieren**
- M4** **Querungen Verbessern**
- M5** **Herstellung fußgängerfreundliche Querungen an Knotenpunkten**
- M6** **Aufwertung der Straßenräume**
- M7** **Fußwegeverbindungen einrichten**
- M8** **Aufenthaltsmöglichkeit schaffen**
- M9** **Etablierung Fußwegeleitsystem**
- M10** **Anbindung herstellen**
- M11** **Etablierung von Flaniermeilen**
- M12** **Reduzierung ruhender Verkehr**
- M13** **Mobilitätskonzept Höxter Schulzentrum**

(hochauflösende PDF im Anhang)

Maßnahme 02: Fußverkehrschecks und Nahmobilitätskonzepte

Für die in der Konzeptkarte definierten Vorrangbereiche Nahmobilität wird zur Identifizierung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs empfohlen, Fußverkehrschecks – wie sie bereits für Teilbereiche der Kernstadt und für Stahle stattgefunden haben – durchzuführen. Des Weiteren wird empfohlen Nahmobilitätskonzepte, z.B. für einzelne oder auch benachbarte Ortschaften und Quartiere der Kernstadt, zu erstellen. Mit diesen sollen die Erschließungsnetze konkretisiert werden und ortsspezifische, detaillierte und integrierte Lösungen und Handlungsempfehlungen für Problemlagen des Fuß- und auch des Radverkehrs innerhalb der Betrachtungsgebiete ausgearbeitet werden.

Fußverkehrschecks

Durch das Instrument der Fußverkehrschecks kann eine Kommune einen ersten Prozess zur Förderung des Fußverkehrs anstoßen und erste Verbesserungsmaßnahmen umsetzen. Neben der Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber den Bedürfnissen von Fußgängern wird so auch eine direkte Beteiligung der Nutzer ermöglicht.

Zentrales Element von Fußverkehrschecks sind Begehungen mit Teilnehmenden aus der Bevölkerung, um vor Ort Problempunkte und unterschiedliche Sichtweisen raumbezogen aufzuzeigen und Ideen sowie Lösungsvorschläge zu diskutieren.

Der Fuss e.V. entwickelt aktuell eine App zur Durchführung von Fußverkehrschecks. Diese soll in Zukunft die Durchführung von Fußverkehrschecks unterstützen, bzw. dazu dienen, dass jede Kommunen selbstständig Fußverkehrschecks durchführen können.

Weitergehende Informationen:

Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks des Zukunftsnetz Mobilität NRW

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/fussverkehrs-checks>

Das Zukunftsnetz NRW fördert die Durchführung von Fußverkehrschecks.

Die Ergebnisse der Fußverkehrschecks können als eine Grundlage für die Erstellung von Nahmobilitätskonzepten dienen.

Erstellung von Nahmobilitätskonzepten

Des Weiteren sollen aufbauend auf die Fußverkehrschecks weitergehende Nahmobilitätskonzepte innerhalb der Vorrangbereiche Nahmobilität erstellt werden sollten, mit denen Wege mit hohen Qualitäten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden, um diese Verkehrsarten gezielt zu fördern.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Nahmobilitätskonzepte sollen folgende Inhalte und Kriterien umfassen:

- Aktive Beteiligung der relevanten Nutzergruppen mit dem Ziel, Informationen zu deren Wegen, Verhalten und Wünschen zu sammeln. Hierbei sollen insbesondere Personen mit einem starken Quartiersbezug einbezogen werden (Kinder, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen).
- Definition von kleinräumigen Fuß- und Radverkehrsnetzen u.a. mit weiterer Ausdifferenzierung der Erschließungsnetze für den Fußverkehr zur Verknüpfung der nahmobilen Ziele im Quartier,
- Identifizierung von Defiziten und Schwachstellen aller Verkehrsarten (insbesondere Fußverkehr und Radverkehr sowie der Verknüpfung der Verkehrsarten, insbesondere Zugänge zum ÖPNV)
- Erarbeitung von Lösungsvorschlägen und Maßnahmen sowie deren Priorisierung

Folgende fußverkehrsrelevante Maßnahmen sollen in Nahmobilitätskonzepten entwickelt und sukzessive umgesetzt werden:

- Barrierefreier Ausbau von Gehwegen und Haltestellen
- Schaffung von qualitativen Fußwegenetzen
- Beschilderung (Wegweisung) mit Angabe von Gehminuten zu potentiellen Zielen (POI)
- Überquerbarkeit von Straßen verbessern, z.B. durch die Anlage von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen)
- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums
- Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Einrichtung von saisonalen Spielstraßen
- Aufwertung durch Anpflanzungen
- Reduzierung von Stellplätzen für den MIV
- Prüfen von Geschwindigkeitsreduzierungen
- Schaffung sicherer Schulwege und „Schulumfelder“
- Bei der Gestaltung von Gehwegen und Radwegen sind die im Kontext des Handlungsfelds „Rad-Stadt-Höxter“ benannten Qualitätsstandards für den Radverkehr sowie die Qualitätsstandards Fußverkehr zu beachten.

Nahmobilitätskonzepten können im Kontext von integrierten Ortsteilentwicklungsprogrammen (Dorferneuerung, IKEK, o.ä.) eingebunden werden oder beispielsweise als Rahmen für Schulwegepläne dienen.

Maßnahme 03: Definition und Umsetzung von Qualitätsstandards

Die folgenden Maßnahmen sollen dazu dienen die Qualität der Fußwegeinfrastruktur und des öffentlichen Raums sicherzustellen. Hierfür sollen Qualitätsstandards definiert werden und ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum ausgearbeitet werden.

Definition und Umsetzung von Qualitätsstandards

Um ein barrierefreies, sicheres und komfortables Zu-Fuß-Gehen zu ermöglichen, sollen – insbesondere innerhalb des Fußwegenetzes und der Vorrangbereiche Nahmobilität – Fußverkehrsinfrastrukturen (Gehwege, Querungshilfen, Fußgängerüberwege, Fußgängerfurten ...) mit bestimmten Qualitätskriterien umgesetzt werden. Für folgende Aspekte sollen daher Qualitätsstandards weiter ausformuliert werden sowie bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Des Weiteren soll eine sukzessive Anpassung der bestehenden Infrastruktur unter Berücksichtigung der konkreten Vor-Ort-Verhältnisse erfolgen.

- Fußwegeführung
- Knotenpunkte / Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen
- Straßenbegleitende Gehwege
- Querungsmöglichkeiten
- Beleuchtung
- Aufenthaltsqualität

Mit den Regelwerken

- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sowie den
- Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

sind zahlreiche Anforderungen an Fußverkehrsanlagen formuliert, die bei der Planung berücksichtigt werden sollten.

Fußwegeführung

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Fußwege sollen umwegfrei geführt werden und eine möglichst direkte Verbindung aufweisen
- Sichtbeziehungen sollen hergestellt werden
- Das Zwei-Sinne-Prinzip, welches mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) ansprechen muss, soll bei der Gestaltung berücksichtigt werden

Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen

- Oberflächen sollten eine feste, griffige, ebene und fugenarme bzw. engfugige Eigenschaft aufweisen, damit sie durch Rollstühle und Rollatoren bequem befahrbar sind.
- Gehwege sollten eindeutig und einheitlich gestaltet sein, dies gilt insbesondere für Gehwege in der Innenstadt
- eine Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn sollte taktil und optisch kontrastreich gestaltet und somit gut wahrnehmbar sein
- Querneigungen von mehr als 2% sollen vermieden werden
- Eine durchgehend taktile Linienführung sollte gewährleistet werden
- Kanten über 3cm Höhe sollten in Bereichen, die keine Kombilösung zulassen vermieden werden (empfohlen wird die Kombilösung durch Zweiteilung einer Querungsstelle mit einem Bereich mit Nullabsenkung für Rollstuhlfahrer und einem Bereich mit 6cm Höhe für Menschen mit Seheinschränkungen - siehe auch H BVA)
- Eine visuelle und taktile Leit- und Warnfunktion soll gewährleistet werden

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

- Fußgängerfurten sollen grundsätzlich an allen Zufahrten bestehen
- Wartezeiten sollen nach Möglichkeit unter 30 Sekunden betragen
- das Queren soll in einem Zug, ohne Unterbrechung möglich sein
- die Räumzeit soll auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s bemessen sein
- Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und audiovisuellen Leitsystemen ausgestattet sein

- es sollen an signalisierten Knotenpunkten keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster (Bettelampeln) für Fuß- und Radverkehr installiert werden

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Straßenbegleitende Gehwege

- Straßenbegleitende Gehwege sollten eine Mindestbreite von 2,50 m (Regelbreite) aufweisen, idealerweise sind jedoch 3 m Gehwegbreite (Verkehrsraum zuzüglich Sicherheitsraum) zur Begegnung zweier mobilitätsbehinderter Personen anzustreben.
- Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte vermieden werden, eine gemeinsame Führung soll nur bei schwachem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen und Gehwegbreiten über 2,50 m mit der Regelung „Gehweg/Radfahrer frei“ (Beschilderung mit Zeichen 239 StVO und Zeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“) zugelassen werden.
- Gehwegparken sollte generell nicht zugelassen sein.
- Auch die Nutzung der Gehwege durch abgestellte Fahrräder oder Kleinstfahrzeuge der Mikromobilität sollte untersagt werden.
- Um Engstellen zu vermeiden, sind Breitenzuschläge im Seitenraum mit einzuplanen, z.B. bei Schaufenstern oder Auslagen / Vitrinen, Bäumen, Bänken, Haltestellen, Verkehrsschilder, Radabstellanlagen oder Parkstreifen oder auch bei Versorgungskästen (z.B. Strom, Post, ...)

Querungsmöglichkeiten

- Die Überquerbarkeit von Straßen soll bei beidseitiger Straßenraumnutzung in regelmäßigen Abständen gewährleistet sein. Bei intensiver beidseitiger Nutzung ist möglichst ein linienhaftes Queren zu ermöglichen.
- Gesicherte Querungsanlagen sollen bei ausgeprägtem Querungsbedarf, bei einer Verkehrsstärke von mehr als 500 Kfz/h (Querschnitt) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h sowie bei einer Verkehrsstärke von mehr als 1.000 Kfz/h (Querschnitt) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und wenn regelmäßig schutzbedürftige Personen queren (unabhängig von Belastungswerten) errichtet werden.¹⁶

¹⁶ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Kapitel 6.1.8.1

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Bordabsenkungen sollen an möglichst allen Kreuzungen und Querungsanlagen bestehen.
- Entlang wichtiger Fußverkehrsverbindungen sollen Querungsanlagen mit taktilen und optisch wahrnehmbaren Leitsystemen ausgestattet sein.

Beleuchtung

- Eine gleichmäßige Ausleuchtung von Gehwegen sowie an Kreuzungen, Fußgängerüberwegen und Haltestellen soll gewährleistet werden.
- Mit einer guten Beleuchtung sollen die objektive Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden gesteigert werden

Aufenthaltsqualität

- Es sollen ausreichend Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen.
- Die Gestaltung der Aufenthaltsqualität soll sich für attraktive Räume an den Gestaltungsleitfaden öffentlicher Raum (siehe unten) orientieren.
- Durch die Etablierung von Spielelementen soll ein kindgerechtes Angebot im öffentlichen Raum geschaffen werden.

Weitergehende Informationen:

Leitfaden des VCD „Zu Fuß zur Haltestelle“ mit Hinweisen zu qualitativen Fußwegenetzen. Dieser kann unter folgendem Link abgerufen werden:
<https://www.vcd.org/themen/fussverkehr/zu-fuss-zur-haltestelle/>

Erstellung eines Gestaltungsleitfadens für den öffentlichen Raum

Um den Fußgängeranteil zu erhöhen und eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums zu erzielen, sind neben den Qualitätsstandards auch Gestaltungskriterien in Höxter anzustreben. Hierbei sind auch die Veränderungen durch den Klimawandel zu berücksichtigen und eine klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums anzustreben.

Es wird empfohlen, Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum in Höxter zu erarbeiten, die zukünftigen Planungen zu Grunde liegen sollen.

Diese sollen im Kern folgende Kriterien beinhalten:

- Vegetation und grüne Infrastruktur

- Wasser im öffentlichen Raum (blaue Infrastruktur)
- Aufenthaltsbereiche
- Ausstattung des öffentlichen Raums

Vegetation und grüne Infrastruktur

Vegetation ist ein bedeutender Faktor für die Qualität von öffentlichen Räumen und beeinflusst die aktive Mobilität. Vegetation übernimmt nicht nur eine ästhetische Funktion, sondern insbesondere auch eine klimatische und biodiversitätsfördernde Funktion. Durch Vegetation wird der öffentliche Raum aufgewertet und gegliedert. Bäume, Hecken und Grünflächen übernehmen eine raumprägende, eine Leit- sowie eine Trennfunktion. Bäume sind zusätzlich auch wichtige Schattenspenden, die insbesondere an heißen Sommertagen für die Menschen im öffentlichen Raum eine essenzielle Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden spielen. Die Anpflanzung von klimaresilienten Bäumen sowie Vegetation als Gestaltungselement sollte daher bei der Planung von Straßenräumen von Beginn an miteinbezogen und besonders fokussiert werden.

Wasser im öffentlichen Raum (blaue Infrastruktur)

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und Extremwetterereignissen sind Versickerungsmulden (unversiegelte, muldenartige Flächen, die durch Anpflanzungen ästhetisch ansprechend gestaltet werden können) im Siedlungsraum ein Baustein, um das Kleinklima in den Innenstädten und gleichzeitig die Qualität des öffentlichen Raumes zu verbessern.

Versickerungsmulden können in Kombination mit Anpflanzungen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raumes und somit indirekt zur Erhöhung des Fußgängeranteils beitragen. Neben der Klimaanpassung (Sicherstellung der Versickerung von Regenwasser insbesondere bei Starkregenereignissen), tragen Versickerungsmulden mit der Anpflanzung standortangepasster Stauden und Gräser zur Biodiversität bei und werten dadurch den Straßenraum auf verschiedenen Ebenen auf. Daher sind bei der Planung von öffentlichen Räumen die Integration von Retentionsflächen und Versickerungsmulden (bspw. in Form von Rain Gardens) zu berücksichtigen.

Aufenthaltsbereiche

Aufenthaltsbereiche in Straßenzügen, Parkflächen, Stadtgärten und an Plätzen sollen eine hohe Gestaltungsqualität aufweisen und insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels, wenn möglich, durch Bäume bepflanzt werden, um eine ausreichende Verschattung zu erzielen. Sollte eine Bepflanzung nicht möglich sein, sind feste oder mobile Verschattungselemente zu installieren. Außerdem sollen ausreichend Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang und Spielelemente für Kinder vorhanden sein, um Aufenthaltsbereiche für alle Menschen zu schaffen. Damit Aufenthaltsbereiche sauber gehalten werden sind

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

ausreichend Abfallbehälter mit Pfandringen zu installieren. Damit das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt wird, ist zusätzlich für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Ausstattung des öffentlichen Raums

Zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum tragen Sitzgelegenheiten und Sport- und Spielelemente entscheidend bei. Durch Sitzgelegenheiten sowie durch Sport- und Spielelemente kann das Zufußgehen in Höxter gefördert werden und es können vitale öffentliche Räume geschaffen werden, die sich positiv auf die Lebensqualität der Bewohner auswirken. Insbesondere kann mit den unten genannten Ausstattungselementen gezielt eine selbständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen gefördert bzw. aufrechterhalten werden.

Spielelemente

Mithilfe von Spielrouten, die idealerweise an Schulwegen anknüpfen, kann die Individualmobilität von Kindern gefördert werden und somit auch das zur Schule bringen mit dem „Elterntaxi“ reduziert werden.

Sportelemente

Sportelemente im öffentlichen Raum regen zum Bewegen und Zufußgehen an und wirken sich somit verstärkt positiv auf die Gesundheit der Nutzer aus. Der öffentliche Raum kann durch die Installation von Sportelementen aufgewertet und erlebbar gemacht werden.

Sitzgelegenheiten

Für mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen sind wiederkehrende Aufenthalts und Sitzmöglichkeiten sowie barrierefreie öffentliche Toiletten essenziell, um eine selbstbestimmte Mobilität aufrechtzuerhalten.

Maßnahme 04: Programm Prüfung und Verbesserung der Fußgängerquerungen

Um die Sicherheit für Zufußgehende in den Ortschaften und der Kernstadt zu verbessern, sollen entsprechend der Konzeptkarte die Ortsdurchfahrten der Ortschaften geprüft werden und die Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende verbessert werden. Hierbei soll darauf geachtet werden, dass ein sicheres Queren insbesondere für Kinder, Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen möglich ist.

Maßnahme 05: Schulisches Mobilitätsmanagement

Die selbstständige Mobilität von Kindern trägt nicht nur dazu bei, Verkehrsbelastungen (Elterntaxis und damit zusammenhängende CO₂ Emissionen) zu reduzieren, sondern auch zur Ausbildung des Sozialverhaltens und des zukünftigen Mobilitätsverhaltens von Kindern.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Um die selbstständige Mobilität von Schulkindern zu fördern und das Holen und Bringen sowie die damit zusammenhängenden Verkehrsbelastungen zu reduzieren, soll in Höxter ein schulisches Mobilitätskonzept aufgebaut werden.

Hierfür sollen die Schulen

- Sekundarschule Höxter (Kernstadt)
- Hoffmann-v.-Fallersleben Realschule (Kernstadt)
- König-Wilhelm-Gymnasium (Kernstadt)
- Petrischule (Kernstadt)
- Schule am Nicolaitor (Kernstadt)
- Schule im Westertal (Albaxen)
- Katholische Grundschule Lühtringen (Lühtringen)
- Gemeinschaftsgrundschule Ottbergen (Ottbergen)

in Kooperation mit der Verwaltung Höxters ein Schulisches Mobilitätsmanagement aufbauen.

Typische **Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements** beziehen sich auf:

- Infrastruktur und Verkehrsregelung
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Organisation und Information

Träger eines Programms zum schulischen Mobilitätsmanagement sind in erster Linie Kommunen und Kreise in Kooperation mit Schulbehörden, der Polizei, regionalen Institutionen und lokalen Akteuren.

Ein geeignetes Instrument, welches im Rahmen von schulischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Verkehrssicherheit beitragen kann, ist die Aufstellung von Schulmobilitätsplänen. In diesen Schulmobilitätsplänen werden standortbezogen Maßnahmen für eine sichere Abwicklung des Schulverkehrs formuliert.

Maßnahmen im Rahmen von Schulmobilitätsplänen können bspw. die

- Herstellung von Elternhaltestellen
- die Bereitstellung von Duschen und Umkleidekabinen für Lehrende
- die Verbesserung der Sicherheit von Fahrradabstellanlagen

- Aktionswochen zum Thema Fahrradfahren
- Koordination von Walking-Bussen
- Markierungen von Schulwegen

sein.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Weitergehende Informationen:

Weitere Informationen zum Thema Schulmobilitätspläne sind auf der Internetseite:
<http://www.besserzurschule.de/> zu finden.

Mobilitätsmanagement Höxter Schulzentrum

Um das Thema des Schulischen Mobilitätsmanagements voranzubringen, soll in einem ersten Schritt für das Schulzentrum Höxter ein Schulmobilitätsplan ausgearbeitet werden.

Maßnahme 06: Einrichtung Begegnungszonen (Shared Space)

Durch die Etablierung von Begegnungszonen oder Shared Space Bereichen wird ein gleichberechtigtes Miteinander unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und somit der Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart gefördert. Die Einführung von Begegnungszonen ist dort geeignet, wo sich der Straßenraum durch eine Überlagerung verschiedener Ziele sowie der intensiven Nutzung unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer auszeichnet.

Durch die Deregulierung des Verkehrs werden die Kommunikation und das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer gefördert ohne einzelne Verkehrsteilnehmer zu verdrängen. Hiermit wird erzielt, dass der öffentliche Raum als Lebensraum wahrgenommen wird und der Mensch im Mittelpunkt steht.

Bei der Etablierung von Begegnungszonen ist zu berücksichtigen, dass in Deutschland aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht aktuell keine Ausweisung von vollständig deregulierten Bereichen möglich ist, sondern die Begegnungszonen bzw. der Shared Space Ansatz (in der Regel) durch die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich oder als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich zusammen mit der Gestaltung des Straßenraumes z.B. durch „weiche“ Separation erreicht wird. Die Begegnungszone wird hier als Konzept verstanden, welches sich auf die Gestaltung und Organisation des Straßenraums bezieht.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

In Höxter soll geprüft werden, ob in folgenden Ortsteilen Begegnungszonen nach dem Shared Space Ansatz in zentralen Bereichen eingerichtet werden können:

- Godelheim, der Bereich am Maibach zwischen Pyrmonter Straße und dem Schienenhaltepunkt Höxter – Godelheim; nach dem Bau der Umgehungsstraße soll geprüft werden, ob die Begegnungszone über die Pyrmonter Straße bis zur St. Johann Baptiste Kirche hinaus erweitert werden kann.
- Ottbergen, der Bereich der Bahnhofstraße zwischen dem Schienenhaltepunkt und der Brakeler Straße
- Stahle, der Kirchenvorplatz im Ortskern

In der Kernstadt soll der Bereich Westerbachstraße/Weserstraße langfristig als Begegnungszone eingerichtet werden. (Siehe hierzu auch Steckbrief des Initialprojekts).

Maßnahme 07: Konzept Fußgängerfreundliche Kernstadt (Konzeptkarte Innenstadt)

Im Rahmen des Konzeptes zur fußgängerfreundlichen Innenstadt sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

Verbreiterung / Barrieren reduzieren (Konzeptkarte Innenstadt M1)

Insbesondere im Bereich der Westerbachstraße / Weserstraße sollen die Gehwege verbreitert werden und die bestehenden Barrieren (Beschilderung, Behinderungen durch den ruhenden Verkehr...) auf den Gehwegen reduziert werden, um dem Fußverkehr mehr Raum zu geben und die Sicherheit für Zufußgehende zu erhöhen.

Barrierefreiheit herstellen (Konzeptkarte Innenstadt M2)

Die Fußgängerbrücke über die B64/B83 im Übergang vom Wall zum Friedhof soll barrierefrei gestaltet werden, um die Quermöglichkeit auch für mobilitätseingeschränkte Menschen und Menschen mit Kinderwagen zu ermöglichen.

Optimierung der Beleuchtungen (Konzeptkarte Innenstadt M3)

Entsprechend der Konzeptkarte Innenstadt zum Fußverkehr sollen unter anderem die mit Maßnahme M3 verorteten Bereiche hinsichtlich ihrer Beleuchtung geprüft werden.

Eine verbesserte Beleuchtung trägt zur objektiven und subjektiven Sicherheit Zufußgehender bei, da das Verletzungs- und Unfallpotential reduziert wird und Angsträume abgebaut werden.

Querungen verbessern (Konzeptkarte Innenstadt M4)

Entsprechend der Konzeptkarte Innenstadt sollen die im Bereich der B64/B83 sowie im Bereich der Lüthmarser Straße, des Hellwegs und der Wilhelm-Haarmann-Straße verorteten Querungsstellen geprüft und verbessert werden, so dass Zufußgehende – insbesondere Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen und Seniorinnen und Senioren – einfach und sicher die Straße queren können. Eine Verbesserung der Quermöglichkeiten für den Fußverkehr kann durch die Schaffung von

- Mittelinseln
- Lichtsignalanlagen (keine Bettelampeln)
- Fußgängerüberwegen
- Geschwindigkeitsreduzierungen (Aufpflasterung, Schwellen, Versätze, Fahrbahnverengung)

erzielt werden.

Fußgängerfreundliche Querungen an Knotenpunkten (Konzeptkarte Innenstadt M5)

Die Quersituation an den Knotenpunkten im Bereich der B64/83 sollen geprüft und für Zufußgehende verbessert werden. Dies soll zum einen durch kurze Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen, sowie durch die Schaffung von ausreichend breiten Aufstellflächen erzielt werden.

Aufwertung der Straßenräume (Konzeptkarte Innenstadt M6)

Die Unterführungen, die den Zugang von der Innenstadt zur Weser darstellen, sollen aufgewertet und durch eine helle Beleuchtung freundlich und sicher gestaltet werden.

Einrichtung Fußwegeverbindungen (Konzeptkarte Innenstadt M7)

Um eine direkte und einfache Fußwegeführung zu ermöglichen, sollen die in der Konzeptkarte mit der Nummer M7 dargestellten Bereiche dahingehend geprüft werden, ob eine Fußwegeverbindung eingerichtet werden kann. Dadurch soll eine möglichst kurze und zielführende Verbindung für Zufußgehende geschaffen und unnötige Umwege vermieden werden.

Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen (Konzeptkarte Innenstadt M8)

Im Bereich der Weserpromenade soll geprüft werden, ob Aufenthaltsmöglichkeiten in Verbindung mit einem Café geschaffen werden können. Da dieser Bereich direkt an der Weser liegt und einen guten Freizeitstandort darstellt, kann durch ein gastronomisches Angebot eine weitere Aufwertung des öffentlichen Raums erzielt werden.

Etablierung Fußwegeleitsystem (Konzeptkarte Innenstadt M9)

Um den Fußverkehr weitergehend zu fördern, einen Anreiz zum Zufußgehen zu schaffen und die Orientierung in der Innenstadt zu verbessern, soll ein Fußwegeleitsystem mit Gehzeitangabe, Entfernung und ungefährender Schrittzahl etabliert werden. Hierdurch soll auf Ziele aufmerksam gemacht und Informationen für eine möglichst direkte und kurze Wegeführung bereitgestellt werden. (Diese Maßnahme ist in Planung und wird im Kontext der LGS 2023 umgesetzt)

Etablierung Flaniermeilen (Konzeptkarte Innenstadt M10)

Um den Fußverkehr zu fördern, sollen in Höxter Flaniermeilen etabliert werden, die zum Spaziergehen und Verweilen einladen. Bei den Flaniermeilen steht die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund, weshalb sich diese Bereiche durch eine hohe Aufenthaltsqualität mit Sitz- und Spielelementen auszeichnen sollen. Des Weiteren sollen die Flaniermeilen entlang von Bereichen mit Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen führen und dort die Aufenthaltsqualität und die Konditionen für Fußgänger verbessern. Bei der Planung sind die formulierten Qualitätsstandards sowie formulierten Gestaltungsleitlinien für den öffentlichen Raum zu berücksichtigen.

Die Flaniermeilen können in unterschiedlichen Bereichen unterschiedliche thematische Schwerpunkte aufweisen, so dass z.B. Grüne Flaniermeilen als Herzstück der Grünverbindungen, die Flaniermeile an der Weser, Einkaufsflaniermeilen oder zusätzlich durch Etablierung von Sport- und Spielelementen – Aktivmeilen entstehen.

Für Höxter sollen insbesondere

- der Grüne Wall
- die Nord-Süd verlaufende Achse Nicolaistraße, Marktstraße, Stummrigestraße
- die Westerbachstraße, Weserstraße
- sowie die Weserpromenade

als Flaniermeilen etabliert werden. (Siehe hierzu auch Konzeptkarte Entwurf Fußwegenetz und Maßnahmen im Innenstadtbereich)

Die Etablierung weiterer Flaniermeilen soll geprüft und ein Flaniermeilenkonzept entwickelt werden.

Gute Beispiele von Städten, die ein Flaniermeilenkonzept zur Förderung des Fußverkehrs geschaffen haben, sind Wien und Leipzig. Auch Münster weist mit dem Promenadenring ein gutes Element zur Förderung des Fußverkehrs auf.

Ein gutes Beispiel für die Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße zu einer Promenade – die zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs beiträgt und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet – ist die Goethestraße in Kassel, die 2014 mit einem Sonderpreis beim Deutschen Städtebaupreis ausgezeichnet wurde.¹⁷

¹⁷ Vgl. Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, gute Beispiele der Städtebauförderung in Hessen, Kassel: Wenn Straße zum Freiraum wird - der Ausbau der Goethe- und Germaniastraße, URL: www.friedrich-ebert-strasse.net/content/download/6905/37536/version/1/file/11_Gutes_Beiispiel_Kassel_Goethestr.pdf [Zugriff: 13.05.2020]

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- **Karte 5:** Promenade in Kassel, Goethestraße / Rudolphsplatz¹⁸



Weitergehende Informationen:

<https://staedtebaupreis.de/wp-content/uploads/2017/09/12.-Sonderpreis-Auszeichnung-Kassel.pdf>

Reduzierung ruhender Verkehr

(Siehe hierzu Handlungsfeld „Stadtverträglicher ruhender Verkehr – einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz“)

Um die Bedingungen für den Fußverkehr im Innenstadtbereich weitergehend zu verbessern und den öffentlichen Raum für aktive Nutzungen und zum Aufenthalt nutzbar zu machen, soll der ruhende Verkehr in dem öffentlichen Raum in der Innenstadt reduziert werden.

Hierfür soll das Parken entsprechend des Handlungsfelds „Stadtverträglicher ruhender Verkehr – einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz“ stadtverträglicher organisiert werden.

¹⁸ Foto: Helena Schätzle, Rudolphsplatz in Kassel, URL: <http://www.friedrich-ebert-strasse.net/projekte/umbau-goethestrasse/kassel-fuer-neugestaltung-der-goethestrasse-beim-staedtebaupreis-ausgezeichnet> [Zugriff: 13.05.2020]

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

**Best
Practice
Beispiele:**



Quelle: Walk-space.at

Beispiel aus Gleisdorf in Österreich: Die „City-Zone“ in Gleisdorf wurde 2014 zu einer Begegnungszone umgestaltet, in der der Kfz-Verkehr mit 20 km/h im Einrichtungsverkehr geführt wird und der Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. Der Straßenraum ist niveaugleich ausgestaltet und durch Pflastersteine wird eine Fahrbahn für den Kfz-Verkehr angedeutet.

Weiterführende Informationen:

<http://www.begegnungszonen.or.at/details.php?Projektnummer=71>

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bewertung	
Zeitraum	Mittel bis langfristig
Priorität	hoch
Zielgruppe	Einzelhandel / Gastronomie / Fußgänger / Radfahrer...
Zuständigkeit	Stadt Höxter / Straßenverkehrsbehörde / Landesbetrieb
Partner / Beteiligte	Akteure in der Innenstadt
Synergien mit anderen Planungen	Verkehrskonzept „mobile Innenstadt“ Handlungsfeld 5
Klimawirkung	Mittel
Grobschätzung erwarteter Kosten	hoch
Fördermöglichkeiten	IKU – Energetische Stadtsanierung – Quartiersversorgung Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier Kommunale und soziale Infrastruktur / Stadterneuerung
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Steigerung des Fußverkehrsanteils mit Schwerpunkt auf den Innenstadtwegen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

2.3 Bequem und flexibel mit dem ÖV unterwegs

2.3.1 Ausgangssituation

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Neben dem Fuß- und Radverkehr stellt der ÖPNV einen unentbehrlichen Bestandteil der städtischen Mobilität dar. Er ist ein Indikator für die Bewertung der Lebensqualität und der städtischen Strukturen und repräsentiert einen wichtigen Wirtschaft- und Standortfaktor. Nicht zuletzt aus der Umweltperspektive ist ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV unabdingbar, um das steigende Bedürfnis mobil zu sein möglichst umweltschonend bewältigen zu können.

Um die Zielsetzung des Klimaschutzes zu erreichen, ist die Förderung alternativer Mobilitätskonzepte abseits des privaten Pkws durch die Förderung des Umweltverbundes (unter Berücksichtigung des regionalen Kontextes) essentiell. Vor allem der Ausbau der ÖV-Angebote und der Infrastruktur ist für die Einhaltung der Klimaschutzziele unabdingbar. So erfolgt ein Großteil der zurückgelegten Wege in Höxter heute noch mit dem Pkw (55 %), während Angebote des ÖV nur bedingt wahrgenommen werden (6 % ÖPNV und SPNV zusammen). Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der ÖV im Vergleich zum MIV eine effizientere und umweltfreundlichere (umweltfreundliche Antriebe und hohe Anzahl an Personenbeförderung mit nur einem Fahrzeug) Beförderung ermöglicht, ist eine Angebotsausweitung und Weiterentwicklung des ÖPNV anzustreben.¹⁹

Die Verkehrswende wird ohne Priorisierung des ÖVs nicht zu schaffen sein. So kann u.a. durch mehr Trassenkapazitäten (z.B. durch Maßnahmen für eine Busbeschleunigung), ein barrierefreier Ausbau der bestehen Angebote sowie eine verbesserte Anbindung der zentralen Ziele aus dem Umland eine höhere Nutzungsrate des ÖVs erreicht werden. Gleichzeitig ist vor dem Hintergrund des Zieles zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in der Stadt und ländlich geprägten Teilräumen ein qualitativvolles öffentliches Mobilitätsangebot zu gewährleisten.

Aktuell wird die Stadt Höxter durch mehrere Produktparten des Öffentlichen Verkehrs erschlossen. Eine überregionale Anbindung an Kreiensen, Paderborn oder Göttingen erfolgt vor allem durch das SPNV-Angebot der Linien RB 84 und RB 85 sowie an die nahegelegenen Zentren durch die Regionalbuslinien. Das

¹⁹ Nach Umweltbundesamt: Ökologische Bewertung von Verkehrsarten, Abschlussbericht 156/2020: Pkw 194,5 g CO₂ pro Personenkilometer, Linienbus 89,1 g CO₂ pro Personenkilometer

Stadtgebiet wird darüber hinaus durch fünf Stadtbuslinien sowie mehreren Linien im Schülerverkehr bedient.²⁰

Defizite²¹

Im ÖPNV wurden im Rahmen der Analyse sowie der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger Defizite sowohl in der Angebotsstruktur als auch Handlungsbedarfe im Bereich des Betriebes bzw. der Tarifstruktur eruiert (siehe Kapitel 5.3). Hierzu zählen u.a. das eingeschränkte Busangebot in den Abend- und Nachtstunden, am Wochenende sowie teils fehlende Direktanbindungen aus den einzelnen Ortsteilen an die Kernstadt. Dies spiegelt sich auch in der teilweise nur stündlichen Anbindung der Ortsteile an zentrale Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet, wie bspw. Höxter, Rathaus wider. Auch vereinzelte Gewerbe- und Siedlungsstandorte im Stadtgebiet Höxter weisen einen eingeschränkten Zugang zum städtischen wie regionalen ÖPNV-Angebot auf. Neben den bestehenden Defiziten in der ÖPNV-Angebotsstruktur sind Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Busangeboten untereinander sowie zwischen dem Bus- und dem Bahnangebot nur bedingt gegeben und ausbaufähig. Darüber hinaus werden von den Bürgerinnen und Bürgern die undurchsichtige Ticketpreisermittlung sowie die Höhe der Ticketpreise kritisiert.

All die genannten Faktoren, insbesondere jedoch die mangelnde Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt außerhalb des Schülerverkehrs führten zu einer Minderung der Attraktivität des ÖPNV. Die Beteiligung der Öffentlichkeit zeigt im Bezug zum ÖPNV auf, dass sich die Bevölkerung vor allem ein verbessertes Fahrtenangebot im Bereich ÖPNV und SPNV sowie eine Änderung/Anpassung der tariflichen Gegebenheiten zukünftig wünscht.

Zielsetzungen

Zielsetzung im Handlungsfeld „Bequem und flexibel mit dem ÖV unterwegs“ ist der Ausbau einer umweltfreundlichen Mobilität und damit eine Angebot zu machen die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Durch den Ausbau des bestehenden ÖV-Angebotes (ÖPNV wie SPNV) soll auch zukünftig eine öffentliche Mobilität gewährleistet werden. In dünn besiedelten

²⁰ Seit Ende 2021 wird das Stadtgebiet durch eine Stadtbuslinie, mehreren Linien im Schülerverkehr sowie durch das On-Demand-Angebot „Holibri“ bedient. Bedienungsmodalitäten des On-Demand-Angebotes können unter <https://www.holibri.info/holibri/> eingesehen werden.

²⁰ Mit Einführung des On-Demand-Angebotes „Holibri“ haben sich die Bedienungsangebote u.a. in den Schwachverkehrszeiten sowie die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen „Holibri“-Angebot und SPNV verbessert. Weiterführende Informationen siehe: <https://www.holibri.info/holibri/>

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bereichen ist die Einrichtung von bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten anzustreben, um die Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Zur Gewährleistung einer öffentlichen Mobilität auch in dünn besiedelten Bereichen, soll die Mobilität in der Kernstadt sowie die Anbindung der Ortsteile durch attraktiven und zuverlässigen ÖV für alle Bewohnerinnen und Bewohner gegeben sein. Zudem sollen regionale Achsen (SPNV, Richtung Paderborn, Steinheim, Göttingen) gestärkt werden und das ÖV-System (Haltestellen, Fahrgastinformationen, Fahrzeuge) barrierefrei ausgebaut werden. Haltestellen fungieren dabei als Zugangspunkte zum ÖV, die durch eine attraktive Gestaltung die erste Visitenkarte des ÖV sind. Des Weiteren soll ein attraktives Angebot an allen Wochentagen durch ein flexibles und einfach nutzbares Angebot nach den Bedarfen der Bevölkerung von Höxter sichergestellt werden. Dabei spielen die Beschleunigung des Busverkehrs bzw. Maßnahmen zur Gewährleistung eines störungsfreien ÖPNV-Betriebs (LSA-Schaltung, Unterbindung von Linksabbiegern), sowie der Ausbau von alternativen Antriebstechnologien (E-Busse, Wasserstoff-Fahrzeuge) eine wichtige Rolle.

Vorhandene Konzepte und Planungen

Bei der Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten für den Bereich des ÖV werden die bereits vorhandenen Konzepte und Planungen sowie die darin beinhalteten Maßnahmen berücksichtigt und als Anknüpfungspunkt für die Entwicklung weiterer Maßnahmen genutzt. So sind im Bereich des ÖV insbesondere der Nahverkehrsplan nph (NVP nph) und das On-Demand-Ridepooling Höxter relevant. Darüber hinaus bestehen Planungen zum barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Haltestellen. (siehe auch Analysebericht, Kap. 5.3)

2.3.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Bequem und flexibel mit dem ÖV
unterwegs

Für den ÖV wurden 6 strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen (in der Maßnahmentabelle blau hinterlegt) ausgearbeitet.

● **Tabelle 3:** Handlungsfeld Bequem und flexibel mit dem ÖV unterwegs

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Nr.	Maßnahme/Konzepte/Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
01	Stärkung des Regionalverkehrs (SPNV/ Bus)	▶▶	🌿🌿	€€€	★★
02	Reaktivierung/ Neubau SPNV-Haltepunkt Höxter Corvey	▶▶▶	🌿	€€€	★
03	Schaffung barrierefreier Angebote	➡	🌿	€€€	★★★★
04	HöxterTarif: Tarifierpassungen	▶	🌿🌿	€€	★★★★
05	Temporäre ÖV-Angebote	▶	🌿	€	★
06	Fährverbindung Höxter-Holzminden	▶▶	🌿	€€	★
I	Initialprojekt: On-Demand Höxter: Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV-Angebots	▶	🌿🌿🌿	€€€	★★★★

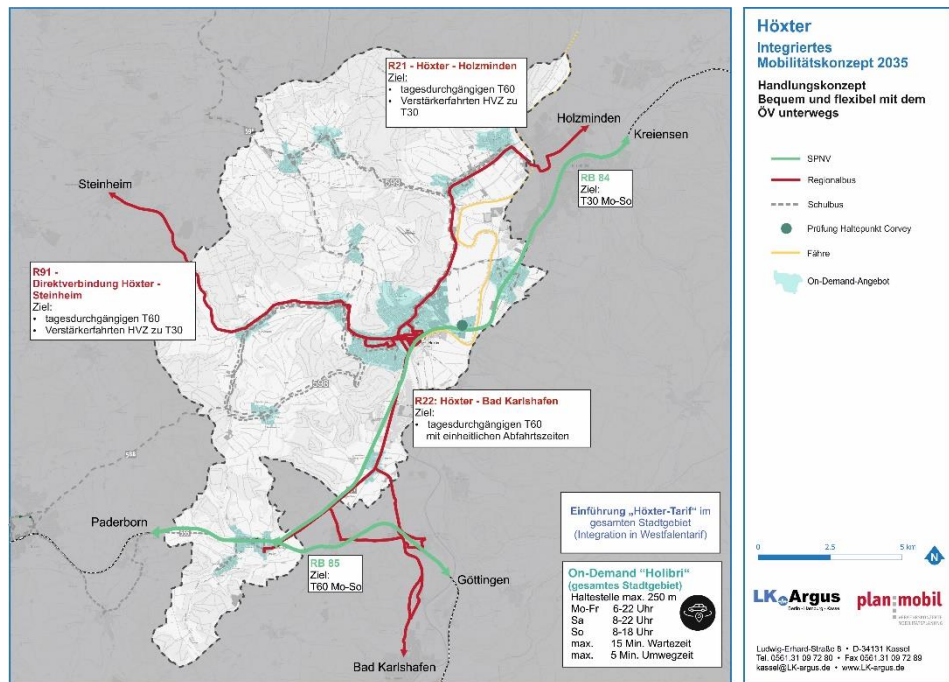
Zeitraum: kurzfristig = 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) / mittelfristig = 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) / langfristig = 3 Pfeile (über 2030 hinaus) / Daueraufgabe = langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)

Klimawirkung: niedrig = 1 Blatt (geringe CO₂ Einsparpotentiale) / mittel = 2 Blätter (mittlere CO₂ Einsparpotentiale) / hoch = 3 Blätter (hohe CO₂ Einsparpotentiale)

Planerische Bewertung: niedrig = 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität), mittel = 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) / hoch = 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

Kostenschätzung: niedrig = 1 € (geschätzte Kosten <100.000) / mittel = 2 € (geschätzte Kosten >100.000 – 300.000) / hoch = 3 € (geschätzte Kosten >300.000)

● **Karte 6:** Handlungskonzept flexibel mit dem ÖV unterwegs



Maßnahme 01: Stärkung des Regionalverkehrs (SPNV/ Bus)

Durch die Ausweitung des Bedienungsangebots auf den Regionallinien ÖPNV und den SPNV-Trassen soll die regionale Anbindung Höxters an umliegende Regionen und Landkreise gestärkt werden. Dies leistet einen Beitrag zur besseren Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt von Höxter und an die Region sowie eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV im Vergleich zum MIV. Die Stärkung des Regionalverkehrs führt zudem zu einer verbesserten Netzwerke, einer Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten und einer verbesserten Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw.

Für den **SPNV** sieht die im März 2022 veröffentlichte SPNV-Zielnetzkonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen für 2032/2040 eine Ausweitung des Bedienungsangebotes auf dem Abschnitt Paderborn – Holzminden (Linie RB 84) zu einem halbstündlichen Taktangebot (T30) vor. Ab Holzminden in Richtung Kreiensen wird aufgrund von betrieblichen Zwangshaltepunkten ein stündliches Bedienungsangebot geschaffen. Ein Ausbau der Streckeninfrastruktur ist aufgrund der aktuell nur eingleisigen Strecke erforderlich.

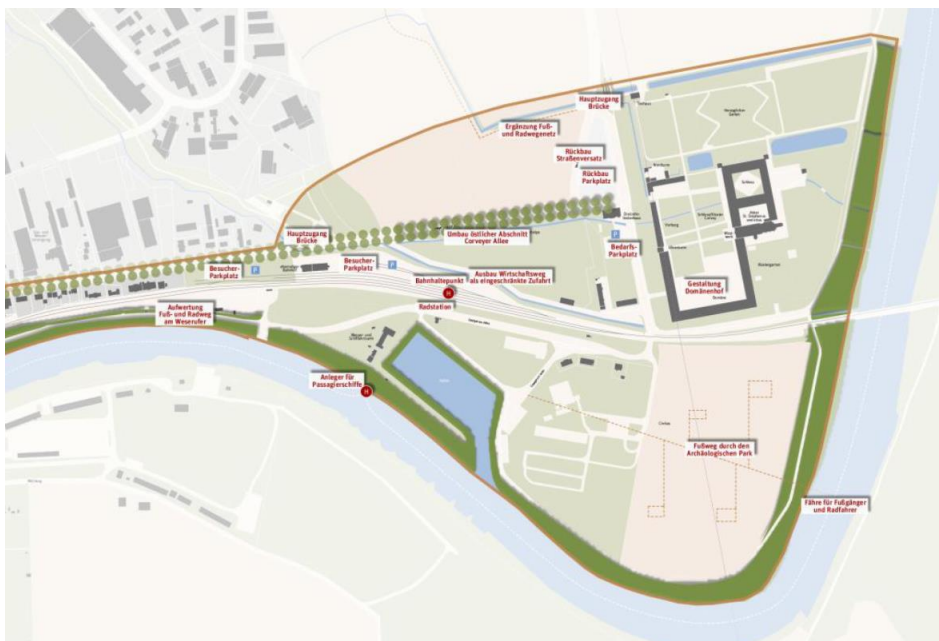
Für die **Regionalbuslinien** ist insbesondere die Ausweitung der Bedienungszeiten am Wochenende und das Schließen von Bedienungslücken sowie die Einrichtung eines tagesdurchgängigen Taktangebotes mit einheitlichen Abfahrtszeiten relevant. Integrierte Schulverkehrsfahrten im Fahrplan respektive daraus

resultierende Änderungen in der Taktlage sind zu berücksichtigen. Für die einzelnen Linien bedeutet das konkret:

- R91: Ausweitung des Bedienungsangebotes zu einem tagesdurchgängigen stündlichen Taktangebot (T60) zwischen Höxter und Steinheim (Direktfahrten) mit integrierten Verstärkerfahrten in der HVZ (T30) Mo - Fr/ Einrichtung von Fahrten samstags bis 18 Uhr/ Schaffung eines Bedienungsangebotes an Sonn- und Feiertagen
- R22: Einheitliche Abfahrtszeiten zur Schaffung einer Fahrplantransparenz und Schließen von Taktlücken samstags bis 18 Uhr sowie Einrichtung von Fahrten an den Sonn- und Feiertagen
- R21: Prüfung der Einrichtung von Verstärkerfahrten in der HVZ zur Schaffung eines halbstündlichen Taktangebotes (T30) Mo-Fr

Maßnahme 02: Reaktivierung/ Neubau SPNV-Haltepunkt Höxter Corvey

- **Abbildung 5:** Ausschnitt städtebauliches Entwicklungskonzept Höxter 2018



Quelle: Stadt Höxter (2018)

Die Reaktivierung bzw. der Neubau des SPNV-Haltepunktes Höxter Corvey dient der Aufwertung der Wegeverbindung zwischen der Innenstadt Höxter und dem Welterbe Corvey, welches zum einen besondere touristische Bedeutung für die Stadt hat, zum anderen dient der potenzielle SPNV-Halt zur Ausweitung des SPNV-Angebots im Stadtgebiet und damit verbunden zu einer Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs.

Als mögliche Standorte eines Bedarfshaltes kommen sowohl das Areal nördlich des Hafenbeckens (vgl. städtebauliches Entwicklungskonzept 2018 – Historischer Stadtkern und Corvey) als auch ein Standort in unmittelbarer Nähe zum heute bestehenden Bahnübergang an der Straße „Corvey - am Hafen“ in Frage. Im städtebaulichen Entwicklungskonzept ist eine funktionale Ergänzung des Bahnhaltepunktes mit einem Busparkplatz (Fern- und Reiseverkehr) als auch einer Radstation vorgesehen. Bereits heute befinden sich im Westen des Klostergeländes Busparkplätze sowie an der Corveyer Allee Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zum Pkw-Parkplatz am Haupteingang des Geländes. Um die bereits heute bestehenden weiterführenden Verkehrsinfrastrukturen aufzugreifen und nachhaltig zu einem Verknüpfungspunkt der intermodalen Mobilität weiterzuentwickeln, wäre ein Bahnhaltepunkt in Nähe des beschriebenen Bahnübergangs empfehlenswert. So würde eine räumliche Nähe der einzelnen Verkehrssysteme gewährleistet werden.

Der neue Bahnhaltepunkt sollte sich in der Stationsausstattung an den Vorgaben gemäß dem Nahverkehrsplan SPNV Westfalen-Lippe orientieren und durch einen Niveauübergang barrierefrei erreichbar sein. Zusätzlich soll der Haltepunkt in das bestehende SPNV-Angebot unter Berücksichtigung fahrplantechnischer Machbarkeit und Wahrung der Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Kreisen sowie Paderborn Hauptbahnhof integriert werden. Darüber hinaus bedarf es einer Prüfung, ob eine Begegnungsmöglichkeiten der Züge auf einem Gleisabschnitt am Güterbahnhof geschaffen werden kann.

Maßnahme 03: Schaffung barrierefreier Angebote

Durch die Schaffung barrierefreier Angebote wird die Nutzbarkeit bestehender Mobilitätsangebote für alle Nutzergruppen sichergestellt. Dazu sollen Barrieren bei der Haltestelleninfrastruktur, in den Fahrzeugen, bei den Zuwegungen zu den Haltestellen (Straßenraumgestaltung) und bei der Bereitstellung der Fahrgastinformation abgebaut und Nutzungshemmnisse reduziert werden. Durch die Schaffung direkter und barrierearmer Wegeketten wird nicht nur die Nutzung des ÖV erleichtert und die Verkehrssicherheit vor allem für mobilitätsbeeinträchtigte Personen verbessert, sondern auch ein Beitrag zur allgemeinen Förderung des Umweltverbundes geleistet. Dazu werden folgende Leitsätze in Höxter verfolgt:

- **Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNVs für alle Fahrgäste** (flächendeckend, nach aktuellem Stand der Technik, Auffindbarkeit – Zugang – Nutzung)
- **Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten** (Mobilitäts- wie dazugehörige Informationsketten)

- **Berücksichtigung der Belange verschiedener Nutzergruppen** (diskriminierungsfrei Belange berücksichtigen, vorausgesetzt, dass die Maßnahme nicht wesentliche Nachteile für andere mit sich führt)
- **Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit** (Wartung der Infrastrukturen, z.B. Winterdienst, Wartungsarbeiten, Reinigung etc.)
- **frühzeitige und intensive Einbindung der Interessenvertreter** (Fahrgastverbände und Interessenvertreter mobilitätseingeschränkter Personengruppen)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Insgesamt wird ein ganzheitliches System und nicht nur ein barrierefreier Ausbau einzelner Komponenten angestrebt. Die Festlegung von barrierefreien Standards erfolgt anhand geltender technischer Standards (z.B. DIN 18040-3). Zur Umsetzung barrierefreier Infrastruktur sowie zum Abbau relevanter Barrieren soll in Anlehnung an das Vorrangnetz Fußverkehr sowie vielfrequenzierter Einrichtungen und Haltestellen eine Prioritätenliste erstellt werden. Die Standards zur Erfüllung der Barrierefreiheit im Bereich ÖV sind im aktuellen NVP des nph festgesetzt.

Weitergehende Informationen:

Für die Schaffung barrierefreier Angebote wird die Einhaltung der gesetzlichen Vorgabe zur Erreichung der Barrierefreiheit im ÖV bis 1. Januar 2022 (PBefG)/ Klauseln des ÖPNV-Gesetzes NRW §2 Abs. 8/ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) §8 Abs. 2 vorausgesetzt.

Die Vorgaben des „Leitfaden zur Barrierefreiheit“ von der Agentur Barrierefrei NRW sind zu berücksichtigen.

Maßnahme 04: HöxterTarif: Tarifierungsanpassungen

Zurzeit gibt es unterschiedliche ÖV-Ticketpreise im Stadtgebiet Höxter: So kostet aktuell eine Fahrt in der Kernstadt 2,30 €, wohingegen eine Fahrt aus den Ortsteilen in die Kernstadt 2,70 € kostet. Um heute bestehende preisliche Nachteile zu beheben, soll für das gesamte Stadtgebiet unter dem Markennamen „HöxterTarif“ ein einheitlicher Ticketpreis eingerichtet werden. Dadurch wird den Kundinnen und Kunden eine hohe Preistransparenz und zugleich eine vereinfachte Kundeninformation geboten.

Darüber hinaus soll die Einführung von spezifischen Ticketangeboten wie Kurzstreckentickets sowie eine mittel- bis langfristige Tarifierungsabsenkung im ÖPNV (365 € Ticket oder kostenfreier ÖPNV) zur Attraktivitätssteigerung geprüft werden. Dies stärkt die grundlegende Teilhabemöglichkeit aller, insbesondere einkommensschwächerer Personen. Zusätzlich verringert sich durch die

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Reduzierung von mehreren möglichen Ticketangeboten der Vertriebsaufwand bei den Verkehrsunternehmen (z.B. durch überschaubare Ticketangebote bzw. die Umsetzung eines kostenfreien ÖPNV). Eine Tarifierpassung baut zudem Zugangshemmnisse zur Nutzung des ÖPNV ab und fördert den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV. Zu berücksichtigen ist, dass eine Tarifierpassung/-senkung stets mit einer Angebotsausweitung gedacht werden sollte, da sonst nur ein überschaubares Potenzial in der Neukundengewinnung besteht, da vorrangig bestehende Nutzende angesprochen werden.

Die Tarifierpassung oder -senkung gleicht einer tiefgreifenden Novellierung des aktuell bestehenden Tarifiersystems und bedarf daher einer umfassenden Prüfung und einem zeitnahen, intensiven und dauerhaften Austausch zwischen den beteiligten Akteuren. Um zudem eine nutzerfreundliche Mobilität über die Stadtgrenzen hinaus zu ermöglichen, ist der Ansatz eines HöxterTarifs sukzessive weiterzuentwickeln und flächenübergreifend für das gesamte Westfalen-Tarifgebiet zu denken. Dabei kann der HöxterTarif als ein Pilotprojekt fungieren und erste Erkenntnisse auf städtischer Ebene eruiert werden. Darüber hinaus verursacht die mögliche Einführung eines 365 € - Jahrestickets bzw. eines kostenfreien ÖPNV einen deutlichen Anstieg des Zuschussbedarfs, wodurch die langfristige Finanzierbarkeit und die tarifliche Integration in das regionale ÖPNV-Angebot sicherzustellen ist, neue Tarifgrenzen sind auszuschließen.

Weitergehende Informationen:

Die Stadt Mohnheim am Rhein testet aktuell die Wirkungen eines kostenlosen ÖPNV (in der Pilotphase). In der Stadt Borken (Westf.) gilt ein einheitlicher Tarif von 2,20 Euro im gesamten Stadtgebiet, auch die Monatskarte ist mit 39,50 Euro reduziert.

Maßnahme 05: Temporäre ÖV-Angebote

Um Nutzergruppen auf öffentliche Verkehrsangebote aufmerksam zu machen und zugleich die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist die Einrichtung von temporären ÖV-Angeboten denkbar. Hierzu können Angebote einmalig oder für wiederkehrende Veranstaltungen eingerichtet werden (bspw. Partybus), wodurch den Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen eine Alternative zum MIV geboten wird. Zudem kann durch die Einrichtung temporärer Angebote das reguläre ÖV-Angebot zu den Veranstaltungen entlastet werden. Die Angebotsausgestaltung des temporären ÖV-Angebotes ist dabei entsprechend den spezifischen Anforderungen der Veranstaltung vorzunehmen (z. B. nach festem Fahrplan, nur mit vorheriger Anmeldung). Eine tarifliche Integration in den Westfalen Lippe-Tarif ist ebenso wie die Kombination mit der Eintrittskarte vorzusehen. So ist das Ticket sowohl für die An- als auch für die Abreise vom Veranstaltungsort zum nächsten Bahnhof oder zum nächstgelegenen zentralen Bereich im Stadtgebiet einsetzbar.

Geeigneter Ausgangspunkt für die Initiierung temporärer ÖV-Angebote ist die LGS 2023 durch den Einsatz von Shuttleservices (z.B. zwischen der Kernstadt Höxter und dem Kloster Corvey über „Zur Lüre“ und der Kreisstraße K45) als Ergänzung zu regulären Angeboten.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Maßnahme 06: Fährverbindung Höxter-Holzminden

In Anlehnung an bestehende Planungen soll ein vorwiegend touristisches Fährangebot (Fuß- und Radverkehr) zwischen Höxter und Holzminden geschaffen werden. Als mögliche Ein- und Ausstiegspunkte können fungieren: Höxter, Höhe Wappenstein - Höxter, WSA Hafen (Corvey) - Lücktrungen, Ankerplatz „an der Fähr“ sowie Holzminden, Höhe Alter Hafen. Die Gesamtstrecke der Fährverbindung umfasst ca. 12 Fahrkilometer. Um eine entsprechende Fährverbindung einzurichten, ist die Befahrbarkeit der Weser durch ein Passagierschiff entsprechender Größe auf der gesamten Wegestrecke zu prüfen. Ebenso mögliche Einschränkungen bezüglich der Fließgeschwindigkeit und des weiteren Schiffsverkehrs sind zu berücksichtigen. Neben den betrieblichen Voraussetzungen sind zudem technische wie rechtliche Anforderungen für den Einsatz einer Personen-/Fahrradfähre zu prüfen.

Bereits im Managementplan Corvey ist die Idee einer Fuß- und Radverkehrsfähre zum Übersetzen über die Weser vorhanden (Höhe Kloster Corvey/ Archäologischer Park). Zudem bestehen Planungen für die Einrichtung eines Haltepunktes für Passagierschiffe im Bereich des Hafens. Für die Erprobung kann ein saisonaler Betrieb vorgesehen werden, ein regulärer Betrieb montags bis sonntags oder ein eingeschränkter Betrieb an den Wochenenden ist alternativ zu prüfen. Für eine vereinfachte Nutzung des Fährangebotes ohne zusätzlichen Kauf eines gesonderten Tickets sollte das Fährangebot in den Westfalen-Tarif integriert sein. Durch den Einsatz einer Solarfähre (batterie-elektrisch betrieben) ist eine emissionsarmer/-freier Einsatz möglich.

Ziel dieser Maßnahme ist es, den Umweltverbund durch ein weiteres öffentliches Angebot zu stärken, die touristischen, saisonalen Fahrgastpotenziale zu heben und die Weser in die städtische Mobilitätsplanung mit einzubeziehen.

Weitergehende Informationen:

Die Stadt Mainz plant für die Rheinquerung nach Wiesbaden den Einsatz einer Solarfähre für alltägliche Personenbeförderung. Auch auf dem Bodensee ist zwischen Mannebach und der Insel Reichenau eine Solarfähre im Alltagseinsatz

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

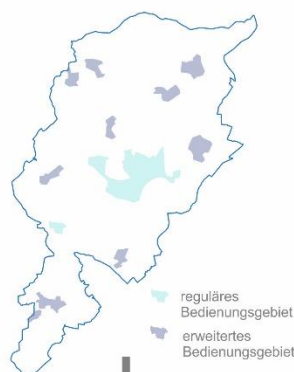
November 2023

Initialprojekt - On-Demand Höxter: Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV-Angebots

On-Demand Höxter: Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV-Angebots

Aktuell wird ein On-Demand-Ridepooling-Angebot unter dem Markennamen „Holibri“ in der Stadt Höxter etabliert. Die Pilotphase läuft 3 Jahren, langfristig soll das System jedoch dauerhaft in das Stadtbussystem überführt werden. Ziel muss es sein, durch die Schaffung eines flexiblen Bedienungsangebotes im ÖPNV den Nutzungsgrad in derzeit nachfrageschwächeren Siedlungsgebieten zu steigern und die Erreichbarkeit einzelner Ortschaften mit dem ÖPNV zu verbessern. Mit der Bereitstellung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes werden nicht nur die Ortschaften untereinander sowie an die Kernstadt besser angebunden, sondern auch die Grundlage für eine vernetzte Mobilität zur Förderung des inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens eines jeden Einzelnen gefördert.

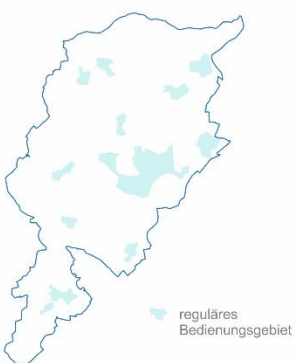
Um dies umsetzen zu können, ist eine Integrierte Betrachtung mit der Maßnahme „stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten“ und die damit verbundene Schaffung verknüpfender Mobilitätsangebote in den Ortsteilzentren, den Stadtquartieren sowie an den Bahnhöfen im Stadtgebiet erforderlich. Diese dienen als Ausgangspunkte für einen flächendeckenden Betrieb des On-Demand-Ridepoolings. Das Angebot des On-Demand-Ridepooling wird durch die ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien sowie durch den im Linienverkehr abgewickelten Schülerverkehr ergänzt. Während der Pilotphase bleibt zudem das Bedienungsangebot der heutigen Stadtbuslinie HX 4 bestehen, mittel- bis langfristig ist auch diese Linie in das On-Demand-Ridepooling zu überführen.



Pilotphase Einführung On-Demand-Angebot „Holibri“

- reguläres Bedienungsgebiet (A): Kernstadt, Lütmarsen & Bosseborn
- erweitertes Bedienungsgebiet (B): gesamtes Stadtgebiet
- max. 15 Min. Wartezeit
- 1.300 (virtuelle) Haltestellen mit einem Einzugsradius von max. 100 m
- Betriebszeiten (A):

Mo - Fr	6 Uhr bis 18 Uhr
Sa	8 Uhr bis 18 Uhr
- Betriebszeiten (B):



Planungen Ausweitung On-Demand-Angebot „Holibri“

- Bedienungsgebiet: gesamtes Stadtgebiet
- Haltestellen in max. 250 m
- max. 15 Min. Wartezeit
- max. 5 Min. Umwegzeit
- Betriebszeiten:

Mo - Fr	6 Uhr bis 22 Uhr
Sa	8 Uhr bis 22 Uhr
So + Fei	8 Uhr bis 18 Uhr

Durch die Ausweitung des derzeit angedachten Bedienungsgebietes kann eine höhere Nachfrage des Angebotes generiert, respektive eine effiziente Systemauslastung/-abwicklung ermöglicht werden. Für die Weiterentwicklung des On-Demand-Angebotes werden folgende Qualitäts- und Bedienungsstandards festgelegt:

Bedienoption:

Die Bedienung erfolgt dem Free Floating Ansatz, wonach die Fahrgäste eine feste Ankunftszeit fixieren kann, Somit ist die Verknüpfung zum weiterführenden Anschluss auf das SPNV-Angebot, das Angebot des Regionalverkehrs sowie einen Übergang zu weiteren Verkehrssystemen wie bspw. Sharingangeboten gewährleisten.

Anders als im herkömmlichen ÖPNV-Betrieb werden Fahrten „gepoolt“. Dies bedeutet, dass die Fahrt in Abhängigkeit der aktuellen Fahrgastnachfrage an den einzelnen Haltestellen entlang einer variablen Route verkehrt und somit mehrere Fahrtwünsche mit dem gleichen oder einem räumlich naheliegenden Fahrtziel verknüpft (Pooling). Das Pooling erfolgt jedoch nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, sodass die von der Kundschaft angegebenen Wunschparameter wie z.B. Ankunftszeit an Endstation eingehalten werden können. Dies entspricht in der Konzession einem atypischen Linienverkehr.

Erreichbarkeit Haltestelle:

Neben den bestehenden baulichen Haltestellen werden zusätzlich virtuelle Haltestellen bedient, die im gesamten Stadtgebiet das Netz der ÖPNV-Zugangsstellen für eine

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

leichtere Zugänglichkeit erhöhen. Ziel ist, dass eine Haltestelle (virtuell) in max. 3 Fußminuten erreichbar ist, was einer Distanz von max. 250 m entspricht. Dies schafft ein dichteres Netz an ÖV-Zugangspunkten im Stadtgebiet und somit eine verbesserte Erreichbarkeit des ÖPNV. Via Buchungs-App wird nicht nur der kürzeste Weg zur nächsten Zugangsstelle (stationäre als auch virtuelle Haltestelle) angezeigt, sondern auch über die Information des barrierefreien Zustiegs an den Haltestellen informiert. Zusätzlich sollte bei der Einrichtung virtueller Haltestellen die Abwicklung des Ein- und Ausstiegs berücksichtigt werden, ohne andere Verkehrsteilnehmer dadurch zu beeinträchtigen (z. B. durch Halten in der zweiten Reihe, Versperrung von Radwegen). Hierfür ist die Ausweisung von Halteverbotszonen sowie von Parkverboten für den MIV mit Ausnahme des On-Demand-Ridepoolings zu prüfen.

Zur besseren Erkennbarkeit der ÖPNV-Zugangsstellen sollen sowohl virtuelle als auch stationäre Haltestellen im Stadtgebiet Höxter mit dem Markenlogo des On-Demand-Angebotes (grüner Kolibri) gekennzeichnet werden.

Betriebszeiten:

Für eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sollen die Betriebszeiten gegenüber den heutigen Stadtbuslinien ausgeweitet werden, um so weitere Nutzergruppen für den ÖPNV zu gewinnen. In Anlehnung an die Betriebszeiten aus der Pilotphase werden folgende Betriebszeiten des On-Demand-Angebotes festgesetzt:

- Mo- Fr von 6 bis 22 Uhr
- Sa von 8 bis 22 Uhr
- Sonn- und Feiertagen von 8 bis 18 Uhr

Weitere wesentliche Betriebs-Parameter für eine hohe Qualität sollten mit einer max. Wartezeit nach Absetzen eines Fahrtenwunsches von 15 Min. und einer max. Umwegzeit 5 Min. angestrebt werden.

Tarif:

Tariflich ist der „Holibri“ (On-Demand-Angebot) in den Westfalentarif integriert. Nach Beendigung der Pilotphase ist zu prüfen, ob die Erhebung eines Komfortzuschlages zur Erhaltung der Finanzierbarkeit des On-Demand-Angebotes vermieden werden kann.

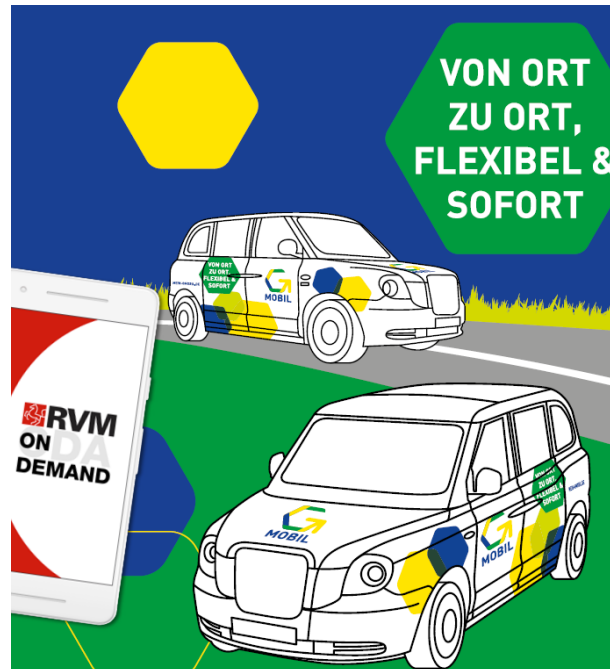
Fahrzeuge:

Für den On-Demand-Verkehr sollen Fahrzeuge mit einem elektro-/ emissionsarmen Antrieb eingesetzt und die Barrierefreiheit (Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwägen) gewährleistet werden. So sollten langfristig alle Fahrzeuge barrierefrei ausgestattet (u.a. mit einer Rampe) werden. Zum Start des Angebotes sind 2 von 5 Fahrzeugen für eine Rollstuhlmitnahme ausgerüstet. Für die Ausweitung des Bedienungsgebiets wird von einem Fahrzeugmehraufwand von 2 weiteren Fahrzeugen ausgegangen.

Um eine hohe Auslastung des Angebotes zu generieren, ist eine dauerhafte und kontinuierliche Bewerbung des On-Demand-Ridepoolings unter dem Markennamen „Holibri“, z.B. durch Werbung/ Information an Fahrzeugen, im Radio, in den lokalen Nachrichten (Tageszeitung analog/ digital), Flyereinswürfe in den Briefkästen, Infostände

in der Innenstadt/ den Ortsteilen, Probeangebot zur Nutzung des Angebotes etc. anzustreben. Die bereits eingeführte digitale Informationsplattform „www.holibri.info“ sollte dabei weiterführend als zentrales Informationsmedium genutzt und kontinuierlich aktualisiert und vermarktet werden.

Best Practice Beispiele:



Beispiel G-Mobil – On-Demand Gronau

In Gronau wurde am 01.06.2021 ein integriertes und innovatives On-Demand-Angebot eingeführt. Somit soll eine wesentliche Verbesserung der MIV-unabhängigen Mobilität im Vergleich zum herkömmlichen Stadtbusangebot erreicht werden. Das Projekt wird ebenso wie der Holibri in Höxter im Rahmen des Landeswettbewerbes „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ als eines von 15 Modellprojekten gefördert.

Weiterführende Informationen: www.mein-gmobil.de

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bewertung	
Zeitraum	kurz bis mittelfristig
Priorität	hoch
Zielgruppe	ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer/ potenzielle Nutzerinnen und Nutzer
Zuständigkeit	Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter
Partner / Beteiligte	Stadt Höxter, Verkehrsunternehmen, Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter, Zweckverband Nahverkehrs Westfalen-Lippe, Zukunftsnetz Mobilität NRW
Synergien mit anderen Planungen	Synergien mit Maßnahme: stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten
Klimawirkung	hoch (E-Antrieb)
Grobschätzung erwarteter Kosten	hoch
Fördermöglichkeiten	Derzeitige Förderung der Pilotphase: Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Steigerung des ÖPNV-Anteils

2.4 Neue vernetzte Mobilität

2.4.1 Ausgangssituation

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Die Maßnahmen zur Vernetzung von Verkehrsmitteln fördern ein inter- bzw. multimodales Verkehrsverhalten. Dabei ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung insbesondere vor dem Hintergrund der Reduzierung des Ausstoßens von Treibhausgasen erforderlich. Die Anforderungen an die Einrichtung eines nachhaltigen Mobilitätssystems haben sich sowohl auf Bundes-, Länder- als auch auf Kommunalebene verstärkt und die Voraussetzungen zur Einführung entsprechender Systeme verbessert (siehe Förderprogramme zur Elektromobilität, intermodale Mobilitätskonzepte wie Sharingangebote, etc.). Nachhaltige Mobilität zielt auf eine bewusste Verkehrsmittelwahl eines jeden Einzelnen ab, respektive den schonenden Verbrauch von Ressourcen, geringeren Flächenbeanspruchungen sowie die effiziente Nutzung vorhandener Infrastrukturen. Voraussetzung dafür ist die gezielte Kombination und Vernetzung von Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes im gesamten Stadtgebiet von Höxter.

Defizite

Aktuell bestehen in Höxter nur vereinzelt vernetzte Mobilitätsangebote, die sich auf die Verknüpfung von Verkehrssystemen mit dem ÖV in Form von P+R-/B+R-Anlagen sowie an den größeren Bahnhöfen Höxter Rathaus sowie Ottbergen beschränken. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung ist neben der Bereitstellung von analogen Informationen und Zugangsschnittstellen die Ausweitung und flächendeckende Bereitstellung eines 5G-Netzes für die Ermöglichung einer Echtzeitkommunikation essentiell. Aktuell bestehen im Stadtgebiet Höxter jedoch bereits bei den niedrigeren Netzausbaustandards 3G sowie 4G Versorgungslücken.

Zielsetzungen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und stellt die Grundlage der Teilhabe am öffentlichen Leben und der Selbstbestimmung dar. Das Aufbrechen von Gewohnheiten und Verhaltensroutinen eines monomodalen, häufig auf das Automobil ausgerichteten Mobilitätsverhaltens ist essenziell für eine Verlagerung des Verkehrs hin zum Umweltverbund. Dafür ist die Schaffung von technischen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe durch einen ganzheitlichen, integrativen und bedarfsgerechten Ansatz der Mobilitätsentwicklung notwendig. Um dies zu erreichen, sollen unterschied-

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

liche Verkehrsmittelangebote in Höxter miteinander vernetzt und gebündelt werden.

Eine transparente, nutzerfreundliche und verständliche Entwicklung und Etablierung vernetzter Angebote – ganz nach der Devise „gemeinsam gestalten, gemeinsam erproben“ ist anzustreben, denn oft scheitern vielversprechende Ansätze an der fehlenden Akzeptanz der potenziellen Nutzenden. Durch die neue vernetzte Mobilität kann die Kommune in ihrer zukunftsfähigen Entwicklung sowohl als Wohn- als auch als Arbeits-/Wirtschaftsstandort gestärkt werden.

Unter Berücksichtigung der dispersen Siedlungsstruktur soll ein zeiteffizientes und flexibles Mobilitätsangebot je nach Mobilitätsbedürfnis in der Stadt Höxter geschaffen werden. Für den gesamtstrategischen Ausbau sollen die Bausteine Infrastruktur, Vertrieb, Tarif und Kommunikation zusammenhängend betrachtet werden.

Vorhandene Planungen und Konzepte

- Ausbau Haltepunkt Höxter, Rathaus als Mobilstation im Zuge der LGS 2023
- Ausbau Haltepunkt Ottbergen als Mobilstation im Rahmen des NVP SPNV Westfalen-Lippe
- Einführung eines CarSharing der Stadtverwaltung als „pulsierendes Modell“

2.4.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Neue vernetzte Mobilität für Höxter

Für die neue vernetzte Mobilität wurden 6 strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen (in der Maßnahmentabelle blau hinterlegt) ausgearbeitet.

- **Tabelle 4:** Handlungsfeld Neue vernetzte Mobilität

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Nr.	Maßnahme/Konzepte/Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
01	Stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten	▶▶	🌿🌿	€€€	★★★★
02	Etablierung eines CarSharing-Angebotes	▶	🌿	€	★★
03	Etablierung Dorf-/Quartiers-Leihrrädern	▶	🌿	€€	★★
04	HöxterMobil: Mobilitätskarte	▶▶	🌿🌿	€€	★★★★
05	HöxterDigital: Mobilitätsplattform	▶	🌿	€	★★
06	Neue Mobilität in Höxter (Mikromobilität/ autonome Mobilitätsangebote)	▶▶▶	🌿	€€	★
I	Initialprojekt Mobilitäts-Hub Berliner Platz	▶▶	🌿🌿	€€€	★★★★

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

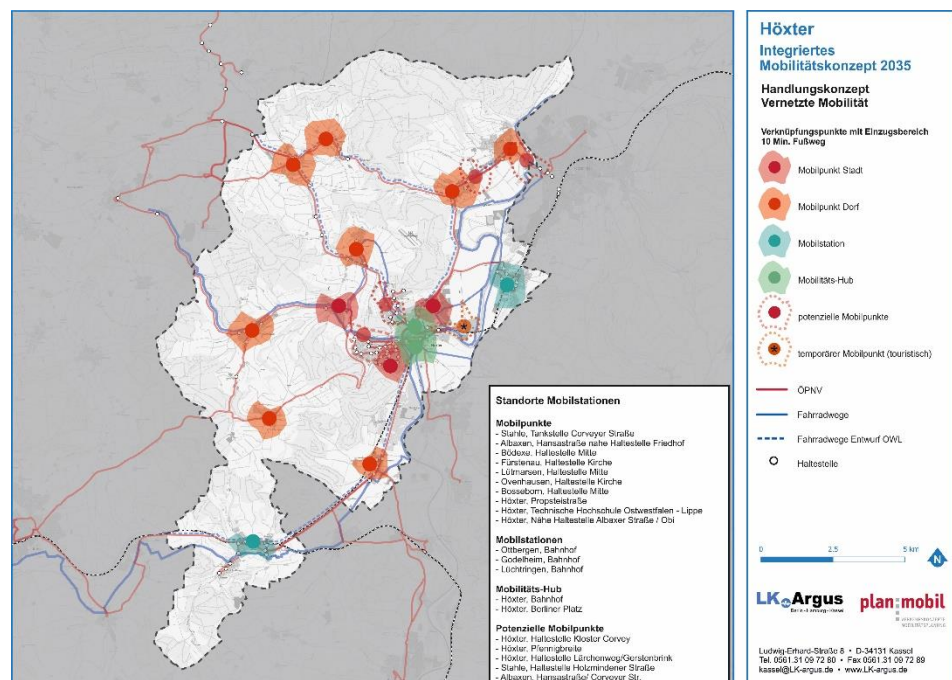
Zeitraum: kurzfristig = 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) / mittelfristig = 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) / langfristig = 3 Pfeile (über 2030 hinaus) / Daueraufgabe = langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)

Klimawirkung: niedrig = 1 Blatt (geringe CO2 Einsparpotentiale) / mittel = 2 Blätter (mittlere CO2 Einsparpotentiale) / hoch = 3 Blätter (hohe CO2 Einsparpotentiale)

Planerische Bewertung: niedrig = 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität), mittel = 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) / hoch = 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

Kostenschätzung: niedrig = 1 € (geschätzte Kosten <100.000) / mittel = 2 € (geschätzte Kosten >100.000 – 300.000) / hoch = 3 € (geschätzte Kosten >300.000)

● **Karte 7: Konzept vernetzte Mobilität und intermodale Verknüpfungspunkte**



Maßnahme 01: Stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten

Zur Bündelung von verschiedenen Verkehrsmitteln an einem Standort ist die Etablierung von Mobilstationen/ Mobilitätsknoten im Stadtgebiet sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortschaften entsprechend der Quell- und Zielorte der Mobilität voranzutreiben. Die Bündelung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsströmen an einem Standort ermöglicht ein einfaches Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln mit geringer Umsteigezeit, fördert ein inter- und multimodales Mobilitätsverhalten und führt zu einer höheren Auslastung/ Nutzungsrate des ÖV. So können Verkehrsmittel des Umweltverbundes im gesamten Stadtgebiet gefördert werden. Die Mobilitätsangebote an den Ver-

knüpfungspunkten zielen sowohl auf die Höxteraner Bevölkerung als auch der Tagesbevölkerung ab.

Die Standortwahl erfolgt aufgrund erster Einschätzungen der vorhandenen Flächenverfügbarkeit sowie bereits vorhandener Mobilitätsangebote (siehe Kartenausschnitt Karte 7). Insbesondere in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit wurden überwiegend zentrale Standorte in den Ortsteilen/ Stadtquartieren mit freien Verfügbarkeiten auf Parkplätzen/-flächen gewählt. Die Größe und Ausstattung variieren je nach räumlichem Kontext respektive den unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, Nutzungspotenzialen und der Flächenverfügbarkeiten. Zudem ist ein hierarchisches Baukastensystem hinsichtlich der Ausstattung (Mobilitäts-Hub, Mobilstation, Mobilpunkt (Stadt und Dorf)) an den entsprechenden Knotenpunkten vorzusehen, um Stationen flexibel den gegebenen Rahmenbedingungen anpassen zu können.

Bei der Gestaltung sind insbesondere die städtebauliche Integration, Aufenthaltsqualität und ein einheitliches, wiedererkennbares Design als auch der Sicherheitsaspekt zu berücksichtigen. Ausstattungsmerkmale der einzelnen Verknüpfungspunktkategorien sollten die folgenden sein:

Stationstyp	Angestrebtes Verkehrs- angebote	Sonstige Ausstattung
Mobilitäts-Hub	• SPNV • Bus/ On-Demand • CarSharing-Station, • Taxi • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Fahrradboxen • Ladestationen für E-Fahrräder • Pkw-Stellplätze • Ggf. Verleih von Quartiersrädern,	• Einheitliches Design • Aufenthaltsraum/ Service-Punkt • Sitzgelegenheiten • W-LAN-Punkt • Ladestationen für E-Pkw • Öffentliche WC-Anlagen • Stadtplan/ Wegweisung • Digitale Fahrgastinformation • Schließfächer für Gepäck • Paketstation/ Briefkasten • Zusatzangebote wie bspw. Öffentlicher Bücherschrank • ggf. Fahrradreparatur-Punkt
Mobilstation	• SPNV • Bus/ On-Demand • CarSharing-Station • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Fahrradboxen • ggf. Taxi • ggf. Verleih von Quartiersrädern	• Einheitliches Design • Witterungsschutz • Stadtplan/ Wegweiser • Verkaufsautomaten, Kiosk • Sitzgelegenheiten • W-LAN Punkt • Paketstation/ Briefkasten • Fahrrad-Reparatur-Steile/ Reparaturautomat

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Zusatzangebote wie bspw. Öffentlicher Bücherschrank

Mobilpunkt Stadt	• Bus/ On-Demand • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Pkw-Stellplätze • CarSharing-Station • Ggf. Verleih von Quartiersrädern	• Einheitliches Design • Witterungsschutz • Fahrrad-Reparatur-Steile/ Reparaturautomat • Stadtplan/ Wegweiser • Paketstation/ Briefkasten • Zusatzangebote wie bspw. Öffentlicher Bücherschrank
Mobilpunkt Dorf	• Bus/ On-Demand • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Standort für CarSharing / Dorfauto	• Einheitliches Design • Witterungsschutz • Stadtplan/ Wegweiser • Paketstation/ Briefkasten • Zusatzangebote wie bspw. gastronomische Einrichtungen (z. B. Bäcker)

Eine beispielhafte Ausgestaltung einzelner Stationen in Höxter können dem Anhang entnommen werden. Im Handlungsfeld „Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden“ ist darüber hinaus ein Mobilpunkt Dorf exemplarisch als Initialprojekt ausgearbeitet.

Die Nutzung der Verknüpfungspunkte sollte durch eine gemeinsame digitale Mobilitätsplattform (siehe Maßnahme „Höxter Digital: Mobilitätsplattform“) sowie durch die tarifliche Integration der vorhandenen Mobilitätsangebote in ein kombiniertes Ticketangebot (siehe Maßnahme „HöxterMobil: Mobilitätskarte“) begleitet werden. Für das Kloster Corvey wird im Rahmen der Landesgartenschau (LGS) 2023 die Einrichtung eines temporären Mobilpunktes mit dem Ausstattungsgrad der Kategorie „Mobilpunkt Stadt“ empfohlen. Mittel- bis langfristig ist unter Berücksichtigung der Maßnahme „Reaktivierung SPNV-Haltepunkt Höxter-Corvey“ die dauerhafte Einrichtung eines „Mobilpunkt Dorf“ am Kloster Corvey zu prüfen.

Voraussetzungen für ein stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten sind die Einbindung aller Verwaltungsinstanzen zur erfolgreichen Umsetzung (Verkehrs- und Planungsbehörden, Finanzierung/ Kämmerei), eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der Mobilitätsangebote und die Kooperationen zu weiteren Partnern und Sponsoren auszubauen und auf bestehende Strukturen zurückzugreifen. Fördermöglichkeiten zur Finanzierung von Mobilstationen/ Mobilpunkten stehen sowohl auf Bundes- (bspw. Nationale Klimaschutzinitiative) als auch auf Landesebene (bspw. Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements) zur Verfügung.

Auch der Verkehrsverbund Westfalen-Lippe fördert die Ausstattung von Mobilstationen im Rahmen des Investitionsförderprogramms (§12 ÖPNVG NRW).

Maßnahme 02: Etablierung eines CarSharing-Angebotes

Für Höxter soll ein stadtweites CarSharing-Angebot mit stationsbasiertem Modell eingerichtet werden. Dazu sollen CarSharing-Standorte dezentral im Stadtgebiet verteilt werden, vorrangig in der Kernstadt an den vorgesehenen Mobilpunkten/ Mobilstationen bzw. Mobilitäts-Hub. Aktuell besteht die Planung für die Einführung eines CarSharing-Angebotes für die städtische Verwaltung für Dienstwege (sogenanntes „Corporate CarSharing“)²². Dabei wird das Fahrzeug tagsüber als Dienstwagen von den Mitarbeitenden der städtischen Verwaltung verwendet, abends sowie am Wochenende stehen die Fahrzeuge auch Privatpersonen zur Verfügung. Zur Freischaltung der Fahrzeuge für die unterschiedlichen Nutzergruppen verfügen die Fahrzeuge über eine softwarebasierte Steuerung. Durch das Modell eines Corporate CarSharing kann einerseits die Auslastung des Fahrzeugpools der städtischen Dienstwagen optimiert und andererseits ein Anreiz zur Abschaffung des Zweitwagens in den Privathaushalten gesetzt werden. Die Nutzungsgebühren und Ausleihmodi orientieren sich dabei an konventionellen, stationsbasierten CarSharing-Systemen. Der Einsatz von E-Fahrzeugen wird zur Klimawirksamkeit sichergestellt. Mittel- bis langfristig soll die Einbindung von städtischen Tochterunternehmen bzw. Kooperationen mit örtlichen Unternehmen als Sponsoren angestrebt werden.

Um die Nutzungsrate des Corporate CarSharing zu erhöhen sind nachfolgende Modalitäten und Anforderungen zu berücksichtigen:

- Platzierung an zentralen Plätzen im Dorf / an den Mobilpunkten Dorf
- Anmeldung und Verleih erfolgt wie bei konventionellen CarSharing-Systemen, jedoch häufig mit einer zeitlichen Beschränkung des Ausleihzeitraumes (Vermietung an Privatpersonen nur werktags in den Nachmittags-/ Abendstunden sowie am Wochenende möglich) sowie einer zeitlichen Befristung (nur stundenweise Vermietung möglich)
- Anmeldung und Nutzung kann digital oder analog erfolgen (Website, App, E-Mail, Schwarzes Brett, Fahrtenbuch, persönliche Schlüsselübergabe oder Schlüsseltresor)

Die tarifliche Integration in ÖPNV-Karten bzw. in eine Mobilitätskarte (siehe Maßnahme „HöxterMobil“) ist sicherzustellen.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

²² Kreis Höxter (2021)/ Ratsinformationssystem Stadt Höxter (Beschluss vom 18.11.2021)

Maßnahme 03: Etablierung von Dorf-/Quartiers-Leihrädern

In der Stadt Höxter soll ein niedrighschwelliger Fahrradverleihservices im Stadtgebiet (sowohl Kernstadt als auch umliegenden Ortsteilen) eingerichtet werden, wodurch die flexible und nachhaltige Mobilität in Höxter unterstützt, und der Umweltverbund gestärkt wird. Dies kann durch den Verleih von Dorf- oder Quartiersrädern erfolgen.

Die Stationierung von Fahrrädern erfolgt mindestens an den Mobilpunkten/-stationen im Stadtgebiet bzw. in Einrichtungen, die sich in unmittelbarer Nähe befinden. Die Standortwahl sollte in Abstimmung mit der ÖV-Planung (an zentralen Haltestellen des ÖV) sowie mit der kommunalen Radverkehrsplanung erfolgen. Die Benutzung der Fahrräder ist über die Stadtgrenze hinaus möglich, eine Rückgabe erfolgt jedoch im Stadtgebiet an der Ausleihstation.

Aufgrund topografischer Gegebenheiten in Höxter ist der Verleih von E-Bikes sowie E-Lastenräder zu empfehlen, um auch nicht-trainierte oder nicht-fahrradaffine Personen als potenzielle Nutzer des Angebotes zu gewinnen.

Anschaffung und Verleih sollen über den Ortsrat/ Gemeinderat oder über Stadtteilzentren bzw. Einrichtungen gemeinnütziger Institutionen gesteuert werden. Um die Nutzung der Leihräder zu bewerben, ist eine einmalige kostenlose Nutzung pro Person empfehlenswert. Darüber hinaus kann ein Ausleihen der Räder über einen vergünstigten Preis durch ergänzendes Sponsoring (durch Werbeflächen auf den Rädern) oder durch das Abschließen eines Nutzungs-Abonnements ähnlich wie bei einem städtischen CarSharing-Verleih erfolgen. Hierbei empfiehlt sich eine tarifliche Integration in ÖPNV-Karten bzw. in eine Mobilitätskarte (siehe Maßnahme HöxterMobil).

Maßnahme 04: HöxterMobil: Mobilitätskarte

Die „HöxterMobil – Mobilitätskarte“ ermöglicht den Zugang und die Nutzung zu allen städtischen Verkehrsmitteln durch ein einheitliches Medium, ohne sich für jedes Verkehrsmittel eine eigene Fahrkarte kaufen zu müssen (Kundenkarte). Zudem ermöglicht sie ein einfaches Nutzen sämtlicher Verkehrsangebote in der Stadt, wie die Bezahlung von Bus- oder Zugtickets, Parkplatzgebühren oder die Öffnung und Ausleihe von Car- und Bike-Sharingangeboten. Ebenso sind Radinfrastrukturen wie Fahrradboxen in die HöxterMobil-Karte zu integrieren.

Ziel der Mobilitätskarte ist, ein Abbau von Nutzungshemmnissen und damit verbunden den Umweltverbund zu stärken. Durch den Aufbau eines tariflich integrierten Mobilitätsangebotes kann die Auslastung und Wirtschaftlichkeit einzelner Mobilitätsangebote erhöht werden.

Bei einem benötigten Busticket erfolgt die Abrechnung in der Regel über eine Einzelfahrkarte. Für Kundinnen und Kunden, die das ÖPNV-Angebot häufiger nutzen, wird ab einer bestimmten Anzahl an Aktivierungen pro Tag ein Tages-

bestpreis ermittelt. Als alternatives Bezahlungssystem ist die Möglichkeit von sogenannten „Mobilitätsflatrates“ denkbar - ein monatlicher Fixpreis nach modularem System (analog eines Handyvertrages). Die einzelnen Flatrate-Pakete variieren meist nach zeitlicher oder kilometerbeschränkter Nutzung der Mobilitätsangebote. Die Abbuchung erfolgt über eine Monatsendrechnung, wodurch dem Nutzenden eine einfache und praktikable Handhabung der Ticketentrichtung geboten wird. Das Ticket ist sowohl als Ergänzung zum Handyticket als auch als Chipkarte denkbar (Zugangsmedium zu den Mobilitätsangeboten). Dabei soll ggf. überprüft werden, ob Rabattaktionen für den lokalen Einzelhandel oder kulturelle Einrichtungen in der Stadt Höxter bei der Nutzung der HöxterMobil-Karte integriert werden können. Für eine kundenorientierte Ausgestaltung der HöxterMobil-Karte bzw. der Mobilitätsflatrate ist die Durchführung einer Bürgerumfrage zur Ermittlung von besonderen Anforderungen empfehlenswert.

Voraussetzung für die HöxterMobil Mobilitätskarte ist, dass Mobilitätsangebote flächendeckend ausgebaut und gut für die Kundinnen und Kunden erreichbar und nutzbar sind. Zudem müssen die Verkehrsmittel über entsprechende Kartenlesefunktionen und Abrechnungssysteme verfügen. Zur Bewerbung der HöxterMobil-Karte ist eine intensive Marketingstrategie durchzuführen, um so die Nutzung der HöxterMobil-Karte zu fördern (z. B. in Form von Schnupperangeboten, Flyer, Broschüren etc.).

Maßnahme 05: HöxterDigital: Mobilitätsplattform

Durch die „HöxterDigital: Mobilitätsplattform“ soll ein digitales Medium für die Fahrgastinformation, den Vertrieb und die Kommunikation (multimodale Anwendung) geschaffen werden. In der Mobilitätsplattform sind Funktionen wie die Fahrplanauskunft, mögliche Standorte und Verfügbarkeit von Sharingangeboten, ein Routing (auch für intermodale Wegeketten) und die Buchung der jeweiligen Verkehrsmittel integriert (siehe hierzu auch „HöxterMobil: Mobilitätskarte“).

Die Plattform dient zudem der Integration von Informationsdiensten/-angeboten der einzelnen Mobilitätsanbieter im Stadtgebiet und zeigt gleichzeitig mögliche analoge Verkaufsstationen bzw. Servicepoints auf. Über die Mobilitätsplattform soll der Kundendialog so einfach wie möglich gestaltet werden (Servicrufnummer, Chatfunktion bei Problemen etc.), sollte jedoch vorerst als Ergänzung analoger Angebote fungieren.

Ziel der Plattform ist die Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens, die Bündelung von Mobilitätsangeboten/ Verkehrsströmen und eine kundenorientierte Informations- und Betriebsplattform, welche eine flexible und individuelle Mobilität (Mobility as a Service – MaaS) ermöglicht.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Voraussetzung für eine Mobilitätsplattform ist eine intensive Abstimmung zwischen den beteiligten Stakeholdern und die Bewerbung des Angebotes (Marketing). Die Schaffung einer digitalen Plattform umfasst die Integration entsprechender Softwarekomponenten für eine App-Darstellung (bspw. „fahrmit“-App) der multimodalen Mobilitätsangebote in Höxter.²³

Maßnahme 06: Neue Mobilität in Höxter (Mikromobilität/ autonome Mobilitätsangebote)

Neue Mobilitätsangebote wie Mikromobilität oder autonome Fahrangebote sollen dem perspektivischen Ausbau von Mobilitätsangeboten im Stadtgebiet als Alternative zum eigenen Auto dienen. Verfolgtes Ziel ist dabei eine flexible und bedarfsorientierte Gestaltung der öffentlichen Angebote und eine Reduzierung von Emissionen durch verbrauchsarme Antriebstechnik und Fahrweise autonomer Angebote.

Im Bereich der Mikromobilität ist ggf. der Einsatz von E-Tretrollern als Zu-/Abbringer zu ÖV-Haltestellen bzw. als Ergänzung der Mobilitätsangebote im Stadtgebiet geeignet. Berücksichtigt werden müssen Flächenkonflikte, die durch die Festlegung von Restriktionszonen zur Abstellung/ Rückgabe ausgeliehener Fahrzeuge (ggf. Vorbehalt von Sanktionen bei wiederholtem Fehlverhalten) reduziert werden können. Begleitende Durchführung von Öffentlichkeitskampagnen zum Umgang mit Tretrollern zur Vermeidung von Unfällen etc. ist in Kooperation mit dem E-Tretroller-Anbieter empfehlenswert. Derzeit ist der Beitrag zur Reduktion der Emissionen und als Beitrag zur Verkehrswende als eher gering einzuschätzen, mit verlängerten Akkulaufzeiten ist aber auch eine Nutzung in dispersen Siedlungsbereichen über weitere Distanzen möglich.

Im Rahmen des geplanten On-Demand-Angebotes ist mittel- bis langfristig (nach Beendigung der Pilotphase) die Erprobung von autonom-fahrenden Kleinbussen (E-Fahrzeugen) im Stadtgebiet vorstellbar. Die LGS 2023 kann als Impuls genutzt werden und als Probezeitraum für den Einsatz eines autonom fahrenden Shuttles dienen (z. B. zwischen Kernstadt/ Bahnhof und Kloster Corvey über „Zur Lüre/ Kreisstraße K45“ vor dem Hintergrund zur Einrichtung einer Fahrradstraße entlang der „Corveyer Allee“). Zu prüfen ist die Einrichtung eines autonomen Shuttles am Bahnhof Godelheim zur verbesserten Anbindung zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle der R22 („Am Maibach“), insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen unter Berücksichtigung topografischer Bedingungen. Auch der Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge in städtischer

²³ Aktuell ist die Initiierung einer Mobilitätsplattform auf westfälischer Ebene geplant. Inwiefern weiterführend ein Angebot auf kommunaler Ebene geschaffen werden soll, ist zu prüfen.

Logistik-Abwicklung ist als Baustein hinsichtlich automatisierter Zustellungen zu prüfen.

Voraussetzung für die autonomen Verkehre ist ein einheitlicher Standard in Deutschland, dessen Rahmenbedingungen zurzeit rechtlich, technologisch und auch wirtschaftlich erprobt werden. Die Straßenverkehrsordnung wurde als grundsätzlicher Rechtsrahmen im 1. Quartal 2021 hinsichtlich der fahrerlosen Fahrzeugführung novelliert. Zudem ist eine Erprobung in Pilotprojekten und eine Machbarkeitsstudie mit Einbindung aller relevanten Stakeholder als auch Nutzergruppen erforderlich. Des Weiteren müssen die technischen Komponenten, wie z.B. Digitalisierungsmaßnahmen sowie Infrastruktur (Einbindung in bestehende Betriebsabläufe und Buchungssysteme als auch die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur), abgeklärt werden.

Initialprojekt – Mobilitäts-Hub Berliner Platz

Mobilitäts-Hub Berliner Platz

Zur Schaffung einer attraktiven Eingangssituation zur Kernstadt/Am Wall, soll der Parkplatz am Berliner Platz zu einem Mobilitäts-Hub mit multifunktionaler Nutzung umgebaut werden. Durch die Weiterentwicklung des bestehenden Parkplatzes zu einer Mobilstation mit Nutzungsmischung wird ein attraktiver und zentraler Umsteigepunkt am Kernstadtrand geschaffen. Dies ermöglicht nicht nur den Nutzenden einen gebündelten Zugang zu den unterschiedlichsten Verkehrsangeboten, sondern dient gleichzeitig aufgrund der baulichen Veränderung und der Erweiterung der bereits heute vorhandenen Einrichtungen und Dienstleistungen als ein attraktives Quartierszentrum Am Wall.

Dafür ist eine räumliche Teilung der heutigen Parkplatzfläche angedacht. Im vorderen Bereich zur Kernstadt gelegen soll eine mehrgeschossige Gebäudekubatur entstehen, die sowohl verschiedene Dienstleistungseinrichtungen, Räume für Büros, Arztpraxen sowie Wohnungen beinhaltet, als auch im dahinterliegenden Gebäudeteil die heutige Funktion des Berliner Platzes als Parkmöglichkeit für Pkws in Form eines Parkhauses aufgreift. Dies ermöglicht eine Reduktion der Stellplatzangebote in der Innenstadt und schafft ein zentrales Angebot an Parkmöglichkeiten am Randbereich der Altstadt.

Um eine intermodale Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, sollen in dem Gebäude sowohl eine ebenerdig zugängliche Fahrradgarage inkl. Werkstatt als auch im Parkhausbereich Parkflächen für CarSharing-Angebote vorgehalten werden. Die heutigen Busstellflächen entlang der Albaxer Str. werden in den nördlichen Bereich des Parkplatzes verlagert. Dies ermöglicht eine Flächenumverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (z. B. in Form eines Schutzstreifens für den Radverkehr) und eine weitergehende Nutzung des Straßenraums entlang der Albaxer Straße zum Beispiel durch Einrichtungen der Außengastronomie sowie Begrünung.

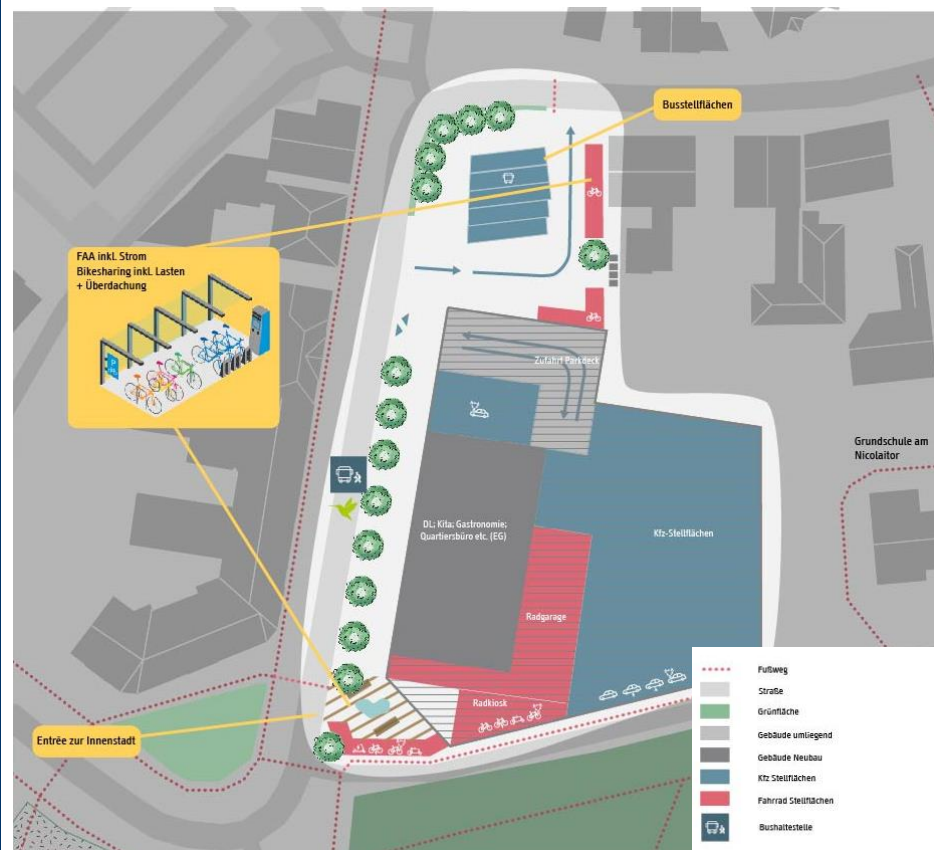
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

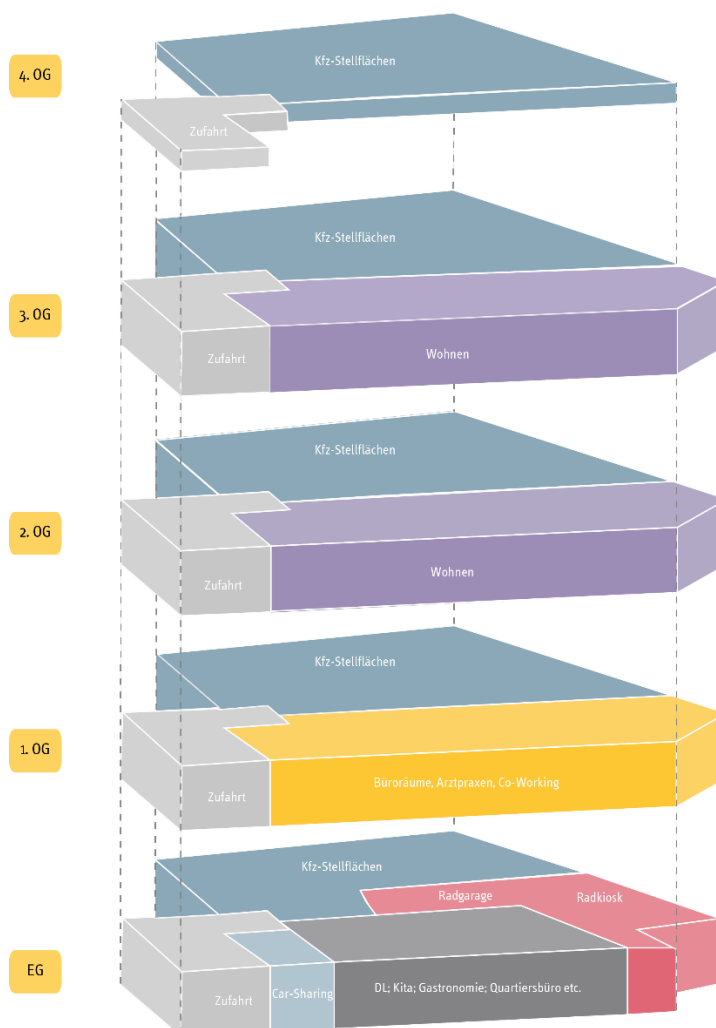
November 2023

Durch die Verlagerung der Busstellflächen ist zudem eine Wendemöglichkeit für die Reisebusse über eine Ausfahrt zum Rohrweg gegeben. Zusätzlich zu den Busstellflächen sollen im nördlichen Flächenareal Möglichkeiten der sicheren und überdachten Fahrradabstellmöglichkeit geschaffen werden. Das eingeführte On-Demand-Angebot bedient den Berliner Platz über eine neu eingerichtete Haltestelle in der Albaxer Straße im Zuge der (Verlagerung der Haltestelle Nicolaistraße an den Berliner Platz (Umsetzung erfolgt im Rahmen zum Ausbau der Nicolaistraße). Um eine Verknüpfung zu den Regionalbuslinien gewährleisten zu können, ist eine Wendemöglichkeit im nördlichen Bereich der Berliner Platzes vorgesehen. Der Übergang zwischen dem Berliner Platz und dem Umsteigepunkt Höxter, Rathaus ist über ein entsprechendes Wegeleitsystem aufzuzeigen.

● **Abbildung 6: Mobilitäts-Hub Berliner Platz**



● **Abbildung 7: Nutzungsprofil Gebäudekubatur**



**Best Practice
Beispiele:**

Die 2018 eröffnete Mobilstation im nordrheinwestfälischen Ertstadt gehört zu den ersten Stationen im landesweit einheitlichen Design. Die Mobilstation liegt am Bahnhof Ertstadt und umfasst Fahrradabstellanlagen und ein Fahrradparkhaus, E-Ladesäulen, Carsharing-Angebote, einen Taxistand sowie ein Café mit WC. Schilder weisen auf die verschiedenen Angebote hin und erleichtern die Orientierung.²⁴
(): Mobilstation bequem vom Schreibtisch aus besichtigen (virtueller Rundgang): <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/vr/mobilstation-ertstadt/>

²⁴ Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019): Mobilstation bequem vom Schreibtisch aus besichtigen (virtueller Rundgang): <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/vr/mobilstation-ertstadt/>

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bewertung	
Zeitraum	mittelfristig
Priorität	hoch
Zielgruppe	Höxteraner Bevölkerung, Studierende, Einpendler, Touristen
Zuständigkeit	Stadt Höxter in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren wie Versorgern etc.
Partner / Beteiligte	Verkehrsverbund Westfalen-Lippe, Verkehrsunternehmen, örtliche Taxiunternehmen, Private Mobilitätsanbieter, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW
Synergien mit anderen Planungen	On-Demand-Höxter: Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV
Klimawirkung	mittel (Im Zusammenhang mit weiteren Stationen)
Grobschätzung erwarteter Kosten	Hoch
Fördermöglichkeiten	Landesebene (bspw. Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements). Auch der Verkehrsverbund Westfalen-Lippe fördert die Ausstattung von Mobilstationen im Rahmen des Investitionsförderprogramms (§12 ÖPNVG NRW).
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes, Verringerung des Anteils von Privat-MIV

2.5 Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

2.5.1 Ausgangssituation

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Der Kfz-Verkehr hat eine herausragende Bedeutung im Verkehrsgeschehen in der Stadt Höxter: 55% aller Wege der Höxteraner Bevölkerung werden im Pkw als Fahrer und weitere 7% im Pkw als Mitfahrer zurückgelegt²⁵. Neben den innerörtlichen Wegen ist dies auch bedingt durch die dezentrale Struktur Höxters mit der Kernstadt und den 12 – teilweise deutlich entfernt liegenden Stadtteilen, in denen mehr als die Hälfte der Höxteraner Bevölkerung lebt. Weiterhin ist Höxter ein wichtiges Ziel von Berufs- und anderen Einpendlern, deren Wege auch zum Großteil mit dem Kfz zurückgelegt werden.

Zur Abwicklung der damit einhergehenden Kfz-Verkehrsmengen existiert in der Stadt Höxter ein umfassendes Netz klassifizierter und nicht klassifizierter Straßen, welches aktuell noch ausgebaut wird und über das eine gute Erschließung aller Ortsteile gewährleistet wird. Die sich aus der Verkehrsnachfrage ergebenden Verkehrsbelastungen können in aller Regel problemlos abgewickelt werden, nur zu Spitzenzeiten gibt es in einigen wenigen Bereichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses.

Aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens und der teilweise hohen Verkehrsbelastungen ergeben sich hohe Umfeld- und Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr. Dies betrifft ein hohes und in den letzten Jahren stark zunehmendes Unfallgeschehen, an dem überwiegend Kfz beteiligt waren, aber Radfahrer und Fußgänger oftmals die (zumeist schwer) Geschädigten waren.

Weiterhin ergeben sich durch die hohen Verkehrsbelastungen eine hohe Lärmbelastung mit hohen Betroffenheiten, zu vermutende Luftschadstoffbelastungen und hohe verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen, die im Sinne des Klimawandels deutlich verringert werden müssen.

Gesondert betrachtet werden muss der Wirtschaftsverkehr in der Stadt Höxter und dabei insbesondere der Güterverkehr. Dieser macht einen hohen Anteil der Verkehrsbelastung im übergeordneten Straßennetz der Stadt Höxter aus, insbesondere im Bereich der Bundesstraßen, da keine direkte Autobahnanbindung vorhanden ist. Vor allem die Ortsdurchfahrten sind davon betroffen.

²⁵ Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2021), Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035, Bericht Teil A – Analyse, Kapitel 4 Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept, S. 55-56

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Eine besonders zu betrachtende Thematik ist die aktuelle Sperrung der Weserbrücke für den Schwerlastverkehr und die kurz- bzw. langfristig geplanten Maßnahmen dazu.

Defizite

Aus der fachplanerischen Analyse ergeben sich folgende Defizite im Kfz-Verkehr²⁶:

- Hohe Verkehrsbelastungen auf den Landes- und Bundesstraßen sowie im Kernstadtbereich, hohe Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten
- Hohe und steigende Unfallzahlen beim Kfz-Verkehr, hohe Betroffenheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Hohe Umweltbelastungen durch Kfz-Verkehre
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden Themen wie fehlende Koordinierung der LSA, Verkehrsbelastungen – insbesondere Verkehrsbelastungen durch den Lkw-Verkehr, hohe Geschwindigkeiten und Regelverstöße als Defizite benannt und teilweise auch verortet. Zusätzlich wurden im Rahmen der Haushaltsbefragung folgende Wünsche im Bereich des Kfz-Verkehrs benannt:

- die Verbesserung der Verkehrsorganisation,
- Ausbau Ortsumgehung B64 / B83,
- die Instandhaltung / Verbesserung der Straßen,
- Geschwindigkeitsreduzierungen und die
- Verbesserung der Innenstadt erreichbarkeit.

Zielsetzungen

Zielsetzung im Bereich des Kfz-Verkehrs ist, den Kfz-Verkehr zu reduzieren und den noch verbleibenden Verkehr optimiert abzuwickeln, um die Umfeld- und Umweltbelastungen zu verringern und den Verkehrsfluss zu fördern. Gleichzeitig soll der weiterhin notwendige Kfz-Verkehr angemessene Bedingungen haben, um die Erreichbarkeit wichtiger Ziele sicherzustellen.

²⁶ Zu den Defiziten im Kfz Verkehr s. LK Argus Kassel GmbH (2021), Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035, Bericht Teil A – Analyse, Kapitel 4 Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept, S. 156 - 177

Eine Reduktion des MIV-Anteils in Höxter sowie die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen ist auch vor dem Hintergrund des Klimawandels anzustreben. So soll beispielsweise durch weitere Mobilitätsangebote ein Zweit- oder Drittwagen von Familien in Höxter verzichtbar gemacht werden.

Vorhandene Konzepte und Maßnahmen

Bei der Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten für den Bereich des Kfz-Verkehrs werden die bereits vorhandenen Konzepte und Planungen sowie die darin beinhalteten Maßnahmen berücksichtigt und als Anknüpfungspunkt für die Entwicklung weiterer Maßnahmen genutzt.

Im Bereich des Kfz-Verkehrs sind insbesondere die vorliegenden Planungen zum Ausbau des Straßennetzes (BVWP, Landesstraßenausbauplan NRW, FNP), das Städtebauliche Entwicklungskonzept Innenstadt von 2019 und die Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans relevant (siehe hierzu Analysebericht – vorhandene Planungen und Konzepte). Auch aus weiteren Konzepten ergeben sich Hinweise, die in der Konzeption zur Optimierung und umweltverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu berücksichtigen sind.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

2.5.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Optimierung und Umweltverträgliche
Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Im Handlungsfeld Optimierung und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs werden folgende Maßnahmen zur Unterstützung der Zielerreichung empfohlen:

Nr.	Maßnahme/ Konzept/ Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
01	Definition eines Straßenhauptnetzes	►	🌿	€	★
02	Verbesserungen der Organisation und Gestaltung des Straßenhaupt- und Nebennetzes	►►►	🌿	€€	★★
03	Umsetzung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen im Straßenhauptnetz	► / ►►	🌿🌿	€€	★★
04	Geschwindigkeitskonzept	►►	🌿	€	★★★★
05	Städtebauliche Integration von Straßen	►►►	🌿	€€€	★★
I	Konzeption Mobile Innenstadt Höxter	► / ►►►	🌿🌿	€€€	★★★★

Zeitraum: kurzfristig = 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) / mittelfristig = 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) / langfristig = 3 Pfeile (über 2030 hinaus) / Daueraufgabe = langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)

Klimawirkung: niedrig = 1 Blatt (geringe CO₂ Einsparpotentiale) / mittel = 2 Blätter (mittlere CO₂ Einsparpotentiale) / hoch = 3 Blätter (hohe CO₂ Einsparpotentiale)

Planerische Bewertung: niedrig = 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität), mittel = 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) / hoch = 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

Kostenschätzung: niedrig = 1 € (geschätzte Kosten <100.000) / mittel = 2 € (geschätzte Kosten >100.000 – 300.000) / hoch = 3 € (geschätzte Kosten >300.000)

Maßnahme 01: Definition eines Straßenhauptnetzes zur Bündelung und flüssigen Abwicklung der (überörtlichen) Kfz-Verkehre und des Schwerlastverkehrs

Ein definiertes Straßenhauptnetz (bzw. Vorbehaltsnetz) dient zur Abwicklung und Bündelung der überörtlichen und der wesentlichen innerstädtischen Kfz-Verkehre sowie des Schwerlastverkehrs. Mit der Definition des Straßenhauptnetzes soll für den übergeordneten Verkehr ein leistungsfähiges Netz geschaffen werden. Gleichzeitig sollen nachgeordnete Straßen entlastet werden und dort Maßnahmen zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs geprüft werden. Für die Stadt Höxter stellt sich hier eine besondere Problematik, da im Stadtgebiet keine Bundesautobahn verläuft und der übergeordnete Verkehr über die Bundesstraßen und Landesstraßen abgewickelt werden muss.

Die Maßnahme Definition eines Straßenhauptnetzes beinhaltet folgende Bausteine:

- Festlegung eines Straßenhauptnetzes (zur maßgeblichen Führung des überörtlichen Kfz-Verkehrs und der Schwerlastverkehre) und von Haupteerschließungsstraßen (zur Führung der örtlichen Kfz-Verkehre und als wichtige ÖPNV-Trassen)
- Berücksichtigung der geplanten Straßennetzergänzungen:
Nutzung der Entlastungsdividende, ggf. Anpassung des Vorbehaltsnetzes

Festlegung eines Straßenhauptnetzes zur Bündelung und flüssigen Abwicklung der (überörtlichen) Kfz-Verkehre und des Schwerlastverkehrs

Zielsetzung der Definition eines Straßenhauptnetzes ist es, dem überörtlichen Kfz-Verkehr und dem Schwerlastverkehr weiterhin ein leistungsfähiges Straßen-Hauptnetz zur Verfügung zu stellen, gleichzeitig aber eine stärkere Bündelung dieser Verkehre zu erreichen und damit Handlungsspielräume für eine stadtverträgliche Abwicklung der Verkehre und zur Verbesserung der Bedingungen für die stadtverträglichen Verkehrsarten zu schaffen.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Die vorgeschlagene Ausdifferenzierung der Straßen des Vorbehaltsnetzes orientiert sich an den Vorgaben der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)²⁷.

„Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeiteten „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) ersetzen die aus dem Jahr 1988 stammenden „Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes“ (RAS-N). Die RIN bilden im neuen FGSV-Regelwerksgefüge des Straßenentwurfs die konzeptionellen Grundlagen und sind damit die Basis für das aktuell weiterentwickelte entwurfstechnische Regelwerk (RAA, RAL, etc.). Sie dehnen die funktionale Gliederung auf die grundsätzliche Betrachtung aller Verkehrsträger aus.“²⁸

Der Vorschlag für die Definition eines Straßenhauptnetzes basiert auf dem heute vorhandenen Straßennetz. Bestandteil des Straßenhauptnetzes sind insbesondere die klassifizierten Straßen und weitere verkehrswichtige Straßen. Eine Anpassung des Vorbehaltsnetzes sollte bei Realisierung der im Planverfahren befindlichen Straßennetzergänzungen erfolgen (s. unten).

Die innerörtlichen Straßen des Straßenhauptnetzes sollen anschließend den Kategoriengruppen VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen), HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) und ES (Erschließungsstraßen) zugeordnet werden.²⁹

Grundlagen der Netzdefinition

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

Neben den Hauptverkehrsstraßen gibt es auch (Haupt-) Erschließungsstraßen, die innerorts Haupt-Sammelstraßen (Stadtstraßen) mit nähräumlicher/ flächenhafter Erschließungsfunktion sind oder außerorts wichtige (Haupt-) Anbindungsstraßen kleinerer Siedlungen ohne Versorgungsfunktionen darstellen.

Eine Kombination aus den definierten Hauptverkehrsstraßen sowie einer Auswahl dieser Haupt-Anbindungsstraßen (z.B. alle klassifizierten Straßen) bzw. ausgewählte innerörtliche Haupt-Erschließungsstraßen könnten als ein Ansatz eines möglichen „Vorbehaltsnetzes“ verstanden werden.

²⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Richtlinie für integrierte Netzgestaltung RIN 2008

²⁸ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 Btr.: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN Ausgabe 2008

²⁹ S. dazu auch die Erläuterung zu den Kategoriengruppen in der RIN 2008

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

Im Stadtgebiet der Stadt Höxter gibt es darüber hinaus noch Straßen(abschnitte), die außerhalb der Ortsdurchfahrten verlaufen (Freie Strecke), aber auch Bestandteil des Straßenhauptnetzes sind. Auch für diese wird eine Zuordnung zu den neuen Netzkategorien vorgenommen. Diese Straßen wären ggf. der RIN-Kategorie LS (Landstraße) zuzuordnen. Die für das Straßenhauptnetz formulierten differenzierten Anforderungen sind für diese Straßen(abschnitte) nicht anzuwenden bzw. ggf. zu modifizieren.

● **Tabelle 5:** Kategoriengruppen im Straßennetz nach RIN³⁰

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

Eine mögliche Ausdifferenzierung des Straßenhauptnetzes ist in der Konzeptkarte zum Handlungsfeld 5 – Optimierung und umweltverträgliche Abwicklung

³⁰ siehe RIN 2008 Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, S. 14

- L890 bei Ottbergen: Veränderung des Anschlusses der L890 an die B64(83)
- Anbindung Gewerbegebiet Albaxen / Stahle: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets durch Straßenverbindung

Die dargestellten Straßennetzergänzungen nach dem BVWP, dem Landesstraßenbedarfsplan und dem FNP befinden sich aktuell in unterschiedlichen Verfahrensständen, die genauen Umsetzungszeitpunkte sind unklar. Die Notwendigkeit und Sinnfälligkeit dieser Projekte wurde im Rahmen der Aufstellung des BVWP, des Landesstraßenausbauplans bzw. des Flächennutzungsplanes geprüft, eine grundsätzliche Neubewertung kann im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes nicht erfolgen. Es werden aber Maßnahmen zur Einbindung der Straßennetzergänzungen im Sinne der Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes benannt.

Relevant sind dabei insbesondere der im BVWP und im Flächennutzungsplan der Stadt Höxter dargestellte Neubau der B 64 Brakel – Holzminden bzw. der Ausbau der B 83 (Ortsumgehung Godelheim) und die im Landesstraßenbedarfsplan dargestellt Südumgehung Höxter im Verlaufe der L 755 (Südumfahrung Kernstadt Höxter - auch im Flächennutzungsplan dargestellt).

Im Entwicklungskonzept für die Innenstadt sind weitere Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes dargestellt, die teilweise auch schon in früheren Konzepten dargestellt sind (Verkehrsentwicklungsplan 1993, Verkehrsuntersuchung Innenstadt 2002, Stadtentwicklungskonzept 2001) und ebenfalls berücksichtigt werden.

Eine herausragende Bedeutung hat dabei die geplante, auch im Landesstraßenbedarfsplan und im Flächennutzungsplan dargestellte Maßnahme einer neuen Weserquerung im Verlaufe der L 755 zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und der weiteren „verkehrsberuhigenden“ Maßnahmen (Sperrung der alten Weserbrücke für den motorisierten Individualverkehr, Verkehrsführung durch Schleifenerschließung Nord und Süd). Aufgrund der derzeit nicht absehbaren Realisierung der Südumgehung wird diese im Rahmen mittel- bis langfristiger Maßnahmenvorschläge berücksichtigt, gleichwohl werden aber auch Maßnahmen dargestellt, die kurzfristig ohne Realisierung der Südumgehung umgesetzt werden können (s. Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter).

Maßnahme 02: Verbesserung der Organisation und Gestaltung des Straßenhaupt- und Nebennetzes

Zur Verbesserung der Organisation und Gestaltung des Straßenhaupt- und Nebennetzes werden folgende Maßnahmen empfohlen:

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Zuordnung von Regelquerschnitten für die Straßen des Vorbehaltsnetzes (in Anlehnung an die RASSt 06) entsprechend ihrer zukünftigen Klassifizierung und Berücksichtigung bei der zukünftigen Neuorganisation bzw. Gestaltung der Straßen
- Definition von Gestaltungsvorgaben zur Kenntlichmachung der Netzhierarchie
- Umsetzung von verkehrsorganisatorischen und straßenräumlichen Maßnahmen bei der Realisierung von Straßennetzergänzungen
- Städtebauliche Integration von Straßen in Bereichen mit vielfältigen, sich überlagernden Nutzungsanforderungen (Ortsdurchfahrten)
- Ideenwettbewerbe zur Umgestaltung des Straßenraums

Typisierung des Straßen-Netzes aus Hauptverkehrsstraßen und Haupterschließungsstraßen (in Anlehnung an die RASSt 06) als Grundlage zukünftiger Straßenraumgestaltung

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

Die meisten Abschnitte der definierten Hauptverkehrsstraßen können nach ihrer aktuellen Verbindungsfunktion und ihren städtebaulichen Eigenschaften folgenden Straßentypen nach RASSt zugeordnet werden:

- „Verbindungsstraße“
- „Anbaufreie Hauptverkehrsstraße“
- „Örtliche Einfahrtsstraße“
- „Quartiersstraßen“
- sowie „dörfliche Hauptstraßen“ in den eher dörflich geprägten Stadtteilen
- „Gewerbe- oder Industriestraße“

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

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

- Sammelstraßen und Quartiersstraßen,
- Örtliche Geschäftsstraßen oder auch
- dörfliche Hauptstraßen und
- Gewerbestraßen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

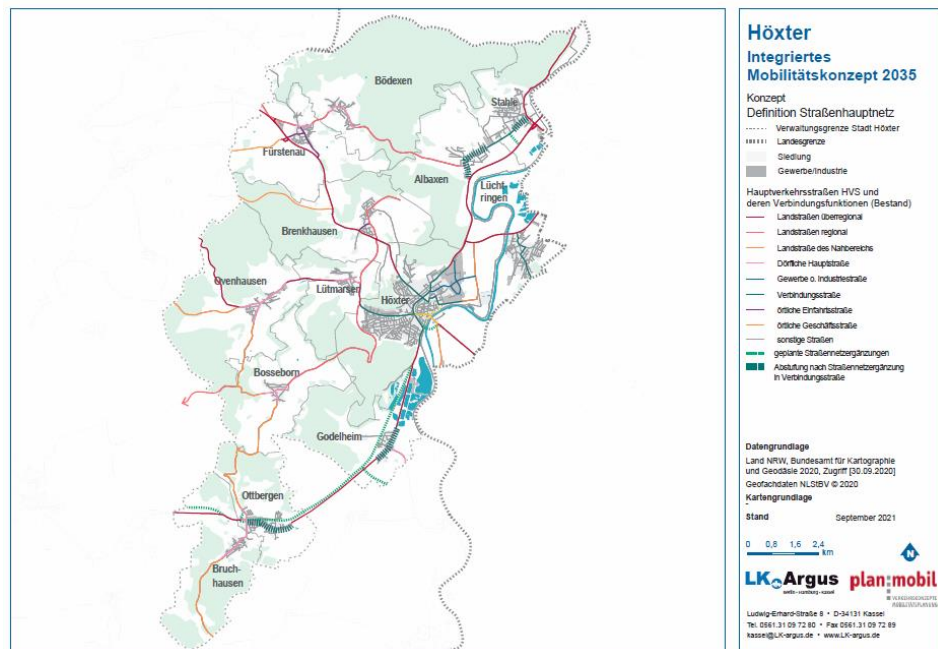
- **Tabelle 6:** Verknüpfung von Verkehrswegekategorien nach RIN mit möglichen Stadtstraßen-Typen nach der RAST³¹

Mögliches Vorbehaltisnetz

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

³¹ Eigene Darstellung auf Grundlage der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung RIN und der Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen RAST 06

● **Karte 9: Definition Straßenhauptnetz**



hochauflösende PDF im Anhang

Definition von Gestaltungsvorgaben zur Kenntlichmachung der Netzhierarchie

Für die Straßen des Straßenhauptnetzes soll eine Überprüfung erfolgen, welche Maßnahmen zur städtebaulichen Integration dieser Straßen umgesetzt werden können. Diese Überprüfung erfolgt unter Berücksichtigung:

- der vorgeschlagene Differenzierung in Straßen des Straßenhauptnetzes bzw. der damit verbundenen Verkehrsfunktionalität
- der Umweltbelange (Anforderungen Lärmschutz und Luftreinhaltung)
- der Belange des ÖPNV (Reisezeit, Beschleunigung, barrierefreie Haltestellen)
- der Belange des Fuß und Radverkehrs, Barrierefreiheit
- zur Erhöhung der Gestaltung- und Aufenthaltsqualität

Die dargestellten Belange bzw. die sich daraus ergebenden Anforderungen sind für die einzelnen Streckenabschnitte zu ermitteln und miteinander abzuwägen und die sich daraus ergebenden Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

In der nachfolgenden Abbildung ist ein erster Vorschlag für die zukünftige Definition des Straßenhauptnetzes bzw. die Zuordnung zu möglichen Typen nach der Richtlinie für Stadtstraße (RAST 06) dargestellt. Es wird empfohlen,

diese in einer vertiefenden Studie festzulegen und die Straßen entsprechend weiterzuentwickeln.

Zuordnung von Regelprofilen der RASt

In der RASt 06 werden für typische Entwurfssituationen empfohlene Lösungen dargestellt, die unter Angabe der Randbedingungen aus Nutzungsansprüchen des Fußgänger-, Rad- und ruhenden Verkehrs, Bedeutung des ÖPNV, Kraftfahrzeugverkehrsstärke und Straßenraumbreite geeignete Elementkombinationen in Form von Querschnittsdarstellungen abbilden.³²

Diese decken einen Großteil der in der Praxis auftretenden Entwurfsaufgaben ab.

Die dargestellten Querschnitte mit ihren Elementkombinationen zeigen die aus der Abwägung aller Nutzungsansprüche in ihrer jeweiligen Ausprägung und unter den jeweils angegebenen Rahmenbedingungen empfohlene Lösung.

Die Straßen des Vorbehaltsnetzes sollen zukünftig den Kategoriengruppen VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen), HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) und ES (Erschließungsstraßen) zugeordnet werden (s. Maßnahme 02: Verbesserung der Organisation und Gestaltung des Straßenhaupt- und Nebennetzes).

Für diese Straßen werden nach der RASt 06 die Querschnitte Verbindungsstraße (5.2.11), Industriestraße (5.2.10), Gewerbestraße (5.2.9), Hauptgeschäftstraße (5.2.8), Örtliche Geschäftsstraße (5.2.7), Örtliche Einfahrtsstraße (5.2.6), Dörfliche Hauptstraße (5.2.5), Quartiersstraße (5.2.4) und Sammelstraße (5.2.3) als empfohlene Querschnitte definiert.

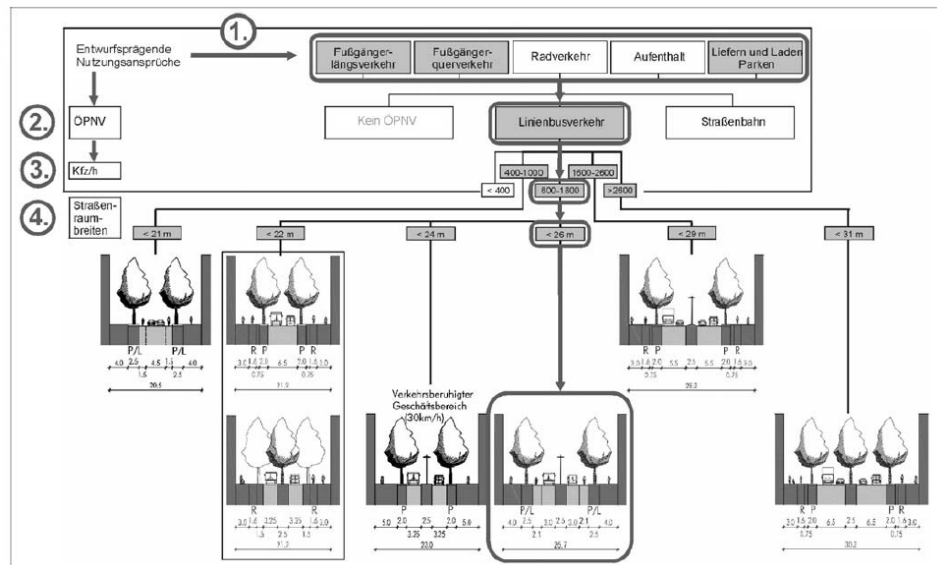
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

³² FGSV, RASt 06, Seite 33 ff

- **Abbildung 8:** Vorgehensweise zur schrittweisen Ermittlung eines empfohlenen Straßenquerschnittes (FGSV: RAST 06, Bild 24 Schrittweise Ermittlung eines empfohlene Querschnitts, Seite 34)



Es wird empfohlen, den Straßen des Vorbehaltsnetzes entsprechend ihrer zukünftigen Netzfunktion Regelquerschnitte nach der RAST 06 zuzuordnen und diese bei der zukünftigen Neuorganisation bzw. der Umgestaltung der Straßen zu berücksichtigen, als Grundlage zur städtebaulichen Integration dieser Straßen.

Maßnahme 03: Umsetzung von verkehrsorganisatorischen und straßenräumlichen Maßnahmen bei der Umsetzung von Straßennetzergänzungen

Bei Realisierung der Straßennetzergänzungen sollen die sich ergebenden Handlungsspielräume genutzt werden, um die dadurch entlasteten Straßen abzustufen und in den entlasteten Straßen Maßnahmen zur stadtverträglichen Organisation des Verkehrs umzusetzen. Damit wird auch die mit den Neubausprojekten angestrebte Verlagerung unterstützt. Es soll die „Entlastungsdividende“ genutzt werden, das meint, dass sich durch Netzergänzungen oder Bündelung von Verkehren ergebende Handlungsspielräume genutzt werden, um dann entlastete Straßen abzustufen und um- bzw. zurückzubauen (s. auch Maßnahme Städtebauliche Integration von Straßen in Bereichen mit vielfältigen, sich überlagernden Nutzungsanforderungen).

Bei Realisierung dieser Straßennetzergänzungen soll eine Anpassung des Straßenhauptnetzes erfolgen, mit der Zielsetzung, die sich durch die Ergänzung des Straßenhauptnetzes ergebenden Entlastungsmöglichkeiten zu realisieren bzw. diese zu unterstützen. Sehr wichtig dabei ist, dass die Maßnahme nicht

erst nach Fertigstellung der Entlastungsstraßen geplant und deutlich später umgesetzt werden, sondern parallel geplant, umgesetzt und zeitgleich zur Inbetriebnahme der Entlastungsstrecken realisiert werden und damit wirksam sind. Aufgrund der absehbaren Langfristig der Straßennetzergänzungen sollte geprüft werden, welche Maßnahmen zeitnah bzw. erst im Kontext mit Straßennetzergänzungen umgesetzt werden können.

Konkret betrifft das in Bezug auf die o.g. Straßennetzergänzungen:

- Bei Umsetzung der Umgehung B 64 / B 83 die Abstufung der derzeitigen Verläufe der Bundesstraßen zu angebauten Hauptverkehrsstraße bzw. Erschließungsstraßen, Rückbau und städtebauliche Integration im Bereich der Ortslage von Godelheim und Ottbergen. Unterstützung durch verkehrslenkende (Beschilderung) und verkehrsorganisatorische (Fahrverbote) Maßnahmen
- Im Zusammenhang mit der Gewerbegebietsentwicklung im Weddelfeld ist eine Straßennetzergänzung in diesem Bereich geplant, um eine verbesserte Anbindung an die B64 zu erlangen. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, die heute hoch belastete Ortsdurchfahrt in Albaxen und Stahle (Hansastraße – Corveyer Straße) zu entlasten und Verkehre auf der B 64 zu bündeln.
- Eine zentrale Maßnahme für die zukünftige Organisation des Verkehrs in der Kernstadt von Höxter ist die Realisierung der Südumgehung im Verlaufe der L 755. Nach konkreten, letztendlich nicht realisierten Planungen dazu in den 1990er Jahren ist diese Maßnahme derzeit noch im Landesstraßenbedarfsplan (als Maßnahme der Stufe 1) und im Flächennutzungsplan der Stadt Höxter dargestellt. Konkrete Umsetzungszeitpunkte werden aber nicht genannt.
Aktuell ist die Weserquerung im Verlaufe der L 755 wegen statischer Probleme für Fahrzeuge über 3,5t gesperrt. Im Zusammenhang mit der Landesgartenschau soll eine Ertüchtigung der Brücke erfolgen, damit diese auch von größeren Fahrzeugen genutzt werden kann. Langfristig ist, nach Realisierung der Südumgehung, die Sperrung der Weserbrücke für den Kfz-Verkehr und die Nutzung für Rad- und Fußverkehr geplant.
Langfristig ist somit von der Errichtung einer neuen südlich gelegenen neuen Weserquerung und der Sperrung der bestehenden Weserbrücke für den Kfz-Verkehr auszugehen. Dies hat auch zur Folge, dass viele Fahrzeuge zukünftig nicht mehr durch die Kernstadt fahren werden und diese deutlich entlastet wird.

Definition verkehrsorganisatorischer Maßnahmen im Straßenhauptnetz

Inhalte des Konzeptes sind:

- Verbesserung des Verkehrsflusses im Straßenhauptnetz

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Weitere Koordinierung von Lichtsignalanlagen: Ausweitung Grüne Welle, Anwendung kooperativer Methoden zur netzadaptiven Steuerung, Prüfung der Pfortnerung
- Ordnung des Parkens
- Anpassung von Wegweisung und Routing; Ausbau Verkehrsleitsystem, Bereitstellung der Verkehrsinformationen im Internet
- Geschwindigkeitskonzept; Differenzierte Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Verbesserung des Verkehrsflusses im Straßenhauptnetz

Das (neu zu definierende) Straßenhauptnetz soll zukünftig der maßgeblichen Führung des überörtlichen Kfz-Verkehrs und der Schwerlastverkehre dienen und diese dort zügig und dennoch möglichst stadtverträglich abwickeln. Weiterhin soll in diesem Netz der öffentliche Verkehr bevorrechtigt geführt werden. Eine erste vorläufige Definition des Straßenhauptnetzes ist in der Konzeptkarte zur Maßnahme 01 dargestellt.

Die zügige und stetige Führung der Verkehre auf dem übergeordneten Vorbehaltsnetz soll durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen, die Anwendung kooperativer Methoden zur Optimierung der Koordinationsgeschwindigkeit und zur netzadaptiven Steuerung, eine verbesserte Organisation des Straßenrandparkens in diesen Straßen und eine statische oder dynamische Wegweisung erreicht werden.

Weitere Koordinierung von Lichtsignalanlagen; Ausweitung Grüner Welle, Prüfung der Pfortnerung

Durch Koordinierung von Lichtsignalanlagen lassen sich Verkehre auf Leistungsachsen bündeln und beschleunigen. Optimierte LSA-Schaltungen tragen durch verkürzte Wartezeiten und reduzierte Halte zur umweltschonenden Verkehrsabwicklung bei.

Im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung sollte geprüft werden, ob durch eine Dynamisierung weitere Potentiale erschlossen werden können und ob auch für weitere Straßen des Straßenhauptnetzes eine Koordinierung möglich ist bzw. mit welchen Maßnahmen diese eingerichtet werden können.

Kernaspekt der Maßnahme ist eine grundlegende Analyse zum Bestand der Lichtsignalanlagen, um ableiten zu können, welche Anlagen für eine intelligente Verkehrssteuerung bereits geeignet sind und welche nicht. Im Zuge eines etwaigen Austausches von LSA muss darauf geachtet werden, dass die LSA die neuen Technologien berücksichtigen.

Um neben der effizienten auch eine luft- und klimafreundliche Steuerung der Verkehrsabläufe sicherzustellen, gilt es neben den Verkehrsdaten eine Schnitt-

stelle zu schaffen, um auch Umweltdaten (Temperatur, Wind, Schadstoffbelastung, etc.) in die Verkehrslenkung einfließen zu lassen.

Die Umsetzbarkeit einer Grünen Welle (Kordinierung) hängt auch von der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit in dem Straßenzug und der Anzahl im Knoten zu beachtender Konflikte ab. Die Höchstgeschwindigkeit muss mit der Progressionsgeschwindigkeit der Grünen Welle abgestimmt sein (die Progressionsgeschwindigkeit liegt in der Regel zwischen 85% bis 100% der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die Anzahl der Konflikte bestimmt die verfügbare Grünbandbreite). Abgeleitet daraus sollten die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im übergeordneten Vorbehaltsnetz festgesetzt werden. Unterstützend wirkt dabei die Anzeige der Geschwindigkeit zur Erreichung der nächsten Grünphase über Zusatzanzeigen. Alternativ oder ergänzend ist die Anwendung kooperativer Methoden (z.B. Ampelphasenassistent) denkbar.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Grundvoraussetzung einer funktionierenden Kordinierung eine Auslastung der Knotenpunkte von max. 80% der theoretisch möglichen Auslastung der einzelne Knoten ist. In verstetigten Netzen muss eine Begrenzung der Verkehrsmengen oder eine Reduktion der Konflikte erfolgen, um das Kordinierungsoptimum zu gewährleisten.

Um die Kordinierung auch in den Spitzenzeiten aufrecht zu erhalten und damit die flüssige Führung des Kfz-Verkehrs im Straßenhauptnetz zu gewährleisten, sollten auch Maßnahmen zur Pfortnerung von Verkehren vor der Einfahrt in die Kordinierungsstrecken geprüft werden, insbesondere dort wo eine umfeldverträgliche Stauung der Verkehre möglich ist - in der Regel wird dies im Bereich der Stadtgrenze bzw. außerhalb der dichten Bebauung möglich sein.

In der Stadt Höxter erscheint insbesondere die Innenstadtumfahrung im Verlaufe der B 64 / B 83 für eine verbesserte Kordinierung der Lichtsignalanlagen geeignet. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses der Durchgangsverkehre entlang der B64 / B 83 wird ein Prüfauftrag zur Einrichtung bzw. Verbesserung der Grünen Welle ggf. mit Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfohlen. Dabei sind auch die Belange querender Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen und deren Querungsbedingungen zu verbessern (s. Handlungsfeld 1 Fußverkehr und Handlungsfeld 2 Radverkehr).

Da hier in Verkehrsspitzenzeiten Überstauung und damit ein beeinträchtigter Verkehrsfluss festzustellen ist sollte auch geprüft werden, ob durch eine Pfortnerung der in diesen Bereichen zufließenden Verkehre ein Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann.

(s. dazu auch die Darstellung im Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter)

Anpassung von Wegweisung und Routing; Bereitstellung der Verkehrsinformationen im Internet

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Unterstützt werden soll die Lenkung der überörtlichen Kfz-Verkehre und des Schwerlastverkehrs durch die Anpassung der Wegweisung und des Routings.

Es wird empfohlen zu prüfen, ob eine dynamische Wegweisung eingerichtet werden kann, die abhängig von der Verkehrslage die Verkehre lenkt und dabei Überstauungen in den koordinierten Bereichen verhindert. Zielgruppe müssen hierbei insbesondere Durchgangsverkehre und die nach Höxter einpendelnden Kfz-Verkehre sein, die auf dem Straßenhauptnetz möglichst direkt und stadtverträglich zu ihren Zielen gelenkt werden sollen.

Grundvoraussetzung dafür ist ein kontinuierliches Monitoring der Verkehrslage und die Bereitstellung der Verkehrsinformationen im Internet zur Nutzung durch Anbieter digitaler Plattformen.

Bezüglich der Lenkung des Schwerlastverkehrs wird eine Beteiligung der Stadt Höxter am Projekt „Effiziente und stadtverträgliche LKW-Navigation für NRW“ empfohlen, die Stadt Höxter hat diese schon angekündigt.

Die kommunalen Kooperationspartner haben sich verpflichtet, die relevanten Daten in die webbasierte m-i-r-Anwendung (SEVAS) einzugeben und sie dort laufend zu pflegen. Die in SEVAS erfassten Daten werden mehrmals im Jahr den interessierten Navigationskartenherstellern zur Verfügung gestellt, da die bisherigen Navigationsgeräte bzw. deren Software ohne diese kommunalspezifischen Vorgaben für die Lkw-Routenplanung nur bedingt verwendbar sind.

Für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre erfasst jede Kommune neben dem Vorrangroutennetz in ihrem Zuständigkeitsbereich als Mindestanforderungen die Restriktionen: Höhen-, Gewichts-, und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote. Weitere Restriktionen können integriert werden.

Es wird somit aus verkehrs-, städtebaulicher und umweltpolitischer Sicht steuernd in die Routenwahl der Logistikverkehre eingegriffen, um diese umfassend zu unterstützen und stadtverträglich zu lenken.

Ordnung des Parkens

In den Straßen des Straßenhauptnetzes soll eine möglichst zügige und stetige Führung des Kfz-Verkehrs sichergestellt werden. Dies kann (neben der Koordination der Lichtsignalanlagen) insbesondere durch einen möglichst störungsfreien Verkehrsfluss erreicht werden. Eine wesentliche Einflussgröße sind Störungen durch haltende oder parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn oder Ein- und Ausparkvorgänge von der Fahrbahn. Die Straßen des übergeordneten Vorbehaltsnetzes sollen daher systematisch daraufhin überprüft werden, wo Halten oder Parken den Verkehrsfluss beeinträchtigt und wie diese Störungen abgebaut werden können. Geeignete Maßnahmen sind hier die Aufhebung von Parkplätzen am Straßenrand oder auch die Neuorganisation der Straßenräume, so dass Ein- und Ausparken ohne Behinderung des fließenden Verkehrs möglich ist. Verbleibende Parkplätze sollen dann vorrangig dem notwendigen

Liefer- und Ladeverkehr zur Verfügung stehen, um das Halten in zweiter Reihe zu verhindern.

Maßnahme 04: Geschwindigkeitskonzept; Differenzierte Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Im außerörtlichen Netz der Hauptverkehrsstraßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) gilt i.d.R. eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 100, was in vielen Bereichen (z.B. vor Ortseinfahrten oder unübersichtlichen Straßenzügen/Gefahrenstellen, Knotenpunkten etc.) auf Tempo 60, 70 oder 80 begrenzt wird.

Innerörtlich gilt im Straßenhauptnetz in der Regel Tempo 50, in wenigen Bereichen sind geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten angeordnet.

Mit dem Konzept zur Neueinstufung des Höxteraner Hauptverkehrsstraßennetzes gehen auch Empfehlungen für Geschwindigkeitsregelungen im außer- und innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz einher:

Geschwindigkeitskonzept: Handlungsspielräume zur Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten

Maßgebliche und zu berücksichtigende Rechtsgrundlage für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ist der § 45 der StVO, der die möglichen Anordnungsgründe definiert. Im Zusammenhang mit der zukünftigen Organisation des Kfz-Verkehrs sind insbesondere der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 (1) 3), erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit (§ 45 (1) 5), Maßnahmen zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrslenkender Maßnahmen (§ 45 (1) 6).

Insbesondere die im § 45 der STVO unter Punkt 9 Nr. 6 formulierte Ausnahmeregelung bietet den Straßenverkehrsbehörden schon derzeit Handlungsspielräume, um unter Berücksichtigung der Vorgaben die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu beschränken - auch auf den klassifizierten Straßen.

Es wird empfohlen, ein Stadtgeschwindigkeitskonzept zu erarbeiten, in dem eine zielgerichtete Prüfung dieser Belange vorgenommen wird mit der Zielsetzung, die Bereiche zu identifizieren, in denen niedrigere Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt werden können. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Übernahme der geschwindigkeitsrelevanten Maßnahmenempfehlungen aus dem Lärmaktionsplan, ggf. sinnvolle Ergänzung zur Ausweisung zusammenhängender Strecken, um Insellösungen zu vermeiden. (Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 (1) 3))
- Evaluierung des Unfallgeschehens und Erarbeitung von Anordnungsmöglichkeiten zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und Unfallorten mit

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern (erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit (§ 45 (1) 5))

- Systematische Prüfung der Anordnungsmöglichkeiten entsprechend STVO § 45 Absatz 1i, (8) Nr. 9 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Neben der Anordnung der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit, kommt der Wirksamkeit einer kontinuierlichen und wirksamen Überwachung eine herausragende Bedeutung zu. Dies kann durch stationäre oder mobile Überwachungsanlagen erfolgen.

Nachhaltig unterstützend wirken auch Geschwindigkeitsdisplays, die dem Autofahrer Rückmeldung zur Einhaltung /Nicht-Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geben. Unterstützend wirkt hierbei auch die Benennung des Anordnungsgrundes (z.B. Tempo 30 wegen Lärmschutz).

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

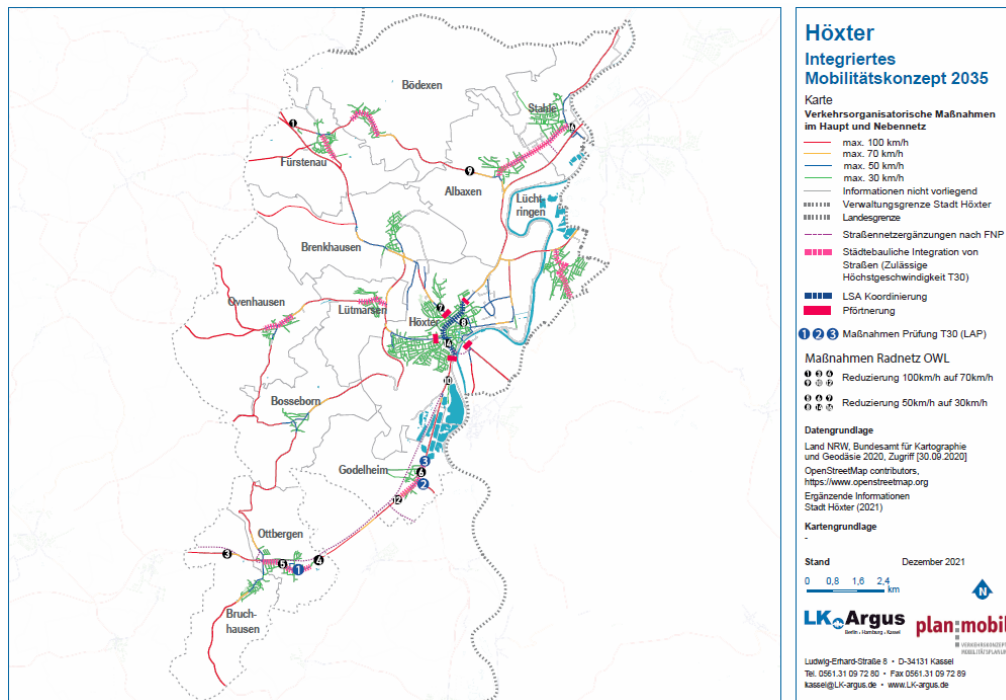
Für die Straßen des Straßenhauptnetzes wird eine differenzierte Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten empfohlen, die sich nicht mehr starr an der heute bestehenden Vorgabe orientiert, sondern diese unter Berücksichtigung von straßenräumlichen Gegebenheiten und weiteren Nutzungsanforderungen festlegt. Vorgaben für eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit ergeben sich aus den Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans, aus dem Unfallgeschehen bzw. der Zielsetzung, dieses zu reduzieren und aus den Maßnahmenempfehlungen zum Radnetz OWL.

Höchstgeschwindigkeiten ≤ 30 km/h im Nebennetz

Für die Straßen abseits des Straßenhauptnetzes sollen an die nichtmotorisierten Verkehr angepasste Geschwindigkeitsregelungen (30 km/h oder darunter) angeordnet werden. Dies kann mit der verkehrsrechtlichen Ausweisung dieser Straßen als Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche oder (großflächige) Fußgängerzonen erfolgen. Zu berücksichtigen sind dabei die Belange des ÖPNVs.

Dabei ist eine Gestaltung dieser Bereiche oder von Teilbereichen nach dem Shared-Space-Prinzip / als Begegnungszone wünschenswert, mit dem eine gemeinsame Nutzung der Straßenräume und eine hohe Rücksichtnahme zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern unterstützt wird.

● **Karte 10: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Haupt- und Nebennetz**



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

hochauflösende PDF im Anhang

Maßnahme 05: Städtebauliche Integration von Straßen in Bereichen mit vielfältigen, sich überlagernden Nutzungsanforderungen (Ortsdurchfahrten)

Neben den zuvor dargestellten Straßen, für die sich durch die Realisierung von Straßennetzergänzungen Handlungsspielräume zur Abstufung und zur Umsetzung verkehrsorganisatorischer und straßenräumlicher Maßnahmen ergeben, besteht auch in weiteren Ortsdurchfahrten Handlungsbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen zur städtebaulichen Integration dieser Hauptverkehrsstraßen, mit der Zielsetzung, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren, die Umwelt- und Umfeldbelastungen zu mindern, die Unfallgefährdung zu mindern und die Benutzbarkeit der Straßenräume für andere Verkehrsarten zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Dies betrifft insbesondere folgende Ortsdurchfahrten:

- OD Ottbergen im Verlaufe der Brakeler Straße – Höxtersche Straße (nach Inbetriebnahme der OU B 64)
- OD Godelheim im Verlaufe der Driburger Straße – Pyrmonter Straße und der Karlhafener Straße (nach Inbetriebnahme der OU B 64 / B 83)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- OD Stahle und Albaxen im Verlaufe der Hansastrasse – Corveyer Straße (Entlastung durch Realisierung der neuen Erschließung des Gewerbegebietes Im Weddelfeld)
- OD Lühtringen im Verlaufe der Allenbergerstraße – Braunschweiger Straße (schon heute T 30-Zone)
- OD Fürstenau im Verlauf der Detmolder Straße
- OD Ovenhausen im Verlauf der L 755
- OD Lütmarsen im Verlaufe der L 755
- OD Bödexen im Verlaufe der L 946

Weitere Handlungsmöglichkeiten ergeben sich für Straßen in der Kernstadt von Höxter, die teilweise im Zusammenhang mit der Realisierung der Südumfahrung der L 755 stehen, ggf. aber auch schon vorher zumindest teilweise realisiert werden können (s. Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter).

Für die Straßen bzw. Straßenabschnitte des Straßenhauptnetzes soll eine Überprüfung erfolgen, welche Maßnahmen zur städtebaulichen Integration dieser Straßen umgesetzt werden können. Diese Überprüfung erfolgt unter Berücksichtigung:

- der vorgeschlagenen Einstufung der Straßen bzw. der damit verbundenen Verkehrsfunktionalität
- der Umweltbelange (Anforderungen Lärmschutz und Luftreinhaltung)
- der Belange des ÖPNV (Reisezeit, Beschleunigung, barrierefreie Haltestellen)
- der Belange des Fuß und Radverkehrs, Barrierefreiheit
- der Handlungsspielräume zur Erhöhung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität

Die dargestellten Belange bzw. die sich daraus ergebenden Anforderungen sind für die einzelnen Streckenabschnitte zu ermitteln und miteinander abzuwägen und die sich daraus ergebenden Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Zielsetzung dabei wäre die Umsetzung der definierten Regelquerschnitte nach der RSt 06. Da diese Regelquerschnitte aber in bestehenden Straßen nur bedingt umsetzbar sein werden, wird ergänzend ein individueller Straßenraum-entwurf empfohlen. Grundlage dafür sollte das Verfahren zur städtebaulichen Bemessung nach der RSt 06 sein.

Ein sehr gelungenes Beispiel der Umgestaltung eines Straßenraums ist die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Rudersberg, die nach dem Konzept Shared-Space umgestaltet wurde und zu einer deutlichen Verbesserung der verkehrlichen Situation und der Attraktivierung Rudersbergs als Wohn- und Wirtschaftsstandort geführt hat. Bei der umgestalteten L 1080 handelt es sich ebenfalls um eine klassifizierte Landesstraße. Das Projekt wurde 2016 beim Deutschen Verkehrsplanungspreis ausgezeichnet.

Stadt Höxter
**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- **Abbildung 9:** Beispiel Umgestaltung der OD in Rudersberg³³: Situation vor und nach dem Umbau



Weitergehende Informationen:

<https://ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

Es wird empfohlen, eine vertiefende Analyse der Ortsdurchfahrten durchzuführen und Konzepte zur städtebaulichen Integration dieser Straßen unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten und Beteiligung der Betroffenen zu erarbeiten.

³³ Quelle und weitere Infos <https://ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Als sinnvoll erwiesen haben sich dabei auch Verkehrsversuche, in denen im Rahmen von Reallaboren Maßnahmen zunächst testweise (z.B. durch temporäre Einbauten) umgesetzt werden und die Maßnahme mit einer Begleitforschung evaluiert wird. Zielsetzung dabei ist, die Wirkung der Maßnahme zur Verbesserung der Benutzbarkeit der Straßenräume, der Aufenthaltsqualität, die Reduzierung der Umfeldbelastungen durch Lärm und Abgase und die Erhöhung der Verkehrssicherheit deutlich zu machen und damit gute Argumente gegen die Veränderung der Bedingungen für den Kfz-Verkehr zu erhalten.

Weitergehende Informationen:

Für den individuellen Straßenraumentwurf wird das Verfahren der „Städtebaulichen Bemessung“ empfohlen. Der vertieften Auseinandersetzung mit städtebaulichen Belangen dient dem „stadtgestalterischen Beitrag“, der als integrierter Bestandteil des Straßenraumentwurfs oder als eigenständiger Fachbeitrag erarbeitet werden kann.³⁴ Dabei ist zu beachten, dass der Entwurfsprozess nicht linear abläuft, sondern dass die Zielfelder und Ziele, die Bewertungskriterien, die überörtlichen Entwurfsvorgaben sowie die städtebaulichen und verkehrlichen Merkmale an mehreren Stellen in den Entwurfsprozess einfließen.³⁵

Die Städtebauliche Bemessung ist ein Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen - d.h. der Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau - plausibel nachvollziehbare, notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“³⁶.

Ideenwettbewerbe zur Umgestaltung des Straßenraums

Eine Umgestaltung des Stadtraums sollte zwingend mit Beteiligung der Bürgerschaft vor Ort geschehen. Eine Möglichkeit bieten Ideenwettbewerbe, bei denen die Bevölkerung sowie Vereine Vorschläge unterbreiten können, wie temporär (oder auch langfristig) Kfz-Verkehrsflächen umgewidmet werden können. Der so freiwerdende Straßenraum kann zum Beispiel als sozialer Treffpunkt im Stadtteil oder als grüne Oase genutzt werden. Die Stadt Höxter sollte einen Wettbewerb zur Umgestaltung von Straßenräumen auf den Weg bringen. Der Wettbewerb soll jährlich durchgeführt werden und verschiedene Straßenräume betrachten.

³⁴ Vgl. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 1996, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1996

³⁵ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RAST 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006, S. 8

³⁶ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RAST 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006, S. 10

Initialprojekt – Mobile Innenstadt Höxter

Mobile Innenstadt Höxter

Das Initialprojekt Mobile Innenstadt Höxter stellt ein stufenweise umsetzbares Verkehrskonzept für den Innenstadtbereich der Stadt Höxter dar. Zielsetzung dabei ist es, für die zukünftige Weiterentwicklung der Innenstadt von Höxter Rahmenbedingungen zu schaffen, damit diese sich zu einem gemischt genutzten Quartier mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität entwickeln kann. Wohnen in der Innenstadt, die Weiterentwicklung des Einkaufs- und Dienstleistungsstandortes und der Aufenthalt von Bewohner*innen und Besucher*innen sollen dabei zukünftig im Vordergrund stehen. Die notwendige verkehrliche Erschließung der unterschiedlichen Funktionen der Innenstadt soll dabei natürlich berücksichtigt und gewährleistet werden, die heutige Dominanz des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt soll aber deutlich verringert werden, um die Belastungen durch den motorisierten Kfz-Verkehr zu reduzieren, die Unfallgefährdung zu senken und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2019 für den Historischen Stadtkern und Corvey benennt ebenfalls die Stärkung der Wohnentwicklung, das konsequente Ausschöpfen der Handlungsspielräume für Handel und Wirtschaft, die Sicherung von Gemeinbedarfseinrichtungen und Kultur und die Stärkung des Fremdenverkehrs als wesentliche Ziele für die Weiterentwicklung der Innenstadt. Notwendig dafür ist die Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr und die verbesserte Gestaltung der Straßen und Plätze. Die Zielsetzungen des Konzeptes Mobile Innenstadt Höxter sind somit kompatibel mit den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzeptes; die dort benannten Maßnahmenvorschläge werden aufgegriffen und weiterentwickelt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass das Mobilitätskonzept des ISEKs eine langfristige Entwicklung darstellt, in der von der Realisierung der südlichen Innenstadtumfahrung / neuen Weserbrücke ausgegangen wird. Auch das Konzept für die Mobile Innenstadt Höxter berücksichtigt als langfristige Zielsetzung die Realisierung der südlichen Umgehung. Da für diese Maßnahme aktuell aber kein Umsetzungszeitpunkt benannt werden kann, werden auch Maßnahmen berücksichtigt, die ohne bzw. bis zur Realisierung der Südumgehung einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt leisten können.

Die Konzeption für die Mobile Innenstadt Höxter berücksichtigt dabei die konzeptionellen Überlegungen aus dem Handlungsfeld 5 zur Optimierung und umweltverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, aber auch die für die Innenstadt relevanten Konzeptvorschläge aus den anderen Handlungsfeldern (HF 1 Rad-Stadt Höxter, HF 2 Fußverkehr und öffentlicher Raum, HF 3 ÖPNV, HF 4 Neue Mobilität, HF 6 Ruhender Verkehr, HF 7 Verknüpfung Innenstadt und Ortsteile). Die in diesen Handlungsfeldern entwickelten Maßnahmen tragen zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt von Höxter bei – insbesondere für die Verkehrsarten des Umweltverbundes. Das Konzept Mobile Innenstadt Höxter ergänzt diese Maßnahmen und führt sie für den Innenstadtbereich in einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammen. Damit werden die notwendigen Voraussetzun-

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

gen geschaffen, auch die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz neu – im Sinne einer Entlastung der Innenstadt – zu ordnen und weitere Anreize für den Umstieg auf die stadtverträglichen Verkehrsarten zu geben.

Wesentliche Inhalte des Konzeption Mobile Innenstadt Höxter sind:

- **Umsetzung und Erweiterung der Schleifenlösung**
Schon im VEP 2002 wird die Schleifenlösung zur Erschließung der Innenstadt dargestellt. Im ISEK wird die Verkehrsführung durch Schleifenerschließung der Innenstadt aufgegriffen und im Konzept Mobile Innenstadt Höxter weiterentwickelt. Unter Berücksichtigung der derzeit nicht absehbaren Realisierung der Südumgehung wird eine südliche Erschließungsschleife über die Westerbachstraße und Weserstraße konzipiert, der Einrichtungsverkehr in der Weserstraße und Wegetalstraße wird beibehalten. Im Norden verläuft die Schleifenerschließung über die Brenkhäuser Straße – Berliner Platz – Albaxer Straße und Rohrweg. Durch die schon in anderen Planverfahren angedachte Verbindung zwischen Rohrweg und der Straße Zur Lüre erfolgt der Ringschluss zur Bundesstraße 64. Die beiden Erschließungsstraßen bilden das Tempo 30 Erschließungsnetz der Innenstadt, über das die Erschließung der Innenstadt maßgeblich abgewickelt wird.
- **Der gesamte übrige Innenstadtbereich / Bereich innerhalb der Wallanlagen wird als verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich ausgewiesen, in dem eine Tempo 20-Zonenregelung, eine Zone eingeschränktes Halteverbot und Zufahrtsbeschränkung für Kfz angeordnet werden.** Die Einfahrt in diese Bereiche ist nur für Bewohner mit Bewohnerparkausweis (bzw. Sondergenehmigung bei privaten Stellplätzen im Innenstadtbereich), Anlieger und ggf. zeitlich eingeschränkt für Lieferverkehr zulässig.
- **Da neben den zentralen Parkplätzen am Berliner Platz und Floßplatz (außerhalb der Zone mit eingeschränktem Halteverbot) einige wichtige Parkhäuser und Parkplätze innerhalb dieser Zone liegen und diese auch weiterhin genutzt werden sollen (in Abstimmung mit dem Parkraumkonzept), werden innerhalb des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs „Parkhauszufahrtsstrecken“ definiert, über die die Park-einrichtungen auf kurzem Fahrweg erreicht werden können.** Diese sind teilweise im Einrichtungsverkehr organisiert, um Durchgangs- und Schleichverkehre zu unterbinden.
- **Neben den Tempo 30-Erschließungsschleifen und den definierten Parkhaus/Parkplatzzufahrtsstrecken (innerhalb der Tempo 20-Zonenregelung) gibt es im Bereich der Mobilen Innenstadt weiterhin die Fußgängerzone im Verlauf der Marktstraße / Am Markt und der nördlichen Stummrigestraße.** Durch die Umgestaltung der Weserstraße im Abschnitt Wegetalstraße bis Uferstraße (s. Handlungsfeld 2 Fußverkehr und öffentlicher Raum – Initialprojekt Begegnungszone Weserstraße/Westerbachstraße) zu einer Begegnungszone wird die Quersituation der Weserstraße für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen deutlich verbessert. Der Bereich der Begegnungszone wird (aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben / Landesstraße) zunächst mit einer Tempo 20 Streckengeschwindigkeitsbeschränkung beschildert, nach Umwidmung der Straße ist die Ausweisung

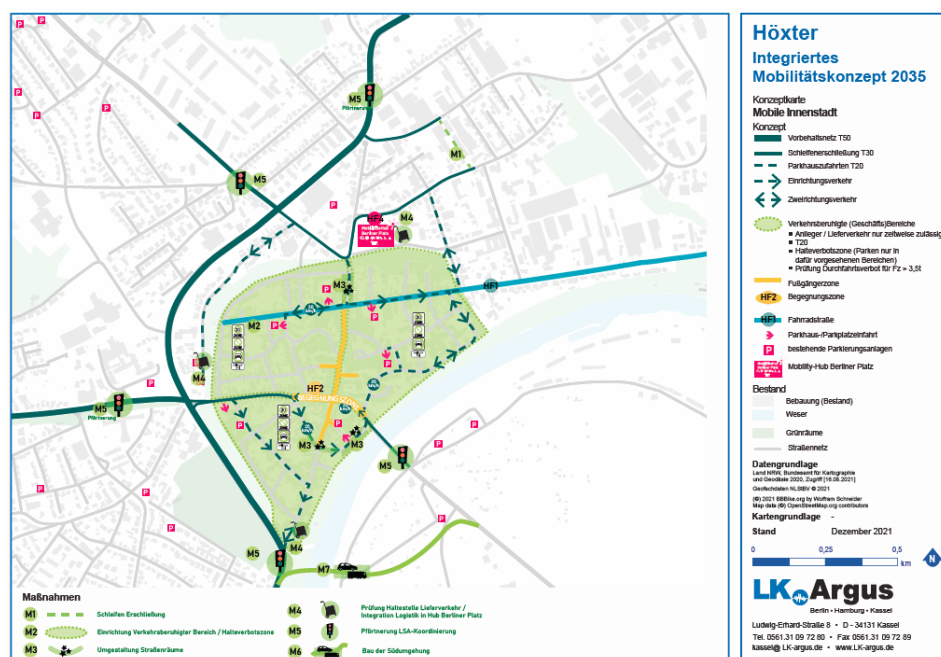
als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich möglich.

- Die flächenhafte Einrichtung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und die Verringerung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum schafft beste Voraussetzungen für die Umgestaltung von Straßenräumen, wie diese auch im ISEK als wichtige Maßnahme dargestellt werden. Entsprechend der Darstellung im ISEK sind dies der Bahnhofsvorplatz, der Berliner Platz (s. auch das Initialprojekt Mobilitäts-Hub Berliner Platz im Handlungsfeld 4 Neue vernetzte Mobilität), der Einmündungsbereich Altmärker Straße / Knochenbachstraße, die Albaxer Straße, Nicolaistraße, Grefenhagen, Am Petriwall, Stadteingang Weserstraße an der Weserbrücke. Zur Anwendung kommen sollte hier das Prinzip der Begegnungszonen / Shared-Space.
- Auf der nördlichen Straßenachse verläuft die wichtige Radfahrrachse Grubestraße – Corbiesstraße – Corveyer Allee (s. Initialprojekt im Handlungsfeld 1 Rad-Stadt-Höxter). Diese soll als Fahrradstraße mit Anlieger und teilweise Bus frei eingerichtet werden, Pkw-Verkehr ist in der Corbiesstraße wie bisher nur in Fahrtrichtung Osten zulässig. Im weiteren Verlauf der Abstimmungen ist noch zu klären, wie die Führung der Fahrradstraße innerhalb der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche (Tempo 20-Zone) möglich ist.
- Das Straßenrandparken im Innenstadtbereich soll deutlich reduziert werden und das Parken in dem geplanten Mobilitäts-Hub am Berliner Platz bzw. in den Parkhäusern in der Innenstadt gebündelt werden. Zielsetzung dabei ist, die Innenstadt weitgehend von Parkverkehren und Parksuchverkehren zu entlasten. Parken im Innenstadtbereich soll zukünftig für Besucher nur noch in den Parkhäusern möglich sein, im Straßenraum ausschließlich für Bewohner mit Bewohner-Parkausweis und für mobilitätseingeschränkte Personen mit entsprechenden Ausnahmegenehmigungen. Diese Regelung muss klar kommuniziert werden, um Parkplatzsuchverkehr konsequent zu unterbinden.
- Durch die Einrichtung von Logistik-Hubs (integriert im Mobility-Hub am Berliner Platz) und weiteren Halteplätzen für den Lieferverkehr (im Süden im Bereich der Stummrigestraße und ggf. im Westen im Bereich des Parkplatzes Am Roten Turm / Petriwall) soll auch der Lieferverkehr in der Innenstadt konsequent unterbunden werden. Von hier aus erfolgt die Feinverteilung per Pedes oder mit stadtverträglichen Fahrzeugen (Lasten-Pedelecs oder Elektro-Kleinfahrzeuge), die Wegelängen betragen max. 500 Meter. Im Innenstadtbereich sollen keine Parkplätze für Lieferverkehr ausgewiesen werden. Ggf. kann das Liefern sperriger Güter zeitweise (z.B. in der Zeit von 06:00 – 10:00 Uhr) zugelassen werden, wenn dies geregelt und in den übrigen Zeiten konsequent unterbunden wird.
- Eine zentrale Voraussetzung zur Umsetzung des Konzeptes Mobile Innenstadt Höxter ist die Verhinderung von Durchgangsverkehren durch die Innenstadt, die zu einem Großteil schon heute über die Umgehungsstraße abgewickelt werden können. Unterstützt wird dies durch die Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs-

flusses auf der Umgehungsstraße (Verbesserung der LSA-Koordinierung, Pfortnerung von Verkehren bei unverträglich hohen Belastungen).

Durchgangsverkehr werden insbesondere durch die Einrichtung der Erschließungsschleifen, die Zufahrtsbeschränkung für Nicht-Anlieger, das Abbinden der nachgeordneten Straßen (Parkplatzzufahrten) und die Einrichtung der Fahrradstraße (in der das Befahren durch Durchgangsverkehr verboten ist) verhindert, ggf. sind zusätzlich modulare Filter (z.B. Diagonalsperren, Einbahnstraßen, Poller) notwendig, um Durchgangs- und Schleichverkehr zu unterbinden.

- Für Verkehre im Verlaufe der L 755 (Westerbachstraße – Weserstraße - Weserbrücke) muss davon ausgegangen werden, dass diese noch für einen längeren Zeitraum die Innenstadt von Höxter durchfahren (müssen), da die angestrebte Realisierung der südlichen Umfahrung / neue Weserbrücke derzeit nicht absehbar ist. Die Südumfahrung ist zwar im Landesstraßenausbauplan NRW (2007 – 2011) als übrige Maßnahme der Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplans dargestellt, konkret Planungen und Aussagen zum Umsetzungszeitpunkt liegen aber nicht vor. Zielsetzung muss es daher sein, diese Verkehre auf das zwingend notwendige Maß zu beschränken und möglichst stadtverträglich abzuwickeln.
- Die Umsetzung der Maßnahmen des Konzeptes Mobile Innenstadt Höxter kann somit kurz- bzw. mittelfristig erfolgen; die Realisierung der Südumfahrung ist keine zwingende Voraussetzung, diese würde aber die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen deutlich erleichtern und die Maßnahmenwirkung verbessern. Einzelne Maßnahmen, z.B. die Einrichtung der Begegnungszone in der Westerbach- und Weserstraße, müssen stufenweise umgesetzt werden (zunächst Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 20 km/h, nach Umwidmung der Straße Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich).



Hochauflösende PDF im Anhang

Best Practice

Regensburg – Verkehrsberuhigung Altstadt

Das Verkehrsgeschehen in der Regensburger Innenstadt ist derzeit geprägt von starkem Parksuchverkehr, Lärm, Abgasen sowie Konflikten zwischen Nutzern des Umweltverbunds und des motorisierten Individualverkehrs. Um auf diese Probleme zu reagieren hat der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 3. Dezember 2019 insgesamt fünf verkehrsberuhigende Sofortmaßnahmen beschlossen. Diese Maßnahmen wurden 2019 ausführlich durch die Straßenverkehrsbehörde und das Stadtplanungsamt geprüft. Nun erfolgt die Umsetzung dieser Verkehrsanpassungen. Damit diese neuen Regelungen auch eingehalten werden, führt der Verkehrsüberwachungsdienst (VÜD) verstärkt Kontrollen durch. Dabei erhält er tatkräftige Unterstützung von der Polizei und dem kommunalen Ordnungsservice.

Derzeit wird in einem Zukunftsdialog bis Mitte 2022 die Frage beantwortet, wie sich zukünftig die Regensburger Altstadt entwickeln soll? Wie kann die städtebauliche Entwicklung im Zusammenspiel mit dem Verkehr funktionieren? Wie können die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr reduziert werden, gleichzeitig die Altstadt aber für alle erreichbar bleiben?

<http://www.deine-altstadt-regensburg.de/>



Stadt Rothenburg ob der Tauber

In der historischen Stadt Rothenburg ob der Tauber ist die gesamte Altstadt als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023



Stuttgart Lebenswerte Innenstadt

In den nächsten Jahren soll die gesamte City eine autofreie Zone sein – ganz ohne oberirdische Parkplätze.

Die freiwerdenden Straßenabschnitte werden neu gestaltet, damit in der Innenstadt entspannt flaniert und eingekauft werden kann. Zukünftig kann man so das Stadtleben noch besser genießen.

www.stuttgart-meine-stadt.de



Hansestadt Lübeck – Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept des Rahmenplan Innenstadt gibt Antworten auf die komplexe Herausforderung, wie eine zukünftige Mobilität aussehen kann, die auf die Besonderheiten Lübecks als Welterbe eingeht und gleichermaßen die unterschiedlichen Anforderungen der Stadtgesellschaft an Mobilität berücksichtigt. Der erste dafür notwendige Schritt ist, den Durchgangsverkehr zu unterbinden

und den öffentlichen Raum für Alle mit hoher Qualität zu gestalten. Das bedeutet, dem langsamsten Verkehrsteilnehmer, also dem Fußgänger, bei der Planung Priorität einzuräumen und aus dessen Perspektive herauszuhandeln.

Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sind:

- Einrichtung von Begegnungszonen (max. 20 km/h)
- Schaffung von Parkangeboten in Parkhäusern für Bewohner
- Einrichtung von „Mobility Hubs“ vor der Altstadt

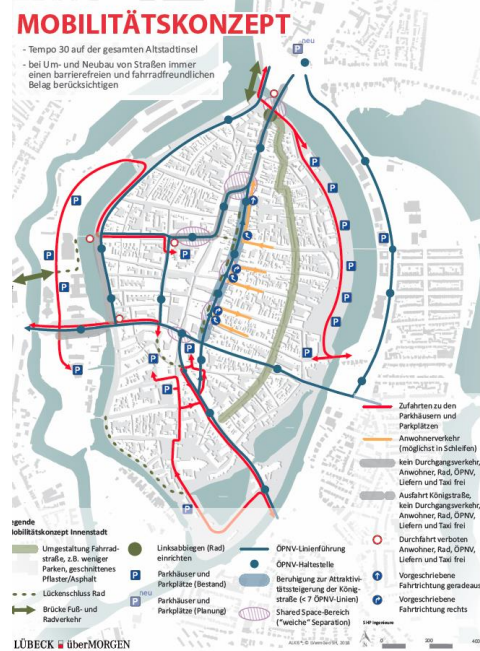
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Schließung der Lücken im Radwegenetz
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen
- Umleitung von 3-4 Buslinien aus der Königstraße
- Verwendung von barrierefreien, fußgänger- und fahrradfreundlichen Oberflächenbelägen

<https://uebermorgen.luebeck.de/>



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bewertung	
Zeitraum	Kurzfristig / mittelfristig
Priorität	Hoch
Zielgruppe	Bewohner und Besucher der Innenstadt / Einzelhandel / Gastronomie
Zuständigkeit	Stadt Höxter / Straßenverkehrsbehörde
Partner / Beteiligte	Akteure in der Innenstadt
Synergien mit anderen Planungen	Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019 Handlungsfeld 1 Rad-Stadt-Höxter / Initialprojekt Radachse Grubestraße – Corbiestraße - Corveyer Allee Handlungsfeld 2 Fußverkehr und öffentlicher Raum – Initialprojekt Begegnungszone Weserstraße/Westerbachstraße Handlungsfeld 4 Neue vernetzte Mobilität - Initialprojekt Mobilitäts-Hub Berliner Platz Handlungsfeld 6 Stadtverträglicher Ruhender Verkehr – Initialprojekt Parkraumbewirtschaftung Innenstadt
Klimawirkung	mittel
Grobschätzung erwarteter Kosten	Für Konzeptionierung / Planung mittel Für Umsetzung hoch
Fördermöglichkeiten	Stadtsanierung, Mobilitätsförderungsgesetz NRW
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes an den innenstadtbezogenen Wegen

2.6 Stadtverträglicher ruhender Verkehr – Einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz

2.6.1 Ausgangssituation

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Eine der wohl wichtigsten Stellschrauben zur Steuerung der motorisierten Verkehre und damit zur Verbesserung der Lebensqualität einer Stadt und der Attraktivitätssteigerung ihrer öffentlichen Räume liegt im Bereich des ruhenden Verkehrs.

Der ruhende Verkehr, also parkende und abgestellte Fahrzeuge sowie die damit zusammenhängenden Parksuchverkehre haben direkte Auswirkungen auf das Bild einer Stadt und die Qualität ihrer öffentlichen Räume.

Der ruhende Verkehr belegt in Städten 20-40% des Straßenraums – hauptsächlich durch privat abgestellte Pkw – und verhindert damit die Nutzung der Flächen durch andere Mitglieder der Stadtgesellschaft.³⁷ Führt man sich vor Augen, dass der private Pkw oftmals lediglich eine Stunde am Tag genutzt wird und die restliche Zeit kostbare Flächen belegt, lässt sich erkennen, dass hier besondere Potenziale zur Aktivierung von Flächen liegen.³⁸

Während in der Vergangenheit häufig der Parkplatz als Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg des Einzelhandels genannt wurde, ist dies mittlerweile durch viele Praxisbeispiele widerlegt. Vitale Innenstädte und florierender Einzelhandel benötigen insbesondere qualitative Flächen, die durch aktive Nutzungen bespielt werden können. Sei dies durch Außenstellflächen des Einzelhandels, als Raum zum Flanieren und Aufenthalt oder für Außensitzplätze der Gastronomie sowie für Vegetation. All dies sind – im Gegensatz zum ruhenden Verkehr – Aspekte, die sich positiv auf das Leben in einer Stadt auswirken.

Durch die dezentrale Siedlungsstruktur Höxters mit der Kernstadt und den 12 – teilweise abgelegenen – Ortsteilen muss aus aktueller Sicht die Erreichbarkeit der Kernstadt auch für den MIV gesichert und verbessert werden. Hierbei ist jedoch nicht relevant, dass das Auto in der Innenstadt im öffentlichen Raum kostengünstig abgestellt werden kann, sondern, dass ein gutes, logisch durchdachtes Parkleitsystem den nächsten freien Parkplatz in einer bewirtschafteten Parkierungsanlage anzeigt und der Besucher über einen möglichst kurzen Weg dorthin geleitet wird.

37 Vgl. VCD (2016), VCD-Position: VCD für die Rückeroberung der Straße, S. 9

38 Vgl. Infas, DLR, IVT und Infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI), S. 5

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

In Höxters Kernstadt sind insgesamt 1.118 Stellplätze für Pkw vorhanden. Knapp über die Hälfte der Parkplätze sind bewirtschaftet und für knapp 400 Stellplätze ist die Buchung des Parktickets über das Handy/Smartphone mit der App Easy-Park möglich. Innerhalb des Altstadtbereichs sind außerdem in Teilabschnitten Bewohnerparkzonen eingerichtet.

Defizite

Defizite im Bereich des ruhenden Verkehrs wurden im Rahmen der verkehrsplanerischen Analyse festgestellt.

Hierbei ist insbesondere das fehlende Parkleitsystem, die fehlende differenzierte Stellplatzsatzung, die nicht konsequente Parkraumbewirtschaftung und ein nicht ausreichendes Angebot für Menschen mit Mobilitätseinschränkung bzw. Menschen mit Schwerbehindertenausweis zu nennen. Weitergehend ist festzustellen, dass sich die aktuelle Parkraumbewirtschaftung durch Bewohnerparkzonen nur auf wenige Straßenzüge beschränkt.

Des Weiteren führen die zahlreichen Stellplätze im öffentlichen Raum zu Nutzungseinschränkungen und zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Defizite im Bereich ruhender Radverkehr sind nicht ausreichende Radabstellanlagen, teilweise fehlender Witterungsschutz und zum Teil nutzerunfreundliche Radabstellanlagen. Die vorhandenen Radboxen weisen dahingehend Defizite auf, dass Sie ein unattraktives Erscheinungsbild haben und das eigene Rad-Schloss zum Abschließen genutzt werden muss. Das Thema ruhender Radverkehr wird im Handlungsfeld 1 „Rad-Stadt-Höxter“ konzeptionell behandelt.

Zielsetzungen

Ziel des Handlungsfelds „Stadtverträglicher ruhender Verkehr – Einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz“ ist es den ruhenden Verkehr zu optimieren und Parksuchverkehre zu reduzieren. Parksuchverkehre verursachen neben Lärmbelastungen und Luftverschmutzung auch Probleme im Verkehrsfluss. Gleichzeitig gibt es im öffentlichen Raum einen hohen Konkurrenzdruck zwischen den unterschiedlichen Nutzern des Straßenraums um die vorhandenen Flächen. Um eine Verbesserung in diesem Bereich zu erzielen, soll eine Optimierung des ruhenden Verkehrs erfolgen. So können beispielsweise durch ein Parkleitsystem Parksuchverkehre organisiert und gezielt geleitet werden und durch ein Parkraummanagement kann eine Optimierung in der Organisation des ruhenden Verkehrs erfolgen.

Vorhandene Konzepte und Planungen

Bei der Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten für den Bereich des ruhenden Verkehrs werden die bereits vorhandenen Konzepte und Planungen sowie die darin beinhalteten Maßnahmen berücksichtigt und als Anknüpfungspunkt für die Entwicklung weiterer Maßnahmen genutzt. Maßnahmen zum ruhenden Verkehr finden sich im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2019 und im Kontext der Planungen zur Landesgartenschau wieder. Hier sind insbesondere die Nutzung der Bahnbrache als Besucherstellplatz, die Herstellung von Bedarfsparkplätzen im südlichen Bereich des Dreizehnlindenhauses, der Rückbau von Stellplätzen nördlich des Dreizehnlindenhauses, erste Überlegungen zur Integration von Stellplätzen in eine Bebauung am Berliner Platz sowie zur Entwicklung eines Parkleitsystems und eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts zu nennen.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

2.6.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Stadtverträglicher ruhender Verkehr -
Einfach und gezielt zum nächsten freien
Stellplatz

Für den ruhenden Verkehr wurden 4 strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen sowie das Initialprojekt „Parkraumbewirtschaftung Innenstadt“ ausgearbeitet, die aufzeigen, wie eine Verbesserung der Verkehrslenkung und eine stadtverträgliche Abwicklung des ruhenden Verkehrs erfolgen kann.

- **Tabelle 7:** Handlungsfeld „Stadtverträglicher Verkehr – einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz“

Nr.	Maßnahme/Konzepte/Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
01	Aufwertung und Erweiterung von Parkierungsanlagen	▶▶	🌿	€€€	★★★
02	Differenzierte Stellplatzsatzung für Höxter	▶	🌿🌿	€€	★★
03	Digitalisierung des ruhenden Verkehrs	▶▶▶	🌿🌿	€€	★
04	Etablierung eines dynamischen Parkleitsystems	▶▶	🌿🌿	€€€	★★
I	Initialprojekt „Parkraumbewirtschaftung Innenstadt“	▶▶▶ / ▶▶▶	🌿🌿	€€	★★★

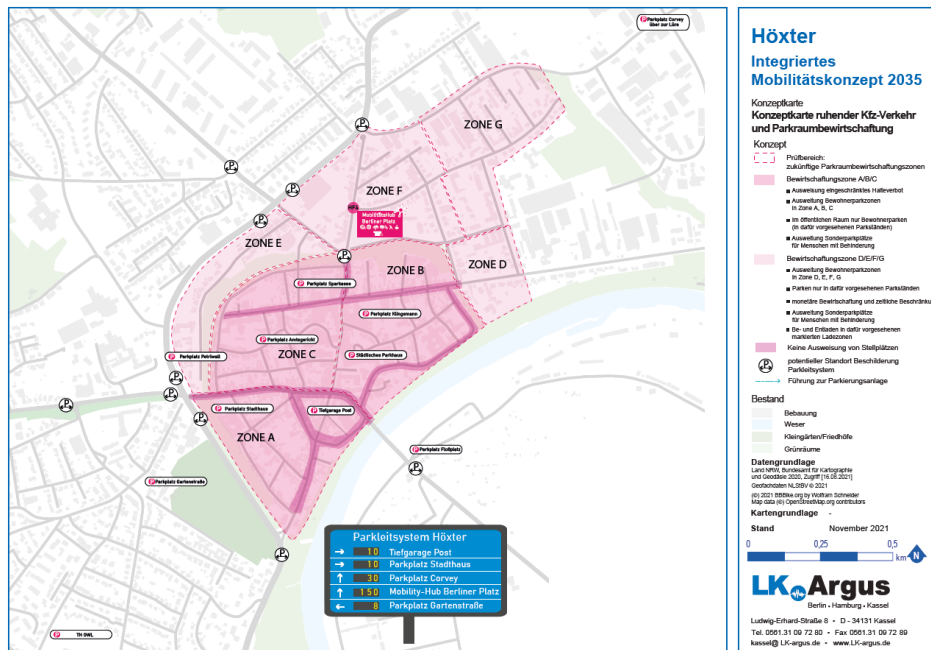
Zeitraum: kurzfristig = 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) / mittelfristig = 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) / langfristig = 3 Pfeile (über 2030 hinaus) / Daueraufgabe = langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)

Klimawirkung: niedrig = 1 Blatt (geringe CO2 Einsparpotentiale) / mittel = 2 Blätter (mittlere CO2 Einsparpotentiale) / hoch = 3 Blätter (hohe CO2 Einsparpotentiale)

Planerische Bewertung: niedrig = 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität), mittel = 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) / hoch = 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

Kostenschätzung: niedrig = 1 € (geschätzte Kosten <100.000) / mittel = 2 € (geschätzte Kosten >100.000 – 300.000) / hoch = 3 € (geschätzte Kosten >300.000)

- **Karte 11:** Konzeptkarte ruhender Kfz-Verkehr und Parkraumbewirtschaftung



hochauflösende PDF im Anhang

Maßnahme 01: Aufwertung und Erweiterung von Parkierungsanlagen

Um den ruhenden Verkehr (insbesondere das Besucherparken) vom öffentlichen Raum in Parkhäuser zu verlagern, müssen bestehende und neue Parkhäuser benutzerfreundlich sein und bestimmten Qualitätsstandards entsprechen. Daher sollen Qualitätskriterien formuliert werden, die zu einer Optimierung der Parkhäuser und deren Nutzung führen.

Die städtischen Parkhäuser sollen nach diesen Kriterien geprüft werden und die formulierten Qualitätsstandards umgesetzt werden.

Folgende Maßnahmen sollen umgesetzt werden:

- Verbesserung der Nutzbarkeit von Parkhäusern
 - Aufstellung von Qualitätsleitlinien
 - Prüfung der Parkhäuser nach den Qualitätsleitlinien
 - Umsetzung der Qualitätsleitlinien
- Bau eines multifunktionalen Gebäudes (Mobility-Hub) inklusive Stellplätze für Kfz am Berliner Platz (Siehe Handlungsfeld 4 „Neue Vernetzte Mobilität“)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Verbesserung der Nutzbarkeit von Parkhäusern

Formulierung von Qualitätsleitlinien

Folgende Kriterien sollen bei der Formulierung der Qualitätsleitlinien berücksichtigt werden:

- Stellplätze in unterschiedlichen Größen
- Gut befahrbare Rampen
- Saubere Anlagen / Sicherheit / Beleuchtung
- Fußgängerleitsystem / Flächen für Fußgänger
- Digitales Parkplatz-Leitsystem (Anzeige von freien Parkplätzen und besetzten Parkplätzen - z.B. durch Leuchtelemente an den Decken)
- Einfache Orientierung
- Fahrradabstellmöglichkeiten
- Stellplätze für Lieferverkehre
- E-Mobilität / Lademöglichkeiten
- Integration weiterer Nutzungen (Paketstationen/Fahrradwerkstatt...)

Weitergehende Informationen:

Durch den ADAC wurde ein Leitfaden erstellt, der Höxter als Grundlage dienen kann, eigene Standards zu formulieren.

Dieser kann unter folgendem Link abgerufen werden:

https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_benutzerreundliche_parkhauser_0114_238764.pdf

Prüfung der Parkhäuser

Die bestehenden Parkhäuser und Tiefgaragen in Höxter sollen nach den zu formulierenden Qualitätsleitlinien geprüft werden. Dazu soll eine Dokumentation und eine Mängelliste angelegt werden.

Umsetzung der Qualitätskriterien

Die formulierten Qualitätskriterien sind, soweit dies möglich ist für die in städtischer Hand befindlichen Parkieranlagen herzustellen. Diese sollten sukzessive entsprechend den Qualitätskriterien umgestaltet und aufgewertet werden. Dadurch fungiert die Stadt Höxter als Vorbild und private Parkhausbesitzer ziehen gegebenenfalls nach.

Bau eines multifunktionalen Gebäudes (Mobility-Hub) inklusive Stellplätze für Kfz (Siehe Handlungsfeld 4 „Neue Vernetzte Mobilität“)

Da eine Reduzierung von Besucherparkplätzen im öffentlichen Raum und die gewünschte Verlagerung des Parkens in Parkhäuser Bedarf an Parkierungsanlagen generieren wird, soll ein Großteil der Stellplätze in einem Mobility-Hub am Berliner Platz zur Verfügung gestellt werden. Der Mobility-Hub soll neben Mobilitätsangeboten und Stellplätzen auch Flächen für Gewerbe, Wohnen und Gastronomie aufweisen. Die Lage am Berliner Platz eignet sich ideal, um Besucherverkehre abzufangen und die Innenstadt von unnötigen Parksuchverkehren zu befreien. (Siehe hierzu auch Initialprojekt Handlungsfeld 4 „Neue Vernetzte Mobilität“)

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Maßnahme 02: Differenzierte Stellplatzsatzung für Höxter

Höxter hat im Jahr 2004 eine Stellplatzsatzung beschlossen, die Ablösesummen bei Nichterrichtung von Stellplätzen festlegt. Diese sind in drei Bereiche eingeteilt:

● Gebietszone I:

Innenstadtbereich des Stadtkerns Höxter, begrenzt durch Wallanlagen und Weser.

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,-€

Für Höxter wird empfohlen die Stellplatzsatzung von 2004 zu überarbeiten und eine differenzierte Stellplatzsatzung aufzustellen. Nach Landesbauordnung NRW besteht die Möglichkeit der Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung, mit der ortsspezifische Regelungen sowie Regelungen zu Stellplatzäquivalenten (Optionen zur Minderung von Stellplätzen), Stellplatzbeschränkungen sowie Förderungsmöglichkeiten von alternativen Antrieben getroffen werden können.

Insbesondere sollen damit

- der Umfang der zu errichtenden Einstellplätze für Kfz und Fahrräder (z.B. differenzierter Stellplatzschlüssel nach Ortschaft bzw. Quartier, ÖV-Erschließung),
- Stellplatzbeschränkungen (insbesondere in zentralen Bereichen),
- Ablösemodalitäten im Falle der Nichterrichtung von Kfz-Einstellplätzen (z.B. Bedingungen und Höhe der Ablösezahlung sowie Verwendungszweck zu zahlender Geldbeträge),
- Kriterien zur Minderung der Kfz-Stellplatzforderungen (Festlegung Stellplatzäquivalente) (z.B. bei Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, Angebot von CarSharing-Fahrzeugen, etc.) sowie
- Kriterien zur Förderung der Elektromobilität (Schaffung von Voraussetzung für die Ausrüstung von Stellplätzen mit Ladepunkten für E-Fahrzeuge)

festgelegt werden.

Weitergehend soll festgelegt werden, dass die Stellplatzablösemittel zweckbezogen verwendet werden. Empfohlen wird, dass damit insbesondere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und zur Verlagerung des Parkens in Parkhäuser finanziert werden.

Weitergehende Informationen:

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat eine Musterstellplatzsatzung und einen begleitenden Leitfaden veröffentlicht, der an die aktuelle Landesbauordnung NRW angepasst wurde.

Der Leitfaden ist unter folgendem Link abrufbar: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen>

Maßnahme 03: Digitalisierung des ruhenden Verkehrs

Durch die Digitalisierung ergeben sich auch im Bereich des ruhenden Verkehrs neue Möglichkeiten. Mit der Möglichkeit, Parktickets über Handy-Parken oder die Nutzung von Apps zu buchen, sind in Höxter bereits erste Schritte Richtung Digitalisierung getan.

Neben der Ticketbuchung bieten digitale Dienste jedoch auch die Möglichkeit, Auskunft über das Parkplatzangebot, freie Stellplätze und Kosten zu geben. Weitergehend kann mithilfe der Digitalisierung die Parkraumbewachung und Ahndung von Falschparkern erfolgen.

Für Höxter gilt es, die Regelungen zum ruhenden Verkehr sukzessive anhand aktueller digitaler Möglichkeiten aufzurüsten und so insbesondere die Parkleitung, den Nutzerkomfort aber auch die Parkraumüberwachung zu verbessern.

Als Grundvoraussetzung dafür soll das zu etablierende dynamische Parkleitsystem dienen. Die dynamische Parkleitung und Anzeige der freien Stellplätze kann als Datengrundlage für die Einspeisung in weitere digitale Systeme genutzt werden. Die bereitgestellten Daten können dann in Apps oder Navigationsgeräte verfügbar gemacht und so dem Fahrer frühestmöglich Informationen über den Fahrtweg liefern. (Siehe hierzu auch Maßnahme 05)

Neben der Nutzung digitaler Daten zur Verkehrslenkung soll insbesondere die Parkraumüberwachung wo möglich digitalisiert werden. Durch „Smart Parking“ erfolgt die digitale Kontrolle und – bei Überschreitung der Parkdauer, oder unzulässiger Nutzung – die Ahndung.

Für Höxter soll eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet werden, mit der die Handlungsspielräume zum Thema Digitalisierung im ruhenden Verkehr aufgezeigt werden.

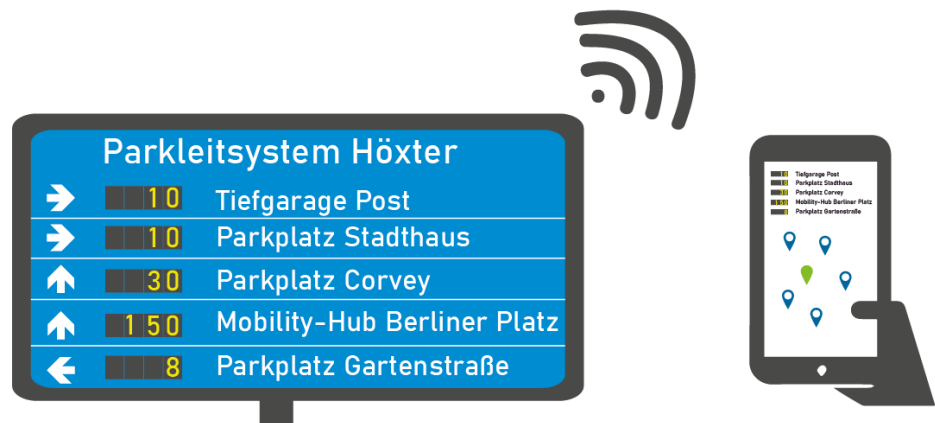
Maßnahme 04: Etablierung eines dynamischen Parkleitsystems

Um die Verkehrsabläufe in Höxter zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren und den Innenstadtbereich von Verkehrsbelastungen zu befreien, soll ein Parkleitsystem installiert werden. Dieses soll als dynamisches Parkleitsystem entwickelt werden, welches Auskunft über den Belegungsgrad der vorhandenen Parkierungsanlagen gibt und somit eine optimale Verkehrslenkung zum nächsten freien Parkplatz für alle Menschen ermöglicht.

Hierfür ist eine Machbarkeitsstudie auszuarbeiten, mit der geprüft wird, welche der Parkierungsanlagen an das Parkleitsystem angeschlossen werden sollten (öffentlich zugängliche Parkhäuser, Parkpalette, Parkplätze und Tiefgaragen und Integration von privat betriebenen Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen), wo die Verortung der Beschilderung zur Parkleitung erfolgen sollte und wie die aufzubauende technische und digitale Infrastruktur aussehen müsste. Des Weiteren soll die Machbarkeitsstudie Aufschluss über mögliche Kosten der Errichtung des dynamischen Leitsystems geben.

Das dynamische Parkleitsystem soll so entwickelt werden, dass die Daten auch zur Nutzung in Apps oder Navigationssysteme eingespeist werden können und neben der Parkleitung über die Anzeigetafeln auch eine direkte Navigation möglich ist. Das Parkleitsystem soll ein einheitliches Design aufweisen, damit es eine einfache Orientierung und Übersichtlichkeit ermöglicht.

- **Abbildung 10:** Beispiel Illustration, dynamisches Parkleitsystem Höxter



Die Errichtung von dynamischen Parkleitsystemen kann im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra) gefördert werden.

Initialprojekt: Parkraumbewirtschaftung Innenstadt

Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts Innenstadt

Mit der Analyse des ruhenden Verkehrs hat sich insbesondere für den Innenstadtbereich gezeigt, dass die aktuelle Parkraumsituation stark verbesserungswürdig ist. Neben dem Thema der fehlenden Parkleitung verursachen die aktuell nicht konsequente Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs sowie die zahlreichen Stellplatzangebote im öffentlichen Raum innenstadtbelaastende Parksuchverkehre.

Durch den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum werden die ohnehin engen Straßenquerschnitte im Innenstadtbereich zusätzlich verschmälert. Dies wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus und steigert Unfallpotentiale.

Zusätzlich werden Flächen, die für aktive Nutzungen (Spaziergehen, Außengastronomie, Spielen, Aufenthalt...) benötigt werden, durch parkende Kfz belegt.

Um die Situation im Innenstadtbereich Höxters zu optimieren, soll neben dem dynamischen Parkleitsystem eine konsequente Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine räumliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend den rechtlichen Regelungen erfolgen muss. Der § 6a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) schreibt dabei den Kommunen das Recht zur Erhebung von Parkgebühren zu, die jedoch nach §45 Abs. 1b Nr. 2a StVO mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden müssen.

Es müssen ein hoher Parkdruck sowie die Konkurrenz verschiedener Nutzergruppen nachgewiesen werden können, damit eine Bewirtschaftung begründet werden kann.

Des Weiteren kann gegebenenfalls zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO ein weiterer Ansatzpunkt gegeben sein, eine Bewirtschaftung des Parkraums rechtlich zu begründen.

Für Höxter soll ein Parkraumkonzept erarbeitet werden, welches die nachfolgenden Konzeptentwürfe vor diesem Kontext prüft und aufgreift:

Bewohner und Besucherparken:

Die bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen sollen entsprechend der Konzeptkarte erweitert und in 7 Bewohnerparkzonen eingerichtet werden. Das Parken für Bewohner soll mit einem Bewohnerparkschein geregelt werden. Die Bewohner sollen in den Zonen zum Parken berechtigt sein, in denen sich die Wohnung befindet.

Bewirtschaftungszone A/B/C:

Der ruhende Verkehr für Besucher der Innenstadt soll in die vorhandenen sowie zu ergänzenden Parkierungsanlagen verlagert werden. Das Parken im öffentlichen Raum soll durch ein eingeschränktes Halteverbot mit Zonenregelung ausgewiesen werden und Bewohnern mit Bewohnerparkausweis, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie mit Sondergenehmigung vorbehalten sein. Das Parken ist nur in ausgewiesenen Parkständen zulässig.

Die Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkung sollen erweitert werden sowie zieloptimiert ausgewiesen werden.

Der Lieferverkehr soll entsprechend des Konzepts „Mobile Innenstadt“ organisiert werden. Hierzu werden Logistik-Hubs etabliert in denen die Waren auf Kleinstfahrzeuge (Lastenräder o.ä.) umverteilt und in der Innenstadt ausgeliefert werden. Das Be- und Entladen von Lieferungen soll in eingeschränkten Zeiten zusätzlich weiterhin ermöglicht werden. (Siehe hierzu Konzept „Mobile Innenstadt Höxter“)

Bewirtschaftungszone D/E/F/G:

In den Zonen D-G soll Parken nur in ausgewiesenen Bereichen ermöglicht werden. Neben den Bewohnern mit Parkausweis können auch Besucher in den Zonen parken. Jedoch ist eine monetäre sowie zeitliche Bewirtschaftung der Parkstände vorzunehmen.

Die Bewirtschaftung im öffentlichen Raum soll höher bepreist werden als das Parken in Parkierungsanlagen.

Das Be- und Entladen von Lieferungen soll in dafür ausgewiesenen Ladezonen stattfinden.

Die Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkung sollen erweitert und zieloptimiert ausgewiesen werden.

Reduzierung Stellplätze im öffentlichen Raum:

Um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten, ihn für aktive Nutzungen (Außensitzplätze Gastronomie, sichere ausreichend breite Gehwege für Fußgänger) zugänglich zu machen und die Verkehrssicherheit, die durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt ist, zu optimieren, sollen die Stellplätze im öffentlichen Raum reduziert werden.

Hierzu gehören das Gehwegparken, das Straßenrandparken sowie die Nutzung von Plätzen im öffentlichen Raum als Abstellplatz für Kfz.

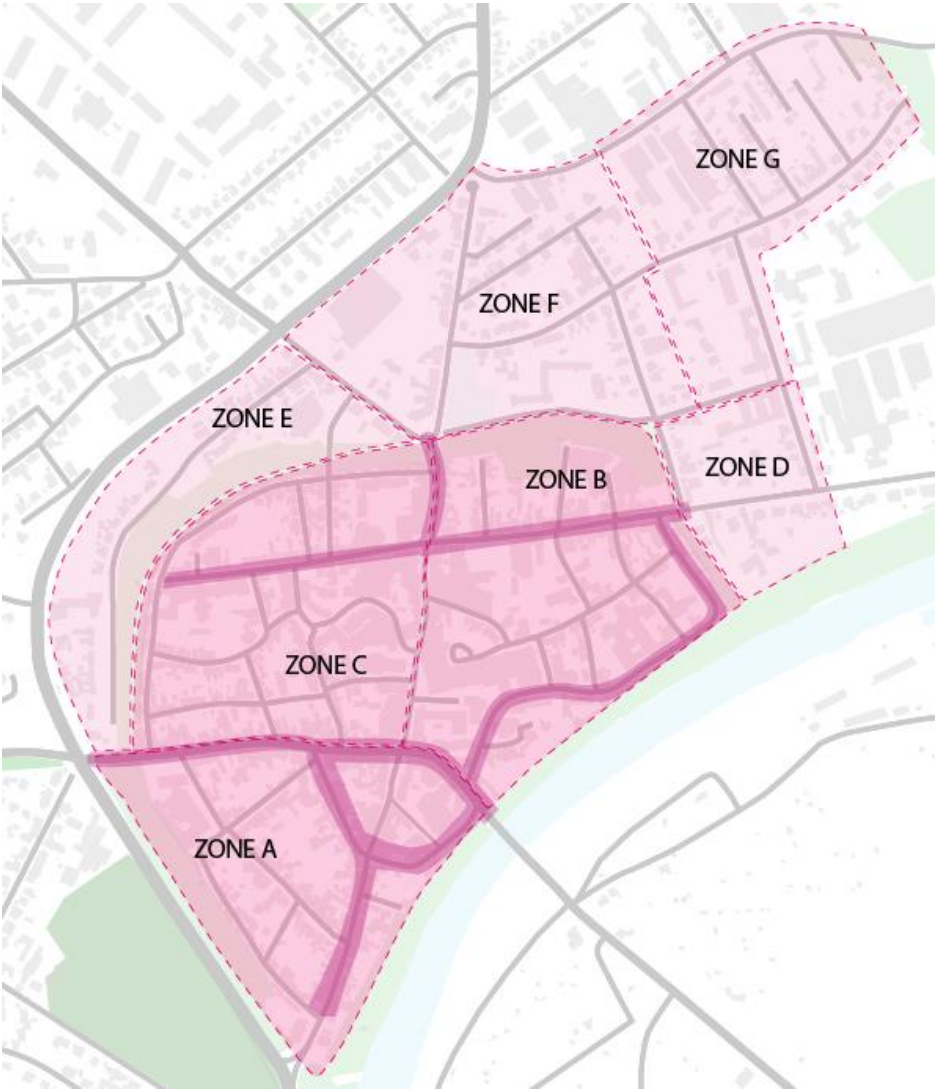
Damit die Straßenzüge, in denen ein hoher Nutzungsdruck besteht, entlastet werden, sollen in diesen Bereichen keine Stellplatzmöglichkeiten (auch nicht für Bewohner) geschaffen werden. (Siehe hierzu Konzeptkarte ruhender Verkehr und Parkraumbewirtschaftung)

Folgende Straßenzüge sollen keine Stellplatzmöglichkeiten, abgesehen von Sonderstellplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen, aufweisen:

- Westerbachstraße
- Weserstraße
- südlicher Bereich der Stummrigestraße
- Wegetalstraße
- Uferstraße
- Bachstraße

- Minoritenstraße
- Corbiestraße
- Grubestraße
- Wallstraße

Neukonzipierung der Bewirtschaftungszonen:



Best Practice Beispiele:

Durch die Initiative Agora Verkehrswende wurde ein Leitfaden Kommunikation und Verwaltungspraxis zum Thema Parkraumbewirtschaftung erstellt, der die Vorteile einer Parkraumbewirtschaftung erläutert und Best Practice Beispiele sowie Argumentationshilfen aufzeigt.

Dieser kann unter folgendem Link aufgerufen werden:

<https://www.agora-verkehrswen.de.de/fileadmin/Projekte/2017/>

Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bewertung	
Zeitraum	Mittel bis langfristig
Priorität	hoch
Zielgruppe	Bewohner und Besucher der Innenstadt, Gastronomie und Einzelhandel
Zuständigkeit	Stadt Höxter
Partner / Beteiligte	Akteure in der Innenstadt
Synergien mit anderen Planungen	Verkehrskonzept „mobile Innenstadt“ Handlungsfeld 5
Klimawirkung	mittel
Grobschätzung erwarteter Kosten	niedrig
Fördermöglichkeiten	-
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes an den innenstadtbezogenen Wegen

2.7 Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden

2.7.1 Ausgangssituation

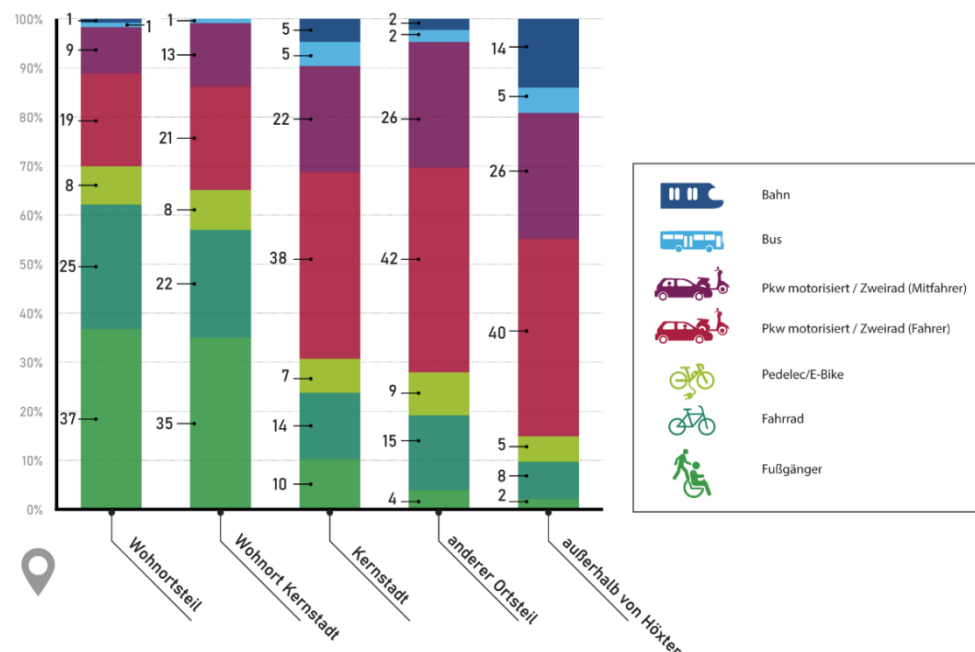
Bedeutung des Handlungsfelds aus verkehrsplanerischer Sicht

Das Handlungsfeld zur nachhaltigen Verbindung der Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt hat aus verkehrsplanerischer Sicht aus unterschiedlichen Gründen eine hohe Bedeutung:

- Gute Verbindungen stellen die Erreichbarkeit von Nahversorgungsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten sowie auch des Arbeitsplatzes sicher. Die Sicherung der Mobilität zur Erreichbarkeit dieser Angebote und Einrichtungen trägt zum Erhalt der Lebensqualität und zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse in der Kernstadt und den Ortsteilen Höxters bei. Insbesondere durch den demographischen Wandel wächst die Bedeutung der Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge auch außerhalb der Kernstädte.
- Dabei können mit Verbindungen der Ortsteile untereinander auch bestehende Infrastrukturen in den Ortsteilen besser genutzt und damit deren Erhalt unterstützt oder auch neue Infrastrukturen initiiert werden, die zur Versorgung und Belebung der Ortsteile beitragen.
- Aufgrund der Wegelänge und fehlender Alternativen wird aktuell ein hoher Anteil der Wege zwischen den Ortsteilen und von den Ortsteilen in die Kernstadt mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Die Darstellung in der Abbildung 11 zeigt, dass insbesondere bei Fahrten in andere Ortsteile und bei Zielen außerhalb von Höxter der Kfz-Verkehr einen hohen Anteil hat. Auch bei Wegen in die Kernstadt ist dieser sehr hoch.

Mit attraktiven Alternativen zum MIV auf diesen Verbindungen kann das Fahrenaufkommen gemindert werden und die Kfz-Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten der Ortsteile und in der Kernstadt reduziert werden.

● **Abbildung 11:** überwiegende Verkehrsmittelnutzung nach Wegezielen (Mehrfachauswahl möglich)³⁹



Defizite

Für die Stadt Höxter ergeben sich bezogen auf das Handlungsfeld „Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig Verbinden“ nachfolgend beschriebene Aspekte und Defizite:

- Nach den vorliegenden Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung nimmt die Einwohnerzahl der Stadt Höxter ab und der Anteil der älteren Menschen wird zunehmen⁴⁰. Zukünftige Planungen müssen daher insbesondere den Blick auf die älteren Bevölkerungsgruppen richten. Neben der Sicherstellung der Daseinsvorsorge auch für die stark ländlich geprägten Ortsteile Höxters, sollte insbesondere die Barrierefreiheit im Öffentlichen Raum und im Bereich des ÖPNVs hergestellt werden.
- Zum Dezember 2020 weist die Stadt Höxter eine Einwohnerzahl von 28.634 auf, welche sich auf die Kernstadt mit 13.006 Einwohnern und die 12 Ortsteile mit 15.628 Einwohnern aufteilt. Der überwiegende Anteil der Ein-

³⁹ Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2021), Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035, Bericht Teil A – Analyse, Kapitel 4 Haushaltsbefragung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept, S. 59

⁴⁰ Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2021), Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035, Bericht Teil A – Analyse, Kapitel 2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderungen, S. 15 ff

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

wohner - 55% - lebt somit in den Ortschaften.⁴¹ Aus dem Demografiebericht ist zu erkennen, dass insbesondere in den Ortschaften der Stadt Höxter die Bevölkerung abnehmen wird und zunehmend älter wird.⁴²

- Höxter weist eine dezentrale Siedlungsstruktur und eine bewegte Topografie auf. Hierdurch müssen zwischen den Ortschaften weite Strecken zurückgelegt und zum Teil starke Anstiege bewältigt werden.
- Während die Kernstadt als Sitz der Kreisverwaltung mit vielfältigem Kultur-, Nahversorgungs- und Bildungsangeboten eine zentrale Versorgungsfunktion für die Region übernimmt, zeigen die Ortschaften Höxters Lücken in der Nahversorgung auf.
- Gleichzeitig sind die ÖPNV-Angebote zur Erreichung der Ortschaften insbesondere untereinander, sowie die aktuell vorhandene Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Ortschaften sehr eingeschränkt, weshalb ein Großteil der Wege in die Kernstadt oder in andere Ortschaften Höxters mit dem privaten Kfz zurückgelegt wird.

Die verkehrsmittelbezogenen Defizite aus der Beteiligung sind bereits bei den vorherigen Handlungsfeldern dargestellt. Für die nachhaltigen Verbindungen zwischen den Ortsteilen und in die Kernstadt wurde hierbei im ÖPNV insbesondere eine nicht zufriedenstellende Anbindung der Ortschaften benannt. Im Radverkehr waren u.a. fehlende Radwege, unvermittelt endende Radwege und unklare Situationen auf den Verbindungen Themen.

In der Haushaltsbefragung wurde eine bessere Erschließung der Ortsteile mit dem ÖV gewünscht. In dieser wurde auch in einzelnen Ortsteilen eine bessere Nahversorgung gewünscht.

Zielsetzungen

Ziele im Bereich des Handlungsfelds sind die nachhaltige Verknüpfung der Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt sowie die Stärkung der Funktionen in den Ortsteilen. Handlungsziele hierzu sind

- die Förderung des Erhalts bzw. des Ausbaus von Versorgungsstrukturen in den Ortschaften durch eine die Ortsmitten stärkende Siedlungsentwicklung und die Etablierung eines die Akteure in den Ortschaften zusammenbringenden Managements

⁴¹ ebenda, S. 9

⁴² <https://www.hoexter.de/portal/seiten/stadtportrait-908000319-22101.html>

- die Stärkung der nahmobilen Verkehrsmittel (insbesondere Fußverkehr) innerhalb der Ortschaften zur Sicherung einer attraktiven Erreichbarkeit der bestehenden und neu zu schaffenden Versorgungsinfrastrukturen
- die Stärkung der nachhaltigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (insbesondere Radverkehr inkl. Pedelec, ÖPNV) zur Förderung der Nutzung auf den Verbindungen zwischen den Ortschaften und in die Kernstadt unter Berücksichtigung einer ggü. der Kernstadt eher geringeren und dispersen Nachfrage
- die Etablierung bzw. der Ausbau von bedarfsgesteuerten Angeboten unter Nutzung der Digitalisierung, insbesondere von ÖPNV-on-Demand sowie
- die Vernetzung der Verkehrsmittel an intermodalen Verknüpfungspunkten in den Ortschaften zur Förderung eines inter- und multimodalen Verkehrsverhaltens und einer bewussten nachhaltigen Verkehrsmittelwahl bei jedem zurückzulegenden Weg

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Vorliegende Planungen

Da das Handlungsfeld „Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden“ als übergeordnetes Themenfeld neben den Stadtentwicklungsfragen verschiedene Verkehrsmittel beinhaltet, sollen die unterschiedlichen Konzepte und Planungen aus den Bereichen Fuß- und Radverkehr, ÖPNV/SPNV, neue vernetzte Mobilität und dem Kfz-Verkehr berücksichtigt und als Ausgangspunkt für die Entwicklung weiterer Maßnahmen genutzt werden.

Insbesondere relevant für die Konzept- und Maßnahmenentwicklung sind - mit Fokus auf die Ortschaften - beim Fußverkehr die Maßnahmenempfehlungen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes, beim Radverkehr die Planungen für ein Radnetz OWL, zum ÖPNV der Nahverkehrsplan nph und die Planungen eines On-Demand-Angebotes und im Bereich des Kfz-Verkehrs die vorliegenden Planungen zum Ausbau des Straßennetzes.

Die vorhandenen Planungen und Konzepte für die einzelnen Verkehrsarten sind im Analysebericht dargestellt.

2.7.2 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



HANDLUNGSFELD
Ortschaften untereinander und mit der
Kernstadt nachhaltig verbinden

Die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen im Handlungsfeld „Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden“ enthalten Empfehlungen auf verschiedenen Ebenen, die im Zusammenspiel zwischen siedlungsstrukturellen Anforderungen, organisatorischen Maßnahmen (Management) und konkreten Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur und im Mobilitätsangebot zu einer nachhaltigen Entwicklung in den Ortschaften und in der Verknüpfung dieser mit umweltfreundlichen Verkehren beitragen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Handlungsempfehlungen tabellarisch mit Bewertungen zu Zeitraum, Klimawirkung, planerische Bewertung und Kosten-schätzung dargestellt, die im Nachfolgenden detailliert beschrieben sind.

- **Tabelle 8:** Handlungsfeld Ortschaften mit der Kernstadt und untereinander nachhaltig verbinden

Nr.	Maßnahme/Konzepte/Projekte	Zeitraum	Klimawirkung	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
01	Anforderungen an eine integrierte Entwicklung in den Ortschaften	▶▶▶	🌿🌿	€	★★★★
02	Verbesserung des ÖV-Angebotes zur besseren Verknüpfung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt	▶/▶▶	🌿🌿🌿	€€€	★★★
03	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur besseren Verknüpfung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt	▶/▶▶	🌿🌿🌿	€€€	★★★
04	Maßnahmen zur Verbesserung der Nahversorgung	▶▶▶	🌿🌿	€€	★★★
05	Konkretisierung des Konzeptes Mobilstationen in den Ortschaften	▶▶	🌿	€	★
06	Verbesserung des Mobilitätsangebotes durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	▶▶/▶▶	🌿🌿	€€	★★★★
I	Initialprojekt „Mobilstation Dorf in Fürstenau“	▶	🌿	€	★★★★

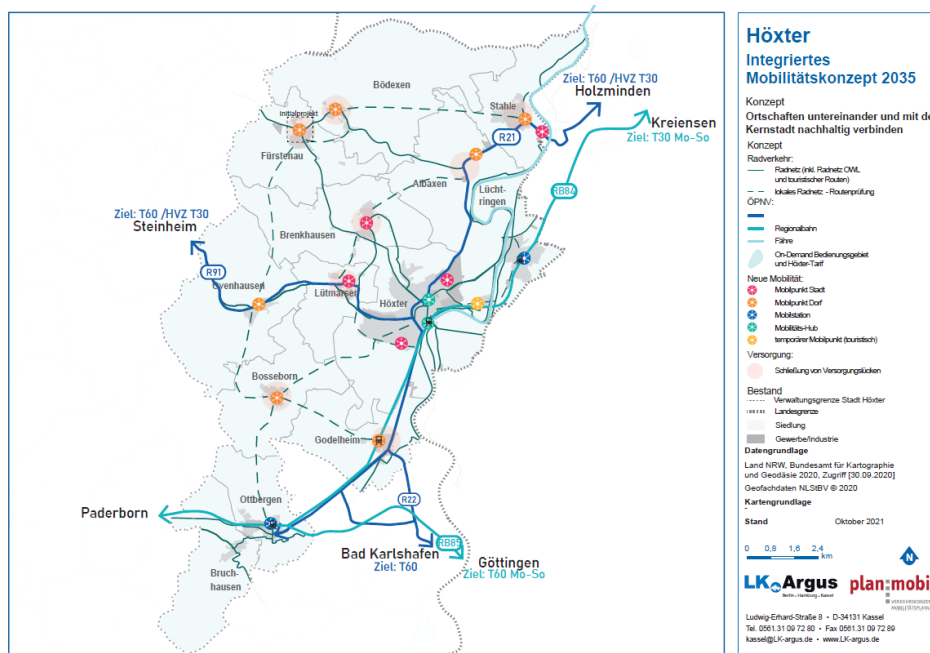
In der Karte 12: Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden zum Handlungsfeld sind räumlich verortbare Analysen und Maßnahmen (02 - 05) zum Handlungsfeld kartografisch dargestellt.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- **Karte 12:** Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden



Hochauflösendes pdf im Anhang

Maßnahme 01: Anforderungen an eine integrierte Entwicklung in den Ortschaften

Für Höxter wird es in den nächsten Jahren eine wichtige Aufgabe sein, den aus dem demographischen Wandel resultierenden Herausforderungen in den Ortschaften unter städtebaulichen, ökonomischen, sozialen und ökologischen Gesichtspunkten entgegenzuwirken und die Lebensqualität vor Ort langfristig zu erhalten. Die Themen ausreichender Versorgungsstrukturen und einer nachhaltigen Mobilität sind dazu in eine städtebauliche Entwicklung der Ortschaften zu integrieren.

Ein mögliches Instrument hierzu ist die Dorferneuerung, in der u.a. Maßnahmen zu dorfgemäßen Platzgestaltungen und an Straßen (Barrierefreiheit), für

Dorfgemeinschafts- und Multifunktionshäuser sowie zur Nah- und Grundversorgung gefördert werden.⁴³

Darüber hinaus ist in den Ortschaften die Siedlungsentwicklung darauf auszurichten, dass die Ortsmitten mit dort vorhandenen oder zu entwickelnden Versorgungsinfrastrukturen gestärkt werden und neue Siedlungsflächen optimal mit umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten erschlossen sind. Dies impliziert insbesondere:

- prioritäre Siedlungsentwicklung in Ortschaften mit Bahnanschluss im fußläufigen Einzugsbereich des Haltepunktes
- Siedlungsentwicklung in gut durch bestehende attraktive Regionalbus-Linien erschlossenen Bereichen
- Siedlungsentwicklung mit guter Anbindung sowohl an innerörtliche Fuß- und Radwegenetze als auch an die Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt
- Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich von Mobilitätsstationen mit einem attraktiven Angebot zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bzw. Sharing-Angebote

Die dargestellten Anforderungen an eine integrierte Entwicklung in den Ortschaften zur Unterstützung der Verbesserung der Versorgungsstrukturen und einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sollen in allen kommenden Planungen der Stadt Höxter Berücksichtigung finden. Darüber hinaus soll durch Teilnahme an entsprechenden Programmen die Entwicklung aktiv unterstützt werden.

Maßnahme 02: Verbesserung des ÖV-Angebotes zur besseren Verknüpfung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt

Zur besseren Verknüpfung zwischen den Ortschaften und in die Kernstadt mit dem ÖV sind die Stärkung des Regionalverkehrs (SPNV/Bus) auf den relevanten Achsen und ein ergänzendes Bedarfsangebot für die disperse Nachfrage u.a. zwischen den Ortschaften erforderlich. Weiterhin ist die optimierte Verknüpfung der verschiedenen ÖPNV-Angebote zur Schaffung nachhaltiger Verbindungen und ein attraktiver Tarif für eine Stärkung der ÖV-Nutzung notwendig.

Im Handlungsfeld 3 „Bequem und flexibel mit dem ÖV unterwegs“ (siehe auch dort) werden folgende Maßnahmen für die Verbesserung des ÖV-Angebotes

⁴³ siehe auch <https://www.kreis-hoexter.de/service-kontakt/pressestelle/pressemitteilungen/5656.Dorferneuerungsprogramm-2021-des-Landes-Nordrhein-Westfalen-2472-Millionen-Euro-Foerdermittel-fliesen-in-den-Kreis-Hoexter.html>

zwischen den Ortsteilen und in die Kernstadt beschrieben, die von großer Bedeutung für eine verbesserte und nachhaltige Verknüpfung sind (siehe auch Karte 12):

- **Stärkung des Regionalverkehrs (SPNV/ Bus)**

Die Ausweitung des Bedienungsangebots auf den Regionalbuslinien und den SPNV-Trassen leistet einen Beitrag zur besseren Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt von Höxter und in die Region sowie eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV. Für den **SPNV** soll die Ausweitung des Taktangebotes in Richtung Kreiensen und Paderborn zu einem halbstündlichen Bedienungsangebot (T30) geprüft werden. Für die **Regionalbuslinien** ist vor allem die Einrichtung eines tagesdurchgängigen Taktangebotes mit einheitlichen Abfahrtszeiten relevant.

- **Schaffung barrierefreier Angebote**

Durch die Schaffung barrierefreier Angebote wird die Nutzbarkeit bestehender Mobilitätsangebote für alle Nutzergruppen sichergestellt. Dies trägt auch zur allgemeinen Förderung des Umweltverbundes bei. Hierfür soll ein ganzheitliches System und nicht nur ein barrierefreier Ausbau einzelner Komponenten angestrebt werden.

- **HöxterTarif: Tarifanpassungen**

für das gesamte Stadtgebiet soll unter dem Markennamen „HöxterTarif“ ein einheitlicher Ticketpreis eingerichtet werden. Darüber hinaus soll die Einführung von spezifischen Ticketangeboten wie Kurzstreckentickets sowie eine mittel- bis langfristige Tarifabsenkung im ÖPNV (365 € Ticket oder kostenfreier ÖPNV) zur Attraktivitätssteigerung geprüft werden. Eine Tarifanpassung baut Zugangshemmnisse zur Nutzung des ÖPNV ab.

- **On-Demand Höxter: Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV-Angebots**

Aktuell wird ein On-Demand-Ridepooling-Angebot unter dem Markennamen „Holibri“ in der Stadt Höxter etabliert. Ziel muss es sein - auch über die 3-jährige Pilotphase hinaus - durch die Schaffung eines flexiblen Bedienungsangebotes im ÖPNV den Nutzungsgrad in derzeit nachfrageschwächeren Siedlungsgebieten zu steigern und die Erreichbarkeit einzelner Ortschaften mit dem ÖPNV zu verbessern. Mit der Bereitstellung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes wird auch die Grundlage für eine vernetzte Mobilität zur Förderung des inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens geschaffen. Intermodale Verknüpfungspunkte in den Ortsteilzentren sollen als Ausgangspunkte für einen flächendeckenden Betrieb des On-Demand-Ridepoolings dienen. Für eine Attraktivitätssteigerung sollen außerdem die Betriebszeiten gegenüber den heutigen Stadtbuslinien ausgeweitet werden. Eine hohe Qualität sollte außerdem mit einer max. Wartezeit von 15 Min. und einer max. Umwegzeit von 5 Min geschaffen werden.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Maßnahme 03: Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur besseren Verknüpfung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt

Zur besseren Verknüpfung zwischen den Ortschaften und in die Kernstadt mit dem Radverkehr ist der Ausbau des Radnetz OWL sowie auch der Verbindungen der Ortschaften untereinander voranzubringen. Und auch die Bedingungen für den Radverkehr innerhalb der Ortschaften müssen verbessert werden, um ein durchgängig sicheres und attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen.

Im Handlungsfeld 1 Rad-Stadt Höxter (siehe auch dort) werden folgende Maßnahmen für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Ortsteilen und in die Kernstadt beschrieben, die von großer Bedeutung für eine verbesserte und nachhaltige Verknüpfung sind (siehe auch Karte 12):

- **Durchgängiges Radverkehrsnetz**

Mit der Definition eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes als grundlegende Maßnahme für eine systematische Radverkehrsförderung soll ein in sich stimmiges Radverkehrsnetz entwickelt werden, das u.a. der Verknüpfung aller Ortsteile untereinander und mit der Kernstadt dient. Mit dem geplanten Radnetz OWL (Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe) werden bereits fast alle Ortsteile (außer Bosseborn und Bruchhausen) direkt mit der Kernstadt verbunden. Ergänzend soll ein lokales Radwegenetz entwickelt werden, das alle benachbarten Ortschaften Höxters miteinander verbindet. Alle Verbindungen des Radnetzes OWL im Stadtgebiet Höxter sollen als Premiumrouten mit hohen Qualitätsstandards und attraktiver, möglichst bevorrechtigter Führung ausgebaut werden.

- **Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz**

Mit angemessenen Qualitätsstandards für den Radverkehr soll den steigenden Ansprüchen bei zunehmender Nutzung, auch von Pedelecs und Lastenrädern, Rechnung getragen werden und auch ein Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad geschaffen werden. Neue Radverkehrsanlagen (Radwege und Radfahrstreifen) sollen zukünftig auf deren Basis einheitlich geplant und umgesetzt werden, bestehende Anlagen verbessert werden.

- **Radverkehrskonzept**

Mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes sollen detaillierte Routendefinitionen und Bestandserfassungen im lokalen Alltagsnetz insbesondere auf den Verbindungen zwischen den Ortsteilen erfolgen. In einem Maßnahmen- und Umsetzungsprogramm soll ein Katalog von Maßnahmen zur Schließung von Radwegenetzlücken im lokalen Netz aufgestellt werden. Darüber hinaus sollen Sharing-Angebote im Fahrradverkehr, insbesondere mit E-Lastenrädern entwickelt und die Radverkehrsförderung als System etabliert werden, u.a. mit Radwegweisung im Alltags- und Freizeitnetz und Fahrrad-Reparaturstationen an Mobilitätsstationen.

- **Sanierungsprogramm Radwege**

Entsprechend den Qualitätsstandards des Radnetz OWL wird empfohlen, den Zustand von Oberfläche und Wegweisung auch auf den außerörtlichen Verbindungen mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren, um Mängel zu erkennen und diese zeitnah zu beheben und damit eine hohe Qualität zu gewährleisten.

- **Umsetzung der Maßnahmen OWL-Netz (Maßnahmen Premiumrouten)**

Für die Verbesserung der Radverkehrsverbindungen sollen die 13 Maßnahmenempfehlungen des Radnetz OWL an den Streckenabschnitten im Stadtgebiet Höxter nach den definierten Prioritäten umgesetzt werden.

- **Fahrradbrücke über die Weser bei Corvey**

Der einwohnerstarke Stadtteil Lühtringen nordöstlich der Kernstadt östlich der Weser soll mit einer Weserbrücke für den Radverkehr und Fußverkehr im Bereich von Corvey (parallel zur Eisenbahnbrücke) auf direktem Weg an die Kernstadt angeschlossen werden.

Im Handlungsfeld 2 „Sicher und bequem zu Fuß unterwegs in vitalen öffentlichen Räumen“ wird die Erstellung von Nahmobilitätskonzepten empfohlen, in denen kleinräumige Fuß- und Radverkehrsnetze für jeden Ortsteil als Grundlage für eine gezielte Maßnahmenentwicklung zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr definiert werden sollen. Auch dies ist eine wichtige Maßnahme für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Ortschaften.

Maßnahme 04: Verbesserung der Nahversorgung in den Ortschaften

Während die Versorgungsstruktur in der Kernstadt für die Bewohnerinnen und Bewohner gut ist, weisen einige der Ortschaften Höxters Versorgungslücken auf (siehe Karte 12), durch die zahlreiche Zielverkehre in die Innenstadt ausgelöst werden.

Die bestehenden Versorgungslücken sollen möglichst geschlossen werden. Durch den demographischen Wandel wächst die Bedeutung der Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge auch in den Ortschaften. Versorgungsangebote in den Ortschaften sind für alle erreichbar und vermeiden unnötige Kfz-Fahrten.

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Nahversorgungsstrukturen sind:

- (mobile) Tante-Emma-Läden / Dorfläden
- Kooperation mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot/On-Demand Angebot durch die Etablierung eines Kombi-Bus, der nicht nur Personen sondern auch Waren liefert (Personen- und Gütertransport)
- Integration von Versorgungsstrukturen in Mobilitäts-Hubs (inkl. Boxen für die Aufbewahrung von gelieferten Lebensmitteln s.o.)

- **Abbildung 12:** Dorfladen Grambow⁴⁴



⁴⁴ <http://dorfladen-grambow.de/>

● **Abbildung 13:** Kombibus für Personen- und Güterverkehr⁴⁵



Zur Verbesserung der Versorgungsstruktur in den Ortsteilen Höxters sind folgende Ansätze zu verfolgen:

- Kooperationen mit vorhandenem Akteuren und lokalen Initiativen in den Ortsteilen sind anzustreben (siehe hierzu auch Maßnahme 06)
- bestehende mobile Angebote / Food-Trucks sollen als erster Schritt möglichst in allen Ortschaften etabliert werden
- für stationäre Angebote soll geprüft werden, ob leerstehende Gebäude in der Ortsmitte genutzt werden könnten, um Ladenlokale / Dorfläden einzurichten
- eine kombinierte Nutzung von Ladenlokalen durch Verknüpfung mit weiteren Dienstleistungen (Post, Bücherei, Dienstleistungen der Stadtverwaltung, ...), ggf. auch zeitlich temporär sollte angestrebt werden
- eine räumliche Verknüpfung der angestrebten Versorgungsstrukturen mit den Mobilitätsstationen in den Ortsteilen ist für attraktive Erreichbarkeiten durch kurze Wege anzustreben

Maßnahme 05: Konkretisierung des Konzeptes Mobilstationen in den Ortschaften

Im Handlungsfeld 4 Neue vernetzte Mobilität für Höxter wird ein stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten empfohlen, mit dem verschiedene Verkehrsmittel verknüpft und Mobilitätsangebote gebündelt werden sollen. In

⁴⁵ <https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/bahnen-busse/kommunaler-uebriger-oepnv-busse-und-strassenbahnen/kombibus/#>

den Ortschaften werden im Rahmen des empfohlenen hierarchischen Baukastensystems - in Abhängigkeit vom ÖV-Angebot - Mobilstationen in den Ortschaften mit SPNV-Anbindung am Bahnhof und Mobilpunkte Dorf in allen anderen Ortschaften, überwiegend an den zentralen Haltestellen empfohlen.

Für die Mobilpunkte Dorf wird folgende Ausstattung empfohlen:

Angestrebtes Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
• Bus/ On-Demand • Fahrradverleihstation (inkl. Ladestation) • Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt) • Standort für CarSharing / Dorfauto	• Einheitliches Design • Witterungsschutz • Stadtplan/ Wegweiser • Paketstation/ Briefkasten • Zusatzangebote wie bspw. gastronomische Einrichtungen (z. B. Bäcker)

Es wird empfohlen, in den Ortschaften die Mobilpunkte auch zur Verbesserung der Versorgungssituation zu nutzen. Der Standort der Mobilpunkte sollte dabei Synergien zwischen verknüpfter Mobilität und Nahversorgung ermöglichen. Sie könnten beispielsweise dort eingerichtet werden, wo bereits Versorgungsstrukturen (Kioske, Getränkehandel etc.) vorhanden sind, in vorhandene leerstehende Bebauung (um diese wieder mit Leben zu füllen) oder an zentralen öffentlichen Räumen.

Mobilpunkte als Ergänzung bereits vorhandener Versorgungsstrukturen

Nahversorger/Einzelhändler, die bereits in den Ortschaften etabliert sind, können durch eine Erweiterung ihres Warenangebots und durch die Ergänzung von Mobilitätsangeboten eine wichtige Rolle bei der Schließung von Versorgungslücken übernehmen. Der Vorteil hierbei ist, dass diese Akteure bereits bei der Bevölkerung der Ortschaften bekannt sind und die Ladenlokale als wichtige soziale Anlaufstelle dienen.

Mobilpunkte und Leerstandsbehebung

Um vorhandene Potentiale zu nutzen und zur Vitalisierung der Ortschaften beizutragen, können einzelne Nutzungen der Mobilpunkte in vorhandene leerstehende Gebäude „einziehen“.

Mobilpunkte an öffentlichen Räumen

Eine weitere Option ist, die Mobilpunkte an zentralen öffentlichen Räumen zu etablieren.

Grundsätzlich sollen Mobilpunkte in direkter räumlicher Nähe zu bestehenden ÖPNV-Haltestellen platziert werden, um eine Verknüpfung zwischen den neuen und den bestehenden Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Ggf. ist in Einzelfällen eine Verlegung der Haltestelle sinnvoll, um die oben dargestellten Syner-

gien der Mobilpunkte zur Belebung der Ortsmitten und der Verbesserung der Versorgungsstrukturen nutzen zu können.

Mögliche Angebote die an Mobilstationen in den Ortschaften gebündelt werden können

Unter den dargestellten Rahmenbedingungen sehen wir zur Nutzung der Synergien folgende Angebote an den Mobilstationen für sinnvoll an:

Mobilitätsangebot

- Haltestelle des ÖPNV
- On-Demand-Haltestelle
- Radabstellanlagen mit Angebot an Schließfächern mit in diesen integrierten Ladestationen
- Dorf-Leihräder (insbesondere Lastenrad)
- Car-Sharing / Dorf Auto
- E-Ladesäulen
- Digitale Mitfahrbänke⁴⁶

Weitere Angebote

- Ortsplan/ Wegweiser
- Informationsstellen zum Mobilitätsangebot
- Witterungsschutz
- Sitzgelegenheiten
- 24/7 Paketstation/ Briefkasten (in Verbindung mit temporärer mobiler Nahversorgung auch Mietboxen für die Aufbewahrung von gelieferten Lebensmitteln)
- Kiosk / Ladenlokal Nahversorger (Tante-Emma-Läden) ggf. mit integrierten ergänzenden Dienstleistungen
- Mobile (temporäre) Nahversorger / Foodtrucks, mobile Küchen

Im Initialprojekt Gute Mobilität für alle – Pilotprojekt Mobilpunkt Dorf wird am Beispiel Festplatz Fürstenau ein möglicher Mobilpunkt mit der Integration von Nutzungen der Nahversorgung detailliert dargestellt.

⁴⁶ Siehe auch das Beispiel:
<https://www.bobenop.de/projekte/mitfahrbank/60-mf-aktuelles/234-mitfahrbank-app>

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Maßnahme 06: Verbesserung des Mobilitätsangebotes durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement ist gemäß FGSV (2018) „die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“.⁴⁷

Dabei muss Mobilitätsmanagement in den Ortsteilen von Höxter auf die spezifischen Bedingungen außerhalb der Kernstadt in einem eher dispersen, ländlich geprägten Raum eingehen.

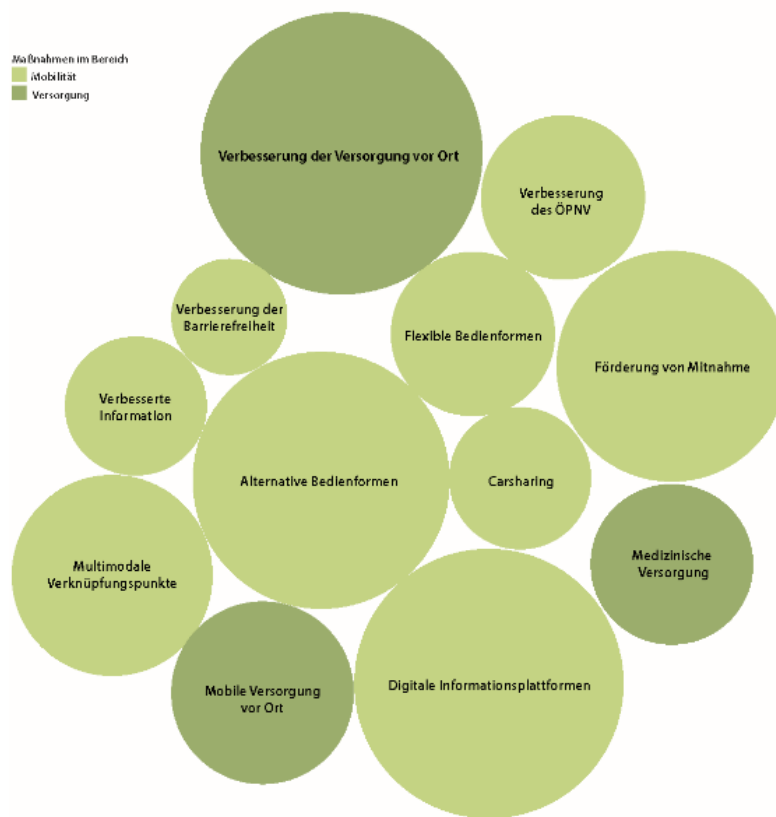
In der nachfolgenden Abbildung sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im ländlichen Raum dargestellt, die sich im Rahmen des bundesweiten Modellvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen herauskristallisiert haben.

Die meisten der genannten Maßnahmen sind bereits in den Maßnahmen 01 – 05 enthalten, insbesondere die Verbesserung der Versorgung und die Verbesserung und Flexibilisierung des ÖPNV-Angebotes.

Ein weiterer wichtiger, vielleicht entscheidender Baustein für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement in den Ortsteilen Höxters ist die Verknüpfung der verschiedenen Angebote, sowohl der Versorgungs- als auch der Mobilitätsangebote, um den gemeinsamen Nutzen zu steigern.

⁴⁷ FGSV: Empfehlung zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, EAM 2018

● **Abbildung 14:** Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im ländlichen Raum⁴⁸



Dem Mobilitätsmanagement kommt dabei auch insbesondere die Aufgabe zu, die verschiedenen Akteure in den Ortschaften zu vernetzen, um vielfältige auf die Ortschaft zugeschnittene Angebote zusammenzubringen.

Hierbei lassen sich grundsätzlich vier Akteursfelder unterscheiden, die alle auf das individuelle Mobilitätsverhalten einwirken: „Öffentliche Institutionen, Zivilgesellschaft, Privatwirtschaft und Verkehrserzeuger“⁴⁹. Also z.B. ÖPNV-Unternehmen, Paket- und Lieferdienste, Anbieter von Sharing-Angeboten, Bürgerinnen und Bürger, die ehrenamtlich Mobilitätsdienstleistungen erbringen und / oder private Sharing-Angebote organisieren, ortsansässige Versorger und Betriebe.

⁴⁸ Quelle: Dr. Bernd Buthe, Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2019

⁴⁹ vgl. u. a. FGSV 2018, S. 28 und Schwedes/Sternkopf/Rammert 2017, S. 69 f in Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2019, S. 58 ff

● **Abbildung 15:** relevante Akteure für das Mobilitätsmanagement⁵⁰



Folgende Handlungsfelder werden für das Mobilitätsmanagement in Höxter gesamtstädtisch und insbesondere mit Fokus auf die Ortsteile gesehen:

Kommunales Mobilitätsmanagement

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet einen übergeordneten Rahmen für die einzelnen operativen Handlungsfelder und unterstützt deren Umsetzung. Seine Aufgabe besteht darin, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen zu koordinieren und entsprechend der verkehrspolitischen Ziele auszurichten. Neben dieser Ausrichtung nach innen bildet es auch den Rahmen und ist fördernder Faktor, vielfach auch Voraussetzung, für Einzelprojekte in den operativen Handlungsfeldern des zielgruppenbezogenen Mobilitätsmanagements. Für ein kommunales Mobilitätsmanagement in Höxter erscheinen insbesondere folgende Handlungsfelder bzw. Zielgruppen von Bedeutung:

- Übergeordnete Maßnahmen des Mobilitätsmanagements - Etablierung von Strukturen, u.a.
 - Prüfung der Einrichtung einer Kompetenzstelle Mobilität in Höxter, um im Zusammenhang die im Mobilitätskonzept beschriebenen Ziele und Aufgaben sowie personelle Verstärkungen zu bündeln.
 - Prüfung von (Förder)Programmen zur Unterstützung von Akteuren außerhalb der Stadtverwaltung (u.a. Unternehmen und Betrieben), mit Hilfe

⁵⁰ Alexander Rammert, Akteure des Mobilitätsmanagements in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2019, S. 58 ff

von individuellen Beratungen und Workshops Prozesse oder Projekte des Mobilitätsmanagements anzustoßen.

- Mobilitätsmanagement in der Höxteraner Verwaltung („Kommune als Vorbild“) u.a. mit
 - einem emissionsarmen kommunalen Fuhrpark mit mehr Fahrrädern, Pe-delecs und Lastenrädern sowie E-Fahrzeugen
 - Einführung eines Corporate CarSharings der Stadtverwaltung als „pulsie-rendes Modell“⁵¹ (siehe auch HF 04 Neue vernetzte Mobilität), Weiter-entwicklung zu einem stadtweiten E-Car-Sharing in Kooperation mit der GWH Höxter, mit Betrieben / Unternehmen in der Stadt Höxter und loka-len Akteuren und Initiativen (Dorf-Auto)
 - Fahrradabstell- und Lademöglichkeiten in der Stadtverwaltung
 - Duschen und Umkleieräume für Radfahrer
 - „Job-Tickets“ für die Anreise mit dem ÖPNV
 - Bewirtschaftung der Parkplätze der Stadtverwaltung
- Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung und Siedlungsentwicklung, (siehe Maßnahme 01) sowie u.a.
 - Organisation von Zusammenarbeitsstrukturen für eine integrierte Sied-lungs- und Mobilitätsentwicklung
 - zur Umsetzung der angestrebten integrierten Entwicklung Einbeziehung weiterer wichtiger Akteure wie Investoren bzw. Bauherren und die Mobili-tätsanbieter
 - Willkommens-/ Neubürgerpaket der Stadt Höxter mit Anreizen und Infor-mationen für eine umweltverträgliche Mobilität (z.B. ÖPNV-Schnupperticket) in Zusammenarbeit mit nph und Wohnungsbauunter-nehmen

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

⁵¹ Aktuell Beteiligung der Stadt Höxter an einem kreisweiten Car-Sharing-System mit 2 Fahrzeugen

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Unternehmen sind ein wesentlicher Verkehrserzeuger, besonders in den Spitzenstunden. Betriebliches Mobilitätsmanagement analysiert und optimiert den durch Unternehmen verursachten Personenverkehr, also Pendlerverkehr, Dienstwege und Dienstreisen sowie Besucherverkehr.

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

● **Abbildung 16:** Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement⁵²



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

⁵² Quelle: Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement, IHK Mittlerer Niederrhein zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (<https://www.ihk-krefeld.de/de/energie-und-umwelt/mobilitaet/betriebliches-mobilitaetsmanagement.html>)

Ggf. können auch finanzielle und/oder organisatorische Förderungen der Unternehmen für die Durchführung von Mobilitätsmanagement sinnvoll sein.

Zur Entwicklung eines stadtweiten E-Carsharing-Angebotes (siehe auch kommunales Mobilitätsmanagement) sind Beteiligungen ansässiger Betriebe zu prüfen und anzuregen.

Weitergehende Informationen:

Best Practice-Beispiele zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement:

<https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/handlungsfelder/betriebe/best-practice>

Mobilitätsmanagement der Verkehrsunternehmen / des Verkehrsverbundes

In den ländlich geprägten Ortschaften Höxters mit der hohen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Sicherstellung der Mobilität und der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele in Höxter sind auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements von Seiten der Verkehrsunternehmen / des Verkehrsverbundes von hoher Bedeutung. Im Handlungsfeld 04 Neue vernetzte Mobilität sind hierzu folgende Maßnahmen benannt (siehe auch dort)

- **HöxterMobil: Mobilitätskarte**

Die „HöxterMobil – Mobilitätskarte“ ermöglicht den Zugang und die Nutzung zu allen städtischen Verkehrsmitteln durch ein einheitliches Medium ohne sich für jedes Verkehrsmittel eine eigene Fahrkarte kaufen zu müssen (Kundenkarte). Sie ermöglicht ein einfaches Nutzen sämtlicher Verkehrsangebote in der Stadt, wie die Bezahlung von Bus- oder Zugtickets, Parkplatzgebühren oder die Öffnung und Ausleihe von Car- und Bike-Sharingangeboten. Ebenso sind Radinfrastrukturen wie Fahrradboxen in die HöxterMobil-Karte zu integrieren. Zur Bewerbung der HöxterMobil-Karte ist eine intensive Marketingstrategie durchzuführen, um so die Nutzung der HöxterMobil-Karte zu fördern (z. B. in Form von Schnupperangeboten, Flyer, Broschüren etc.).

- **HöxterDigital: Mobilitätsplattform**

Durch die „HöxterDigital: Mobilitätsplattform“ soll ein digitales Medium für die Fahrgastinformation, den Vertrieb und die Kommunikation (multimodale Anwendung) geschaffen werden. In der Mobilitätsplattform sind Funktionen wie die Fahrplanauskunft, mögliche Standorte und Verfügbarkeit von Sharingangeboten, ein Routing (auch für intermodale Wegeketten) und die Buchung der jeweiligen Verkehrsmittel integriert (siehe hierzu auch „HöxterMobil: Mobilitätskarte“). Ziel der Plattform ist die Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens, die Bündelung von Mobilitätsangeboten/ Verkehrsströmen und eine kundenorientierte Informations- und Betriebs-

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

plattform, welche eine flexible und individuelle Mobilität (Mobility as a Service – MaaS) ermöglicht.

Als ergänzende Maßnahme wird das Angebot eines Pedelec-Verleihs für die kombinierte Nutzung von SPNV/ÖPNV und Pedelec zur Verbesserung der Verknüpfung von ÖV und Rad empfohlen.

- **ÖV-Pedelec Höxter / nph:**

Vorbild für die empfohlene Maßnahme ist das BikeExtra-Projekt des NVV (Laufzeit 2018 – 2021). Bei diesem können Kunden mit Jahresabo Pedelecs (E-Bikes), die für die Wege von zuhause bis zu den Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen, aber auch für Aktivitäten in der Freizeit oder für alltägliche Besorgungen wie Einkaufen genutzt werden können, für einen Zeitraum von 10 Monaten zu einem Festpreis mieten. Nach Ablauf der 10 Monate können die Pedelecs zurückgegeben oder zu einem Vorzugspreis erworben werden.⁵³

Es wird empfohlen, ein entsprechendes Projekt in Kooperation mit dem nph zu initiieren, z.B. für den Kreis Höxter oder auch weitere Teile des nph-Gebietes.

Weitergehende Informationen:

Weitergehende Informationen zum BikeExtra-Projekt des NVV

<https://www.nvv.de/service-projekte/fahrrad#c7632>

<https://www.nvv.de/der-nvv/aktuelles/pressemitteilung/nvv-startet-mit-projekt-bikeextra-in-die-pedelec-saison-2020-anmeldung-fuer-elektrofahrrad-nutzung-ab-sofort-moeglich>

⁵³ <https://www.nvv.de/service-projekte/fahrrad#c7632>
<https://www.nvv.de/der-nvv/aktuelles/pressemitteilung/nvv-startet-mit-projekt-bikeextra-in-die-pedelec-saison-2020-anmeldung-fuer-elektrofahrrad-nutzung-ab-sofort-moeglich>

Initialprojekt - Mobilpunkt Dorf

Gute Mobilität für alle – Initialprojekt Mobilpunkt Dorf

Um das Mobilitätsangebot zu verknüpfen und zu bündeln sowie auch die Versorgungssituation in den Ortschaften zu verbessern, sollen in den Ortsteilen Mobilpunkte eingerichtet werden. Neben den bestehenden ÖPNV-Angeboten sollen weitere Mobilitätsangebote, wie Dorf-Leihräder (insbesondere Lastenräder), Ladesäulen für E-Mobilität sowie (ggf. durch die Bewohner organisierte) Car-Sharing Angebote geschaffen werden. Des Weiteren sollen unternehmensneutrale Paketstationen sowie Nahversorgungsstrukturen (Tante-Emma-Läden, Dorfläden, mobile Küche etc.) ergänzt werden, um Einkaufs- und Versorgungsfahrten in die Kernstadt zu reduzieren und Warenlieferungen zu bündeln. Um einen Wiedererkennungseffekt der Mobilpunkte zu erzielen, sollten diese ein einheitliches wiedererkennbares Design aufweisen. (Siehe hierzu auch Handlungsfeld „Neue vernetzte Mobilität“ Maßnahme „Stadtweites Netz an intermodalen Verknüpfungspunkten“)

Beispiel Festplatz Fürstenau:

Für die Ortschaft Fürstenau wurde der Festplatz als Potentialraum zur Errichtung eines Mobilpunkt Dorfs ausgemacht. Die Ortschaft Fürstenau weist neben den vorhandenen Bushaltestellen keine nachhaltigen Mobilitätsangebote und nur ein eingeschränktes Nahversorgungsangebot auf.

Empfohlen wird die Einrichtung eines Mobilpunkt Dorf am Festplatz Fürstenau mit den unten dargestellten Angeboten zu prüfen.

Der Festplatz Fürstenau an der Detmolder Straße / An den Teichen würde sich anbieten, einen Mobilpunkt Dorf zu entwickeln und so das Mobilitätsangebot der Ortschaft zu verbessern und das Nahversorgungsangebot zu ergänzen. Die räumliche Nähe zur bestehenden Haltestelle des Stadtbusses HX4 bietet sich an, um eine Verknüpfung mit den potentiell neuen Mobilitätsangeboten zu erreichen und so intermodale Wegeketten zu ermöglichen.

Versorgungs- und Mobilitätsangebote (in Ergänzung zur Haltestelle) an der Mobilstation Dorf Fürstenau könnten sein:

- (virtuelle) On-Demand-Haltestelle
- E-Ladesäulen für Dorf-Autos (Car-Sharing) und private Pkw
- Dorf-Leihräder/Lastenrad
- witterungsgeschützte Radabstellanlagen
- Digitale Mitfahr-Bank
- 24/7 Paketstation (Unternehmensunabhängig)
- Stellplatz für mobile Tante-Emma-Läden / Mobile Küchen
- Stadtplan/Wegweiser, Informationssäule
- Platz für temporäre Sitzgelegenheiten
- konsumfreie Sitzgelegenheiten

Die folgende Konzeptskizze stellt eine mögliche räumliche Nutzung des Festplatzes mit den oben genannten temporären/mobilen Angeboten dar.

Da der Festplatz auch weiterhin als Festplatz für Veranstaltungen dienen soll, wird für

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

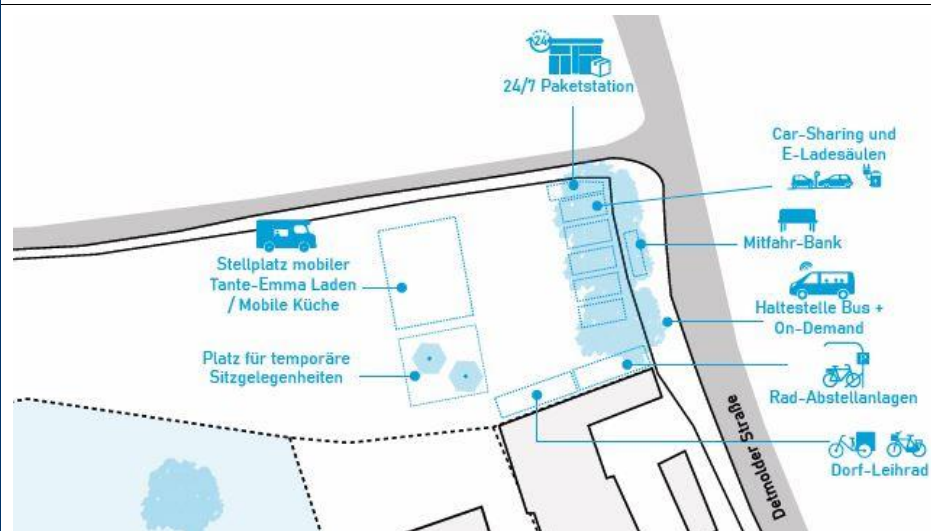
November 2023

diesen Standort empfohlen, mobile bzw. temporäre Versorgungsangebote zu schaffen und einen möglichst geringen Flächenverbrauch der fest zu installierenden Mobilitätsangebote zu generieren. Neben der Paketstation sind dies die Ladesäulen inklusive Stellplätze für E-Mobilität und die Stellplätze für die Dorf-Leihräder/Lastenräder sowie die Radabstellanlagen.

Die Stadt Höxter soll die Etablierung der Mobilstation am Festplatz Fürstenau prüfen und gemeinsam mit dem Ortsrat mögliche Akteure für die verschiedenen Angebote am Mobilpunkt akquirieren bzw. zusammenbringen.

Folgende Aspekte können als Anhaltspunkte zur Einbindung der Einwohnerinnen und Einwohner Fürstenaus dienen:

- Aufruf an Einwohner der Ortschaft Fürstenau bzgl. Interesse an Nutzung von Dorf-Leihrädern/E-Autos
- ggf. Aufruf für ehrenamtlichen Fahrdienst für E-Auto zu bestimmten Zeiten, um Seniorinnen und Senioren ein weiteres Mobilitätsangebot zu ermöglichen
- Mögliche Träger der Dorf-Autos/ der Dorf-Leihräder bzw. Lastenräder könnte der Ortsrat oder ein bestehender oder ein neu zu gründender Verein sein
- Die Buchung der Fahrzeuge könnte zum Beispiel über eine App oder Webgestützt erfolgen, um die Organisation und den Zugriff einfach zu handhaben. Parallel sollte aber auch eine telefonische Buchung möglich sein, die dann von einer zuständigen Person in die App übertragen wird.



(Hochauflösende PDF der Konzeptskizze im Anhang)

**Best Practice
Beispiele:**

Rad+BUS mobilStation“ in Mettingen

Ein Beispiel für die Einrichtung einer Rad- und Bus Mobilstation in einem ländlich geprägten Gebiet, ist die „Rad+BUS mobilStation“ in Mettingen:

<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilstaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen>



E-Dorfauto Aller Leinetal

Ein gutes Beispiel zur Etablierung eines Dorf-Autos zeigt die Region Aller-Leine-Tal, die im Kontext des LEADER-Programms gefördert wurde und ein Dorf-E-Auto eingerichtet hat.

<http://www.wirfuerschwarmstedt.de/joomla/index.php/20-aktuelles/aktuelle-meldungen/2317-aktuelles-2016-03-27-leader-e-dorfautos>



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Bewertung	
Zeitraum	Mittelfristig
Priorität	Mittel
Zielgruppe	Bewohnerinnen und Bewohner der Ortschaft Lühtringen
Zuständigkeit	Stadt Höxter, Bewohner*innen und Bewohner
Partner / Beteiligte	Vereine, Lieferdienste (Paketstationen), Sharing-Anbieter,
Synergien mit anderen Planungen	Handlungsfeld Neue Mobilität - Mobilstationen
Klimawirkung	Mittel
Grobschätzung erwarteter Kosten	Mittel
Fördermöglichkeiten	Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) Projektförderung durch die Leader-Region Kulturland Kreis Höxter (zu prüfen) https://www.leader-in-hx.eu/de/index.php
Abschätzung Veränderungspotenzial / Modal Shift	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes, Verringerung des Anteils von Privat-MIV

Anhang

Beispiele Mobilstationen

Mobilitäts-Hub

Beispiel: Bahnhof Höxter/ Rathaus



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Standortbeschreibung

Kernstadt, dicht besiedelt, Mischnutzung

Verkehrsangebote

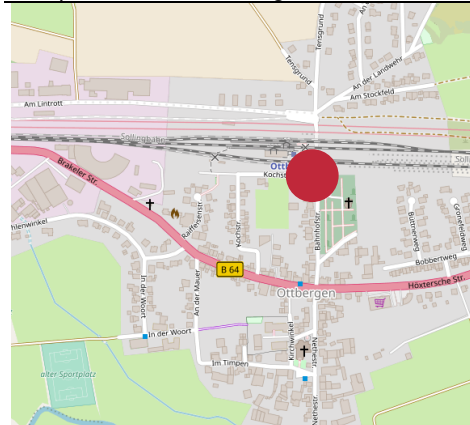
- SPNV-Anschluss
- Bushaltestelle (Stadtbus, Regionalverkehr, ggf. Fernbus)
- Pkw-Parkplätze (P+R)
- Bike+Ride Station/ hochwertige Fahrradabstellanlagen
- Fahrradverleihstation
- Ladestationen für E-Bikes und E-Autos
- Carsharing (Corporate Carsharing)
- Taxi

Zusatzangebote

- Einheitliches Design
- Witterungsschutz
- Stadtplan/ Wegweisung
- Digitale Fahrgastinformation
- Notruf-/ Informationssprechstelle
- Verkaufsautomaten
- Sitzgelegenheiten
- W-LAN Punkt
- Aufenthaltsraum/ Service-Punkt
- Öffentliche WC-Anlagen
- Paketstation/ Briefkasten
- Schließfächer für Gepäck
- ggf. Fahrradreparatur-Punkt

Mobilstation

Beispiel: Bahnhof Ottbergen



Standortbeschreibung

dörflicher Siedlungsbereich, zentrale Lage/ Bahnhof

Verkehrsangebote

- überwiegend SPNV-Anschluss
- Bushaltestelle (Stadtbus, Regionallinie)
- Pkw-Parkplätze (P+R)
- Bike+Ride Station/ hochwertige Fahrradabstellanlagen
- Fahrradverleihstation
- Ladestationen für E-Bikes und E-Autos
- Carsharing (Dorfauto/Corporate Carsharing)
- ggf. Taxi

Zusatzangebote

- Einheitliches Design
- Witterungsschutz
- Stadtplan/ Wegweiser
- Verkaufsautomaten, Kiosk
- Sitzgelegenheiten
- W-LAN Punkt
- Paketstation/ Briefkasten
- ggf. Fahrrad-Reparatur-Steile/ Reparaturautomat
- ggf. Schließfächer für Gepäck

Mobilpunkt Stadt

Beispiel: Technische Hochschule Ostwestfalen – Lippe, Standort Höxter



Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Standortbeschreibung

Kernstadt, dicht besiedelter (Wohn-)Bereich/ Quartiersebene

Verkehrsangebote

- Bushaltestelle
- Fahrradverleihstation (inkl. Ladestation)
- Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt)
- Pkw-Stellplätze
- Carsharing
- ggf. Ladestationen für E-Bikes und E-Autos

Zusatzangebote

- Einheitliches Design
- Witterungsschutz
- Fahrrad-Reparatur-Stele/ Reparaturautomat
- Stadtplan/ Wegweiser
- Paketstation/ Briefkasten
- Zusatzangebote wie bspw. Öffentlicher Bücherschrank

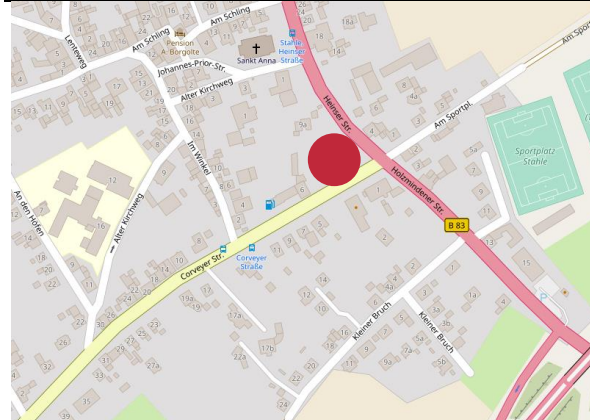
Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Mobilpunkt Dorf

Beispiel: Stahle, Tankstelle Corveyer Straße



Foto

Standortbeschreibung

dörflicher Bereich, vorwiegend Wohnnutzung, vereinzelte Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen

Verkehrsangebote

- Bushaltestelle
- Fahrradverleihstation (inkl. Ladestation)
- Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt)
- Standort für CarSharing / Dorfauto

Zusatzangebote

- Einheitliches Design
- Witterungsschutz
- Stadtplan/ Wegweiser
- Paketstation/ Briefkasten
- Zusatzangebote wie bspw. Gastronomische Einrichtungen (z. B. Bäcker)

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Handlungsfeld Rad-Stadt-Höxter	15
• Tabelle 2: Handlungsfeld Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen	43
• Tabelle 3: Handlungsfeld Bequem und flexibel mit dem ÖV unterwegs	69
• Tabelle 4: Handlungsfeld Neue vernetzte Mobilität	83
• Tabelle 5: Kategoriengruppen im Straßennetz nach RIN	101
• Tabelle 6: Verknüpfung von Verkehrswegekategorien nach RIN mit möglichen Stadtstraßen-Typen nach der RAS	105
• Tabelle 7: Handlungsfeld „Stadtverträglicher Verkehr – einfach und gezielt zum nächsten freien Parkplatz“	130
• Tabelle 8: Handlungsfeld Ortschaften mit der Kernstadt und untereinander nachhaltig verbinden	144

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Qualitätsstandards für das Radnetz OWL (Teil 1 + 2)	21
• Abbildung 2: Regelbreiten für innerorts und außerorts des Radnetzes OWL (ohne Radschnellverbindungen)	22
• Abbildung 3: Maßnahmen des Radnetzes OWL-Netz	28
• Abbildung 4: Beispiel Fahrradbrücke parallel zur ehemaligen Eisenbahnbrücke bei Rastatt-Wintersdorf	29
• Abbildung 5: Ausschnitt städtebauliches Entwicklungskonzept Höxter 2018	71
• Abbildung 6: Mobilitäts-Hub Berliner Platz	92
• Abbildung 7: Nutzungsprofil Gebäudekubatur	93
• Abbildung 8: Vorgehensweise zur schrittweisen Ermittlung eines empfohlenen Straßenquerschnittes (FGSV: RAS 06, Bild 24 Schrittweise Ermittlung eines empfohlene Querschnitts, Seite 34)	108
• Abbildung 9: Beispiel Umgestaltung der OD in Rudersberg: Situation vor und nach dem Umbau	117
• Abbildung 10: Beispiel Illustration, dynamisches Parkleitsystem Höxter	136
• Abbildung 11: überwiegende Verkehrsmittelnutzung nach Wegezielen (Mehrfachauswahl möglich)	141
• Abbildung 12: Dorfladen Grambow	150
• Abbildung 13: Kombibus für Personen- und Güterverkehr	151
• Abbildung 14: Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im ländlichen Raum	155

Stadt Höxter

**Integriertes
Mobilitätskonzept
2035**

November 2023

- Abbildung 15: relevante Akteure für das Mobilitätsmanagement 156
- Abbildung 16: Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement 158

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Radverkehrsnetz 19
- Karte 2: Radnetz und zentrale Maßnahmen Innenstadt 34
- Karte 3: Vorrangbereiche Nahmobilität und zentrale Maßnahmen der Fußverkehrsförderung 44
- Karte 4: Entwurf Fußwegenetz und Maßnahmen im Innenstadtbereich 46
- Karte 5: Promenade in Kassel, Goethestraße / Rudolphsplatz 62
- Karte 6: Handlungskonzept flexibel mit dem ÖV unterwegs 70
- Karte 7: Konzept vernetzte Mobilität und intermodale Verknüpfungspunkte 84
- Karte 8: Vorschlag zur Definition des Straßenhauptnetzes 102
- Karte 9: Definition Straßenhauptnetz 106
- Karte 10: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Haupt- und Nebennetz 115
- Karte 11: Konzeptkarte ruhender Kfz-Verkehr und Parkraumbewirtschaftung 131
- Karte 12: Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt nachhaltig verbinden 145

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de