

Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035

Dokumentation zur zweiten Online-Beteiligung



MOBILITÄTS KONZEPT HÖXTER 2035

Mein Höxter - Meine Mobilität!

Beteiligen Sie sich bei der Erstellung
des Mobilitätskonzepts für Höxter.

Ab dem 15.03.2021 ist die zweite Online-Beteiligung
zum Mitmachen für Sie freigeschaltet!



www.mein-hoexter-meine-mobilitaet.de

Integriertes Mobilitätskonzept Höxter 2035

Dokumentation zur zweiten Online-Beteiligung



Höxter

Auftraggeber
Stadt Höxter
Abt. Planung und Umwelt
Westerbachstraße 45
37671 Höxter



Berlin • Hamburg • Kassel

Auftragnehmer
LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
www.LK-argus.de

Mai 2021

Inhalt

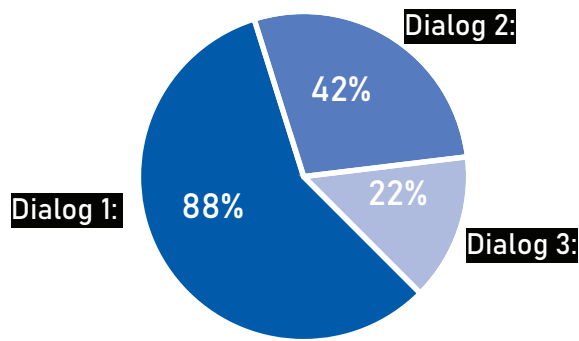
Besucherübersicht	S. 4
Dialog 1 - Bewertung der Swot-Analyse	S. 6-29
Übersicht	S. 6
SWOT-Fußverkehr	S. 8-9
SWOT-Radverkehr	S. 10-13
SWOT-Kfz-Verkehr	S. 14-17
SWOT-Wirtschaftsverkehr	S. 18-21
SWOT-ruhender Verkehr	S. 22-25
SWOT-ÖPNV	S. 26-29
Dialog 2 - Bewertung der Leitziele	S. 30-41
Übersicht	S. 32
Leitziel - Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel	S. 22
Leitziel - Konsequente Förderung des Radverkehrs	S. 34
Leitziel - Digitalisierung der Mobilitätsangebote	S. 35
Leitziel - Förderung alternativer Energien	S. 36
Leitziel - Verbesserung des ÖPNV/SPNV Angebots sowie Schaffung bedarfsorientierter Angebote	S. 37
Leitziel - Stärkung des Fußverkehrs	S. 38
Leitziel - Optimierung des ruhenden Verkehrs und Reduzierung von Parksuchverkehren	S. 39
Leitziel - Reduktion und Umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs	S. 40
Ranking der Leitziele	S. 41
Dialog 3 - Ideen und Maßnahmenvorschläge	S. 42-51
Übersicht	S. 44-45
Radverkehr	S. 46
Fußverkehr	S. 47
Kfz-Verkehr	S. 48
Öffentlicher Raum, Wirtschaftsverkehr, ruhender Verkehr	S. 49
E-Mobilität, ÖPNV/SPNV, anderes	S. 50

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.

Besucherübersicht



73 Teilnehmer



Dialog 1:

Bewertung der SWOT-Analyse

64 Nutzer

Dialog 2:

Bewertung der Leitziele

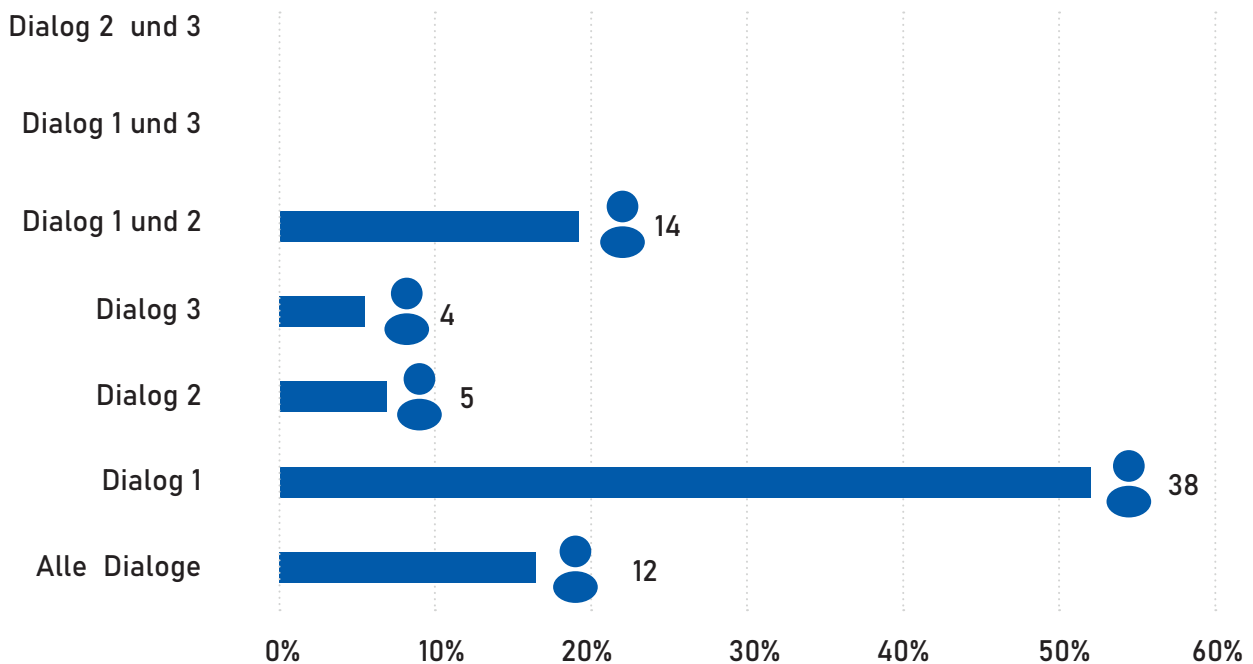
31 Nutzer

Dialog 3:

Ideen und
Maßnahmenvorschläge

16 Nutzer

Nutzerverhalten



Dialog 1:

Bewertung der
SWOT-ANalyse



64 Nutzer

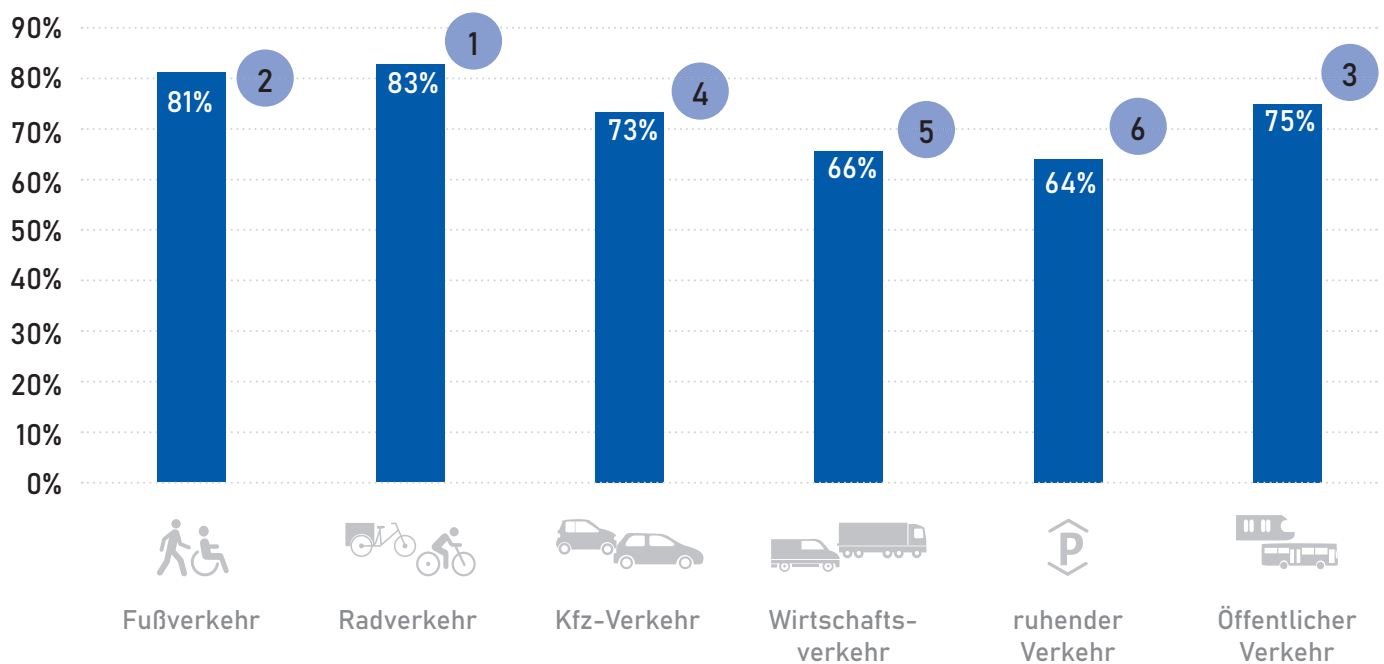
Bewertung der SWOT-Analyse

Anhand eines Multiple-Choice Fragebogens konnten die Teilnehmer die ausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zu den jeweiligen Verkehrsmitteln bewerten.

Das Themenfeld Kfz-Verkehr wurde von 47 Teilnehmern bewertet, der Wirtschaftsverkehr von 42 Teilnehmern und der ruhende Verkehr von 41 Teilnehmern.

Das Beteiligungsangebot wurde von 64 Personen genutzt.

Am häufigsten wurde das Themenfeld Radverkehr von 53 Teilnehmern, gefolgt von Fußverkehr mit 52 Teilnehmern und Öffentlicher Verkehr mit 48 Teilnehmern bewertet.





SWOT-Fußverkehr

Die Teilnehmer wurden danach gefragt, welcher der von den Gutachtern herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ihrer Meinung nach am bedeutendsten ist.

Für die Auswertung wurden die Angaben wie folgt kategorisiert:

■ bis inkl. 15 Nennungen	= niedrige Bedeutung	↘
■ ab 16-25	= mittlere Bedeutung	→
■ ab 26	= hohe Bedeutung	↗

*N = Anzahl der Nennungen

Stärken:



Kurze Wege innerhalb der Kernstadt	38 N	↗
Innenstadtnahe Naherholung durch Weser	36 N	↗
Kompakte Stadtstruktur der Kernstadt	26 N	↗
Wallanlagen	26 N	↗
Nutzungsvielfältiger Kernstadtbereich	15 N	↘
Gut gelegene Bahn-Haltepunkte	13 N	↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Schwächen:



Pflasterung in der Fußgängerzone	28 N	↗
Ortschaften weisen wenig Versorgungsfunktionen (Supermärkte, Einzelhandel, etc.) auf	25 N	→
Geringe Aufenthaltsqualität entlang der Weser	21 N	→
Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern auf Grund von Platzmangel	20 N	→
Gehwege entsprechen oft nicht den Standards	18 N	→
fehlende/mangelhafte Querungen	18 N	→
Überwiegend keine Barrierefreiheit	11 N	↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Chancen:



Landesgartenschau als Katalysator für Aufwertung der Gehwege / des öffentlichen Raums / entlang der Weser	32 N	↗
Vitalisierung des öffentlichen Raums	22 N	→
Aktuelle Sperrung der Weserbrücke für Schwerlastverkehr fördert die Reduzierung des Verkehrsaufkommens im südlichen Bereich der historischen Kernstadt und somit den Fußverkehr	19 N	→

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Risiken:



Fußgängerunfreundliche Fußinfrastruktur birgt Risiko einer erhöhten Kfz-Nutzung	25 N	→
Erhöhte Unfallgefahr sowie erhöhtes Konfliktpotential durch fehlende oder unzureichende Querungen	24 N	→
Exklusion Gehbehinderter oder mobilitätseingeschränkter Menschen durch fehlende Barrierefreiheit	23 N	→

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT-Fußverkehr

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen der benannten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gefragt.

Dabei wurden folgende Themen benannt:



Fehlende Erlebnispfade für z.B. Kinder - Weser-Radweg für Fußgänger und Fahrräder.



Der Verkehr fließt im nördlichen Bereich. Ein Überweg im Schulbereich ist zu wenig. Zu den Behörden Finanzamt, Kreisverwaltung fehlt dieser.



Kaum Bänke oder Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone, Ausnahme Marktplatz Höxter.



Zu wenig Zebrastreifen am Bahnhof, in der Nicolaistraße bei der Sparkasse und vorne am Wall.



Straßen und Wege teilweise in katastrophalen Zustand, auch und vor allem in der Ortschaft. Seit Jahren keine Verbesserung in Sicht.



Die Sperrung der Weserbrücke verlagert den Schwerverkehr unnötig auf die L- und K-Straßen im LK Höxter.



Keine Beleuchtung am Weserradweg.



Mehr Fußgängerampeln und Fußgängerüberwege.



Indirekte Beleuchtung des Weges durch Anstrahlen der Weserbrücke/ der Mauer der Eisenbahnlinie.

Haben wir Stärken, Schwächen, Chancen oder Risiken für den Fußverkehr vergessen? Dann teilen Sie uns dies bitte mit!

Dialog 1:

SWOT-Radverkehr

Die Teilnehmer wurden danach gefragt, welcher der von den Gutachtern herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ihrer Meinung nach am bedeutendsten ist.

Für die Auswertung wurden die Angaben wie folgt kategorisiert:

■ bis inkl. 15 Nennungen	= niedrige Bedeutung	↘
■ ab 16-25	= mittlere Bedeutung	→
■ ab 26	= hohe Bedeutung	↗

*N = Anzahl der Nennungen

Stärken:



touristische Radwege / Europaradweg (R1/R99...)	41 N	↗
Gute topografische Gegebenheiten in Teilbereichen Höxters insbesondere in den Tallagen der Weser sowie deren Zuführungen	25 N	→
Kompakte Kernstadt	8 N	↘
Radverkehrskonzept Höxter Altstadt	4 N	↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Schwächen:



Fehlende oder zu enge Radwege, fehlende bzw. verbliebene Markierungen zur Rad- und Fußverkehrsführung	40 N	↗
Kein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept	36 N	↗
Fehlende Anbindung an Ortsteile	33 N	↗
Kein gesamtstädtisches Radwegenetz	29 N	↗
Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und dem ruhenden Verkehr	26 N	↗
Mangelnde Pflege der Radinfrastruktur, Belagschäden	22 N	→
Teilweise mangelhafte Radabstellanlagen mit Vorderradhalterung	21 N	→
fehlende Bordabsenkungen in Querungs- oder Mündungsbereichen	19 N	→
Schlechte/keine koordinierte Ampelschaltungen für Radfahrer an den meisten Kreuzungen und Querungsstellen	16 N	→
Herausforderungen durch topografische Gegebenheiten zur Erreichung der höher gelegenen Siedlungsteile in der Kernstadt und den Ortsteilen	12 N	↘
Fehlende Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr	9 N	↘
Hohe Unfallbeteiligung von Radfahrern	5 N	↘
Unterführungen zum Teil zu niedrig	3 N	↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT-Radverkehr

Chancen:



Landesgartenschau als Katalysator für weitergehende Verbesserung der Radinfrastruktur	27 N ↗
Umsetzung der Planungen des Projekts Radnetz OWL mit der Erstellung eines Ostwestfalen-Lippe weiten Radwegenetzes verbessert die Anbindung der Ortsteile mit der Kernstadt und der Region	29 N ↗
Steigerung des Radverkehrsanteils bei Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und somit Reduzierung von Verkehrsbelastungen	28 N ↗
Imageverbesserung durch Radverkehrsförderung	25 N →
Touristische Ziele / Naherholungsziele sind gute Voraussetzungen zur Steigerung des Radverkehrsanteils	21 N →
Förderung der individuellen Gesundheit	20 N →
Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden durch die Neuregelungen der Straßenverkehrsordnung (vergrößerte Überholabstände, punktuelle Überholverbote, etc.)	18 N →
Verbesserung von Kreuzungen und Querungsstellen in Abstimmung mit den Straßenbaulasträgern	17 N →
Pedelec als Chance, die Erreichbarkeit zwischen Quellen und Zielen am Berg sowie die Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt zu verbessern	13 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Risiken:



Schlechte Infrastruktur sowie ungünstige Ampelschaltungen für den Radverkehr erhöhen das Unfallrisiko und den Kfz-Verkehr. Durch mangelnde Infrastruktur werden ängstliche Verkehrsteilnehmer nicht darin unterstützt, das Rad zu nutzen.	31 N ↗
Verschlechterung des Images Höxters, sollten die Bedingungen für den Radverkehr nicht verbessert werden.	27 N ↗
Erhöhung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern	21 N →
Elterntaxi-Effekt könnte verstärkt werden	12 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT-Radverkehr

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen der benannten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gefragt.

Dabei wurden folgende Themen benannt:

Haben wir Stärken,
Schwächen, Chancen oder
Risiken für den Radverkehr
vergessen?
Dann teilen Sie uns dies bitte
mit!



Radwege sollten/müssen vom KFZ-Verkehr räumlich getrennt werden. Am Beispiel Driburg sieht man, dass die Autofahrer die Markierungen nicht beachten, darauf parken, Linksabbieger rechts überholt werden.



Es gibt keine beleuchteten Fahrradwege, auch die touristischen Radwege rechts und links der Weser sind unbeleuchtet, dabei ist der Urlaub im eigenen Land auch in den dunklen Monaten sehr beliebt.



Der nördliche Teil (Rohrweg), in der Verlängerung zur Schelpe bietet eine hervorragende Möglichkeit zur Verbesserung im Radverkehr.

Dialog 1:

SWOT- Kfz-Verkehr

Die Teilnehmer wurden danach gefragt, welcher der von den Gutachtern herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ihrer Meinung nach am bedeutendsten ist.

Für die Auswertung wurden die Angaben wie folgt kategorisiert:

■ bis inkl. 15 Nennungen	= niedrige Bedeutung	↘
■ ab 16-25	= mittlere Bedeutung	→
■ ab 26	= hohe Bedeutung	↗

*N = Anzahl der Nennungen

Stärken:



Erreichbarkeiten der Ortsteile und der Kernstadt durch vorhandenes Straßennetz	25 N →
Umgehungsstraße um den Altstadtbereich	22 N →
Gute regionale Anbindung	17 N →
Lärmaktionsplan zur Reduzierung der Lärmbelastungen mit Maßnahmenkatalog	7 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Schwächen:



Fehlende/schleppende Umsetzung von vorhandenen Planungen (Neubau der Weserbrücke und Sperrung für den Kfz-Verkehr, schleppende Umsetzungen der Neutrassierung B64(83) ...)	35 N ↗
Hohe Verkehrsbelastungen insbesondere auf der L755 und der B64 (83) zwischen Ottbergen bis Albaxen sowie im Kernstadtbereich	24 N →
Sehr hoher Motorisierungsgrad der Bevölkerung	22 N →
Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern wegen begrenztem Raum	22 N →
Hohe Verkehrsbelastung einiger Ortsteile	18 N →
Kein definiertes Vorbehaltsnetz (Vorfahrtsnetz) für den Kfz-Verkehr, durch das Verkehrsflüsse gebündelt und optimiert werden	6 N ↘
Steigende Unfallzahlen mit hoher Pkw-Beteiligung	5 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT- Kfz-Verkehr

Chancen:



Berücksichtigung von nachhaltigem Mobilitätsangeboten bei der Entwicklung von Gewerbe- und Siedlungsflächen kann positiven Einfluss auf zukünftige Verkehre nehmen und Verkehrsbelastungen entgegenwirken	22 N →
Verkehrsentlastung (Lärm, Luft, Stau) durch Umsetzung vorhandener Planungen	20 N →
Verkehrsreduzierung und Attraktivierung des südlichen Altstadtbereichs	12 N ↘
Einflussnahme der Verkehrsentwicklungen durch betriebliches Mobilitätsmanagement	10 N ↘
Lärmreduzierung und Geschwindigkeitsreduzierungen bei Umsetzung des Lärmaktionsplans	9 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Risiken:



Weiterhin Belastungen der Ortsteile Godelheim und Ottbergen wegen fehlender Ortsumgehung, damit auch Erschwerung der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, da langfristige Planung der kurzfristigen Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen „im Weg“ steht	26 N ↗
Erhöhung des Anteils motorisierter Individualverkehre bei einer auf das Auto ausgerichteten Stadtentwicklung	22 N →
Planungen zum Gewerbegebiet im Weddelfeld erzeugen potentiell ein hohes Verkehrsaufkommen, wodurch bei fehlender Direktanbindung und bei Nichtberücksichtigung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten das Risiko von erhöhten Verkehrsbelastungen besteht.	13 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT - Kfz-Verkehr

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen der benannten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gefragt.

Dabei wurden folgende Themen benannt:

 Radwege sollten/müssen vom KFZ-Verkehr räumlich getrennt werden. Am Beispiel Driburg sieht man, dass die Autofahrer die Markierungen nicht beachten, darauf parken, Linksabbieger Rechts überholt werden.

 Verkehrsführung zur Innenstadt über Corvey, Roonstr., Rohrweg. Hohe Belastung, hohe Feinstaubentwicklung.

 Straße nach Boffzen ist ungünstig, da der gesamte Verkehr durch die Kernstadt läuft.

 Mangelhafte Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Richtung Norden (Hameln, Hannover) macht das Auto notwendig, um mobil zu sein. Große Entfernung zur nächsten Autobahn erhöht Verkehrsaufkommen.

 In der ländlichen Umgebung ist Höxter nur adäquat durch PKW-Mobilität erreichbar und damit langfristig wirtschaftlich und als Krisenzentrum mit entsprechenden Arbeitsplätzen.

 Ausbau E-Mobility, MonoCap auf alten Schienen, Park and Ride, Anbindung an ein Autobahn-Netz.

 Dauerhafte Sperrung der L946 zwischen Fürstenau und Albaxen für den Schwerlastverkehr. Umleitung über die dafür vorgesehene und für die Entlastung der Ortschaften gebaute B239.

 Schwerlastverbot von Fürstenau durch Bödexen nach Albaxen. Die aktuelle Sperrung zeigt, dass es auch so klappt. Beruhigung und Entlastung der Dörfer durch die Umgehungsstraße!

 Tempo 30 und Einbahnstraßenregelung.

 Schaffung von weiteren Ladesäulen.

 Der KFZ-Verkehr in der Altstadt sollte so unattraktiv wie nur möglich gestaltet werden. Warum nicht in Zukunft die Parkplätze der LGS und einen Shuttelservice nutzen?!

Haben wir Stärken, Schwächen, Chancen oder Risiken für den Kfz-Verkehr vergessen? Dann teilen Sie uns dies bitte mit!

SWOT-Wirtschaftsverkehr

Die Teilnehmer wurden danach gefragt, welcher der von den Gutachtern herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ihrer Meinung nach am bedeutendsten ist.

Für die Auswertung wurden die Angaben wie folgt kategorisiert:

■ bis inkl. 15 Nennungen	= niedrige Bedeutung
■ ab 16-25	= mittlere Bedeutung
■ ab 26	= hohe Bedeutung

*N = Anzahl der Nennungen

Stärken:



Attraktiver Wirtschaftsstandort mit zahlreichen international agierenden Unternehmen	24 N →
Aktuelle Sperrung für Kfz über 3,5 Tonnen im Bereich der historischen Kernstadt	21 N →
Anbindung durch klassifiziertes Straßennetz gewährleistet	11 N ↘
Entwicklungsstandort im Weddelfeld	6 N ↘
Geringe Unfallbeteiligung des Güterkraftverkehrs im Jahr 2019	2 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen
↓

Schwächen:



Keine kurze Wegeführung des Schwerlastverkehrs, da keine direkte Autobahnanbindung vorhanden ist / Belastungen von Ortsteilen durch fehlende Umgehungsstraßen	30 N ↗
Kein vorhandenes Potential zu Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene	29 N ↗
Hohe Verkehrsbelastungen durch den Schwerlastverkehr insbesondere im Bereich der B64/B83 zwischen Ottbergen/Godelheim und der Kernstadt	26 N ↗

Abnehmende Anzahl der Nennungen
↓

Chancen:



Berücksichtigung der Trends des Online-Handels und der damit zusammenhängenden Kurier- und Expressdienste durch Schaffung von ausgewiesenen Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr. Dies verhindert Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und regelwidriges Verhalten	25 N →
Schaffung von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe und Angebot zur Bündelung des Warentransports von Gütern.	25 N →
Neubau B64(83)n zur Entlastung der Ortschaften Godelheim und Ottbergen	20 N →
Entlastung der Ortschaften Stahle und Albaxen von Schwerlastverkehr bei direkter Anbindung des Wirtschaftsparks an die B 64(83)	18 N →
Nutzen alternativer Antriebe zur Verbesserung der Luftqualität	15 N ↘
Entwicklungspotential des Gewerbegebiets am Weddelfeld als Gewerbegebiet mit Fokus auf Klimabelange und Nachhaltigkeit.	12 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Risiken:



Verstärkungen der Belastungen in den Orten Godelheim, Ottbergen, Stahle, Albaxen und der Kernstadt durch potentielle Erhöhung der Lkw-Verkehre	27 N ↗
Erhöhung von Konflikten zwischen Kurier- und Expressdiensten (DHL, UPS, etc.) und anderen Nutzern des Straßenraums	15 N →

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT-Wirtschaftsverkehr

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen der benannten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gefragt.

Dabei wurden folgende Themen benannt:

Haben wir Stärken,
Schwächen, Chancen oder
Risiken für den Radverkehr
vergessen?
Dann teilen Sie uns dies bitte
mit!



Hoher Schwerlastverkehr auf der L946, die als Abkürzung der aus Holzminden kommenden LKW genutzt wird (zur Zeit vollgesperrt, ab Mai wieder geöffnet).



Der Schwerlastverkehr muss auch aus dem nördlichen Bereich herausgehalten werden. Wegen Sperrung der Weserbrücke wird die Umleitung über Hol-Corvey-Rohrweg genutzt



Dauerhafte Sperrung der L946 zwischen Fürstenau und Albaxen für den Schwerlastverkehr. Umleitung über die dafür vorgesehene und für die Entlastung der Ortschaften gebaute B239.



Hier kann man nur die beidseitige Sperrung der Weserbrücke nochmals erwähnen. Diese bringt ein großes Stück Lebensqualität für die Innenstadt, Touristen und Anwohner.

Dialog 1:

SWOT- ruhender Verkehr

Die Teilnehmer wurden danach gefragt, welcher der von den Gutachtern herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ihrer Meinung nach am bedeutendsten ist.

Für die Auswertung wurden die Angaben wie folgt kategorisiert:

■ bis inkl. 15 Nennungen	= niedrige Bedeutung
■ ab 16-25	= mittlere Bedeutung
■ ab 26	= hohe Bedeutung

*N = Anzahl der Nennungen

Stärken:



Gutes Angebot an vorhandenen Parkplätzen	22 N →
Handy-Parken wird für einen Teil der bestehenden Parkplätze angeboten	18 N →
Bewohnerparkzonen	16 N →
Bewirtschaftung des bestehenden Parkraumangebots	13 N ↘
Dezentrale Anordnung von Fahrradabstellanlagen	3 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Schwächen:



Kein Parkleitsystem vorhanden	24 N →
Noch zu geringes Angebot an Fahrradabstellanlagen, meist fehlender Witterungsschutz	24 N →
Stellplätze im öffentlichen Raum bei engen Straßenquerschnitten und Nutzungskonflikten	20 N →
Zu wenige und zu unattraktive Fahrradboxen	19 N →
Nicht alle Parkplätze werden bewirtschaftet	12 N ↘
Geringes Angebot an Parkplätzen für Behinderte und Mobilitätseingeschränkte Menschen	12 N ↘
Teilweise schlechte Anordnung der Behindertenparkplätze mit großer Entfernung zu Zielen	7 N ↘
Keine differenzierte Stellplatzsatzung mit Festlegung von stellplatzmindernden Maßnahmen	6 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT- ruhender Verkehr

Chancen:



Verbesserung der Parkleitung und Reduzierung von Parksuchverkehren durch Parkleitsystem und konsequente Parkraumbewirtschaftung	24 N →
Optimierung des Parkraumangebots und Verlagerung des ruhenden Verkehrs in vorhandene Parkieranlagen	22 N →
Etablierung von Lademöglichkeiten für Pedelecs an Fahrradabstellanlagen	18 N →
Steuerung des ruhenden Verkehrs durch Anpassung der Stellplatzsatzung	7 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Risiken:



Zuparken des Straßenraums durch sehr hohe Kfz-Dichte	21 N →
Image-Verschlechterung Höxters durch unattraktiven Straßenraum	19 N →
Erhöhung der Verkehrsbehinderungen und Verkehrsbelastungen durch Parksuchverkehre	15 N ↘
Erhöhung der Lieferverkehre im Bereich der Kurier- und Expressdienste erhöht Konfliktpotenzial zwischen ruhendem Verkehr und dem Halten des Lieferverkehrs	13 N ↘
Konfliktverstärkung unterschiedlicher Nutzer des öffentlichen Raums	11 N ↘
Behinderungen und Unfallrisiko durch den ruhenden Verkehr (schlechte Sichtverhältnisse/ Barrieren...) im öffentlichen Raum bleibt bestehen	10 N ↘
Fehlendes Parkraummanagement verhindert Einflussnahme auf positive Entwicklung der Unfallzahlen sowie der Attraktivierung des öffentlichen Raums in Höxter	10 N ↘
Weitergehende Exklusion und Sicherheitsgefährdung von Menschen mit Behinderung und Kindern sowie älteren Menschen durch Barrierewirkung von stehenden Pkw	4 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT- ruhender Verkehr

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen der benannten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gefragt.

Dabei wurden folgende Themen benannt:



Erhöhung von Parkraum für klimafreundliche Fahrzeuge wie E-Autos.

Haben wir Stärken,
Schwächen, Chancen oder
Risiken für den Radverkehr
vergessen?
Dann teilen Sie uns dies bitte
mit!

SWOT- Öffentlicher Verkehr

Die Teilnehmer wurden danach gefragt, welcher der von den Gutachtern herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ihrer Meinung nach am bedeutendsten ist.

Für die Auswertung wurden die Angaben wie folgt kategorisiert:

■ bis inkl. 15 Nennungen	= niedrige Bedeutung
■ ab 16-25	= mittlere Bedeutung
■ ab 26	= hohe Bedeutung

*N = Anzahl der Nennungen

Stärken:



Regionale Anbindung sowohl über Bahnverbindungen als auch über Busverbindungen gegeben	19 N →
Vier Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet	18 N →
Im Bedienungszeitraum halbstündliches Bedienungsangebot werktags in der Kernstadt sowie stündliche Anbindung der Ortsteile	12 N ↘
StadtBus bietet in der Kernstadt in den meisten Bereichen ein attraktives Angebot, insbesondere aus der Überlagerung aus Regional- und StadtBus-Verkehren	10 N ↘
gute Haltestellenerschließung, nur wenige Siedlungsbereiche ohne Haltestelle im Umkreis von 300 m	10 N ↘
digitale Fahrgastinformation über die Dachmarke „fahr mit“	9 N ↘
Ermöglichung der Verknüpfung/ Umsteigebeziehungen an zentralen Verknüpfungspunkten Bahn – Bus und Bus – Bus	7 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Schwächen:



Eingeschränktes Busfahrten-Angebot in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende	36 N ↗
Teils fehlende Direktanbindungen aus den Ortsteilen an die Kernstadt	27 N ↗
Erreichbarkeiten von zentralen Haltestellen (z. B. Höxter-Rathaus) sind aus den Ortsteilen nur teilweise stündlich angeboten	26 N ↗
Intransparenz der Ticketpreisermittlung	23 N →
Abnahme der Fahrgastzahlen aufgrund eines mangelnden Busfahrten-Angebots in den Ortsteilen	21 N →
Bus-Anbindung einzelner Standorte defizitär	18 N ↘
Fehlende Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus/Bus sowie zwischen Bus/Bahn	16 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Chancen:



Haltestelle Höxter Rathaus mit Potenzial, als zentrale Schnittstelle zwischen Bahn und Bus sowie ergänzenden Mobilitätsangeboten zu fungieren	28 N ↗
Landesgartenschau 2023 als Katalysator für Weiterentwicklung und Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrsangebots	25 N →
Potenzielle Ausweitung Taktangebot auf allen Schienentrassen führt zu einer verbesserten regionalen Anbindung	22 N →
Potenzielle der Digitalisierung und Apps werden genutzt, um den Bekanntheitsgrad der Angebote zu erhöhen	21 N →
Zukunftsgerechte Anpassungen im Stadtverkehr durch Einführung eines On-Demand-Verkehrs	18 N →
Vier Bahnhaltepunkte als zentrale Verknüpfungspunkte umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, Sharing-Angebote etc.)	16 N →
Etablierung einer Schnellbusverbindung Höxter-Steinheim	14 N ↘
Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr (Kfz-Verkehr) (verbessertes Angebot aus den Stadtteilen, weniger Schleifenfahrten in Stadtteile, hohe Haltestellendichte, Umfahrung von Staus/Baustellen; Vermeidung von Verspätungen, ...) durch On-Demand-Angebote (Bedarfsverkehr)	14 N ↘
Langfristige Etablierung eines On-Demand-Angebotes (Bedarfsverkehr) durch aktive Öffentlichkeitsarbeit und Marketing des ÖPNV-Angebotes	13 N ↘
sukzessiver barrierefreier Umbau von Haltestellen bis 2022 vorgesehen	10 N ↘

Abnehmende Anzahl der Nennungen

SWOT- Öffentlicher Verkehr

Risiken:



Tourismusverkehr zur Landesgartenschau 2023 erfolgt überwiegend durch Kfz-Verkehr	28 N ↗
Falls Bevölkerung keinen alltäglichen Zugang zum On-Demand-Verkehr findet, kann eine weitere Reduzierung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Folge sein	18 N →
Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV	17 N →
Weiterführung des On-Demand-Verkehr auch nach Ende der Förderphase ungewiss	12 N →
Zunehmende Digitalisierung überfordert Nutzende öffentlicher Verkehrsmittel	10 N →
Einschränkung der strategischen Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs aufgrund Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes auf die Nachfrage zur Landesgartenschau 2023	8 N →

Abnehmende Anzahl der Nennungen

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen der benannten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gefragt.

Dabei wurden folgende Themen benannt:



Fehlende Fahrten am Wochenende und in den Abendstunden zum Ansgarkrankenhaus. Lange Fußmärsche zu Umsteigepunkten



Zu wenig Personal und zu wenig Investitionen in die Technik.



Ausweitung von Anbindungen nach Niedersachsen (Bad Pyrmont), bessere Anbindung nach Altenbeken, Hannover, Paderborn. Fahrtzeiten sind zu lange.

Haben wir Stärken, Schwächen, Chancen oder Risiken für den Radverkehr vergessen? Dann teilen Sie uns dies bitte mit!

Dialog 2:

Bewertung der
Leitziele



31 Nutzer

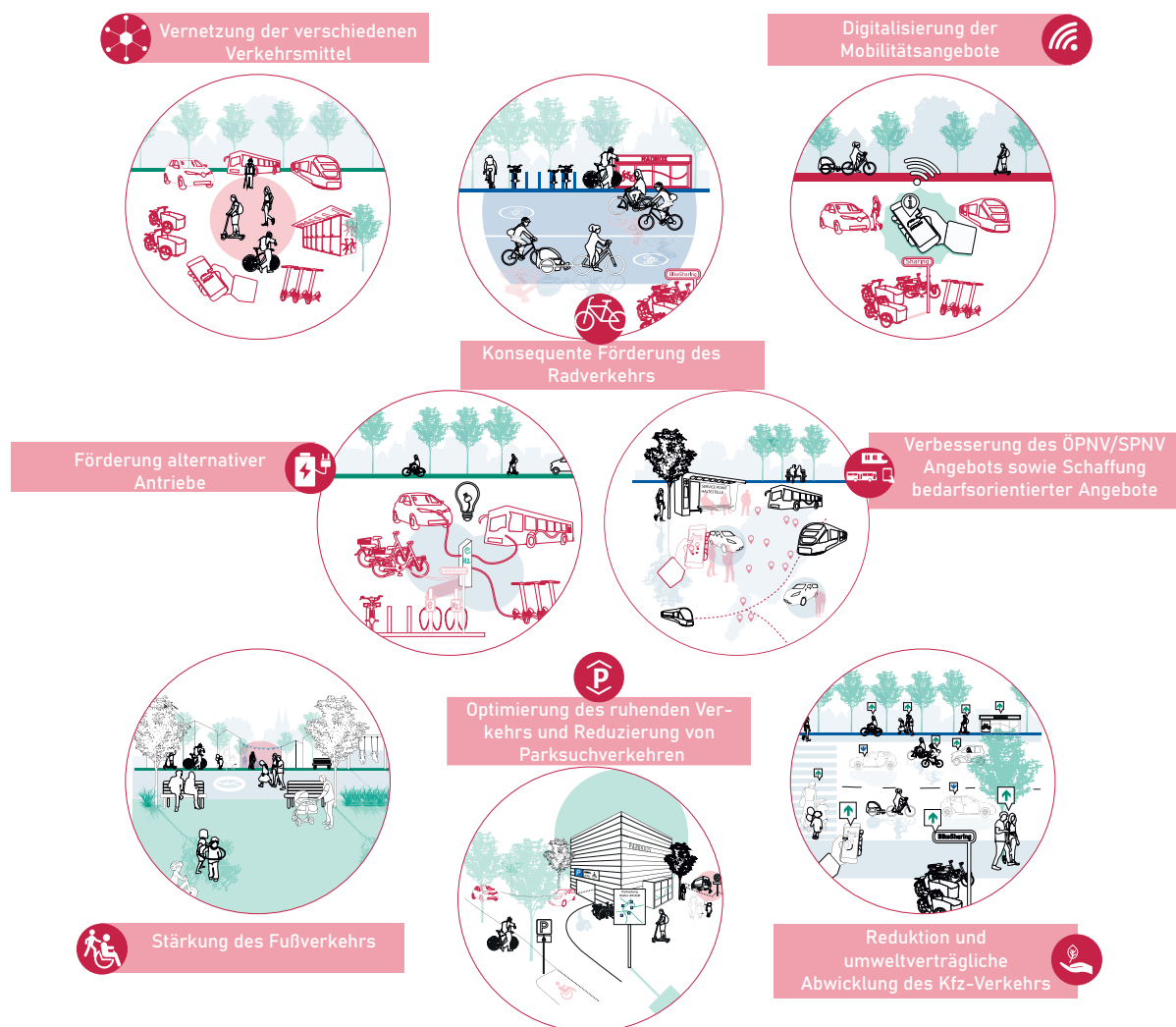
Dialog 2:

Leitziele

Anhand eines Multiple-Choice Fragebogens konnten die Teilnehmer die formulierten Leitziele für die zukünftige Mobilität in Höxter anhand der folgenden Kriterien bewerten:

Um einen Vergleich der Leitziele nach ihrer Bedeutung für die Teilnehmer darzustellen, werden den Leitzielen Sterne vergeben.

	sehr wichtig	★ ★ ★	Über die Hälfte finden das Leitziel sehr wichtig.
	wichtig		
	weniger wichtig	★ ★	Zusammengefasst finden min. zwei Drittel das Leitziel sehr wichtig und wichtig.
	unwichtig		
	weiß nicht	★	Zusammengefasst finden min. die Hälfte das Leitziel sehr wichtig und wichtig.
	keine Angabe		





Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel

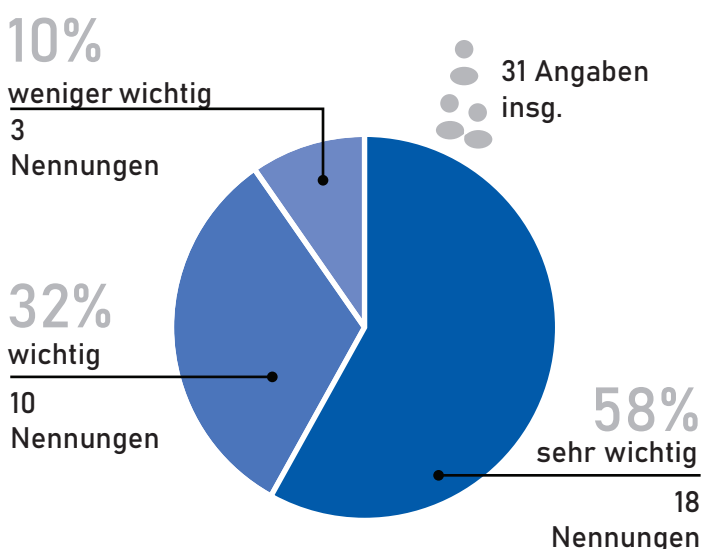
(Stärkung von inter- und multimodalen Angeboten, v.a. in der Kombination von SPNV / ÖPNV und Pedelec-/Radverkehr)

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.

Das Leitziel „Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel“ wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorien „unwichtig“, „weiß nicht“ und „keine Angabe“ wurden nicht angegeben. 18 Teilnehmern bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 10 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist und 3 geben an, dass es Ihnen weniger wichtig ist.

Da 58% das Leitziel als sehr wichtig bewerten, werden für das Leitziel „Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel“ 3 Sterne vergeben.

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer



auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

Zum Leitziel der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel wurden folgende Angaben gemacht:

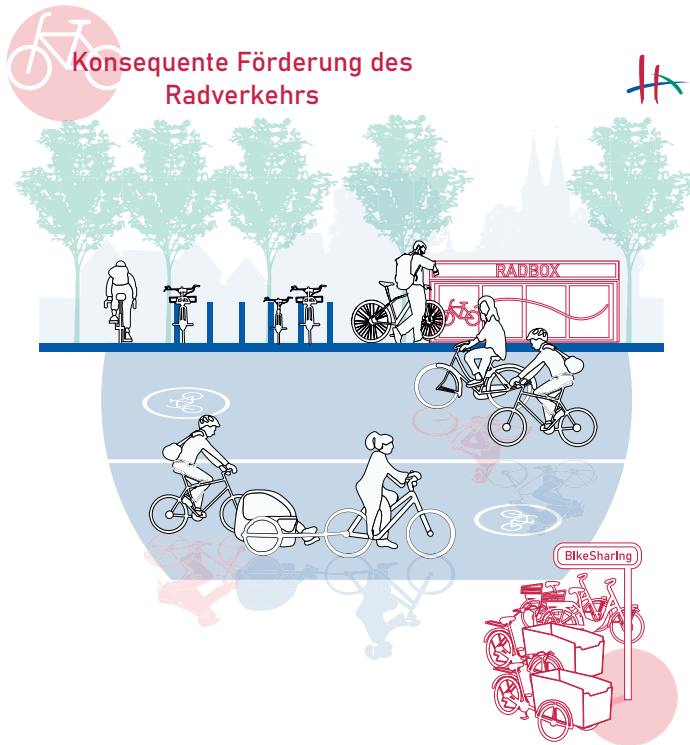
Hier sollte eine standardisierte Kommunikation der Fahrzeuge stattfinden. Z.B. Car2X Kommunikation oder V2X Kommunikation.

Mietroller wie es diese in einigen Städten schon gibt wäre toll. Handy zum anmelden und mit dem Roller starten.

Möglichkeit einer durchgehenden Verfügbarkeit und Flexibilität von Verkehrsmitteln.

Mitnahme des Fahrrads auch in Bussen möglich machen.

Beleuchtete Fahrradwege wenn abends kein Bus mehr fährt.

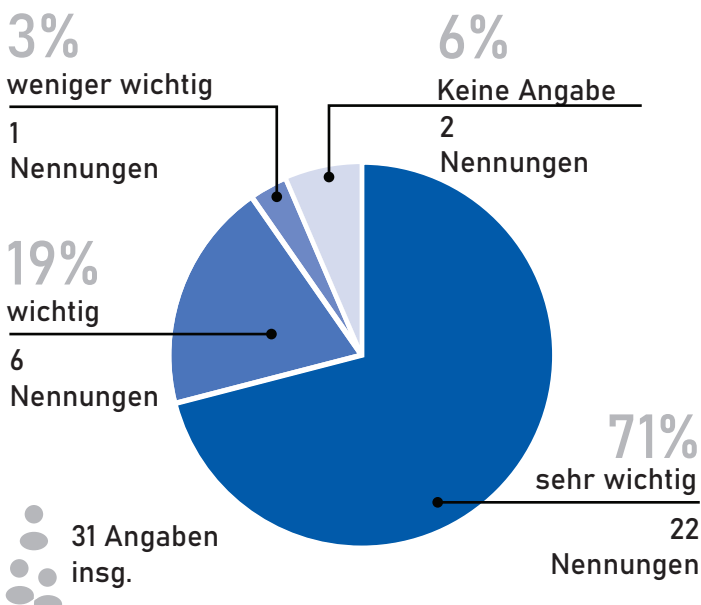


Konsequente Förderung des Radverkehrs („Rad-Stadt Höxter“)

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.

Das Leitziel „Konsequente Förderung des Radverkehrs“ wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorien „unwichtig“ und „weiß nicht“ wurden nicht angegeben. 22 Teilnehmer bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 6 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist und 1 Person gibt an, dass es weniger wichtig ist und 2 Personen haben keine Angabe gemacht.

Da 71% das Leitziel als sehr wichtig bewerten, werden für das Leitziel „Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel“ 3 Sterne vergeben.



Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

Zum Leitziel der konsequenten Förderung des Radverkehrs wurden folgende Angaben gemacht:

Kfz-, Fahrrad- und Fußgängerwege müssen voneinander getrennt werden.

Fahrradwege beleuchten, bei Verkehrsstraßen einen Fahrradweg markieren.



Digitalisierung der Mobilitätsangebote



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.

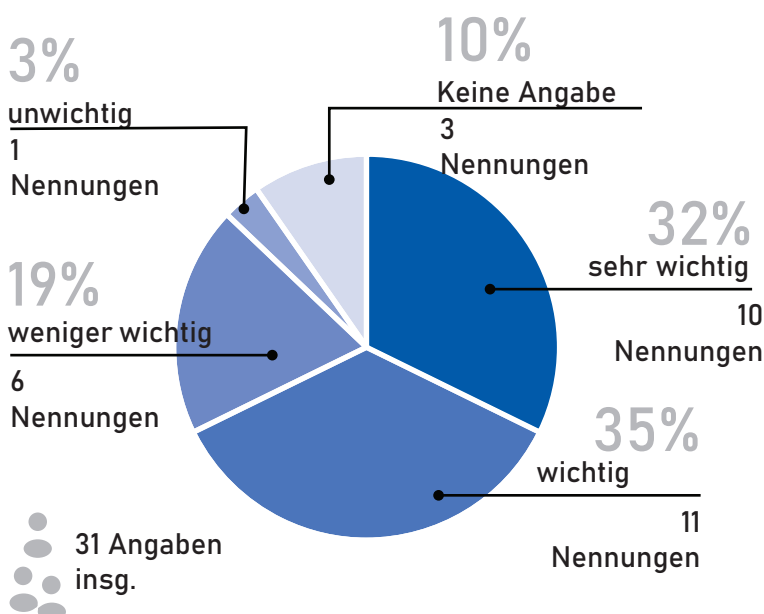
Das Leitziel „Digitalisierung der Mobilitätsangebote“ wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorien „unwichtig“ wurde nicht angegeben. 10 Teilnehmer bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 11 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist und 6 geben an, dass es Ihnen weniger wichtig ist. 3 Personen sagen das Ziel ist Ihnen unwichtig.

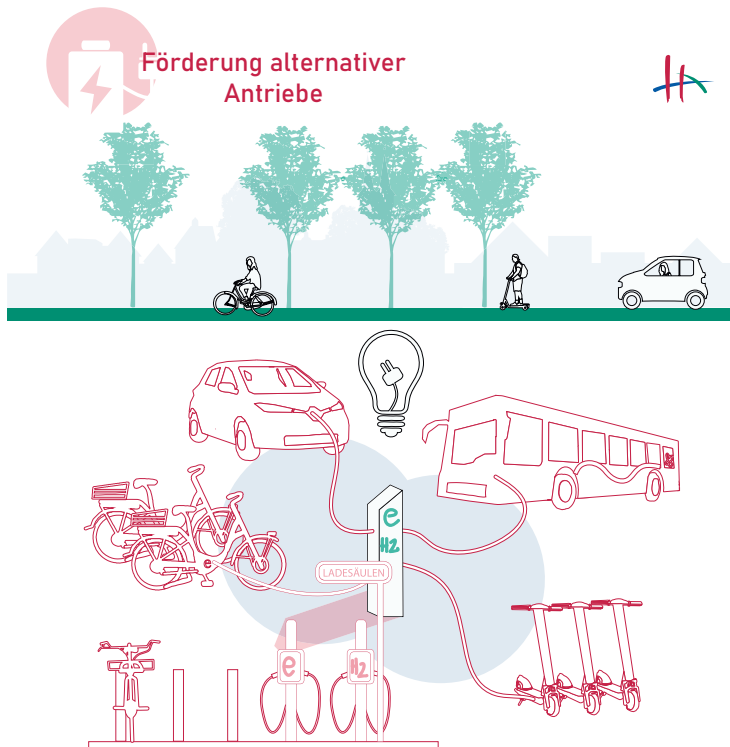
Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

Zum Leitziel der Digitalisierung der Mobilitätsangebote wurde folgende Angabe gemacht:

Da zwei Drittel das Leitziel als sehr wichtig bewerten werden für das Leitziel 2 Sterne vergeben.

Digitale Verknüpfung ist wichtig und hilft der Transparenz. Es muss aber auch für Senioren, ohne ausreichende Kenntnisse möglich sein.





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.

Das Leitziel „Förderung alternativer Antriebe“ wurde von 31 Teilnehmer bewertet. Die Kategorien „unwichtig“ und „weiß nicht“ wurden nicht angegeben. 13 Teilnehmer bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 11 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist, 4 Person geben an, dass es weniger wichtig ist und 3 Personen haben keine Angabe gemacht.

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

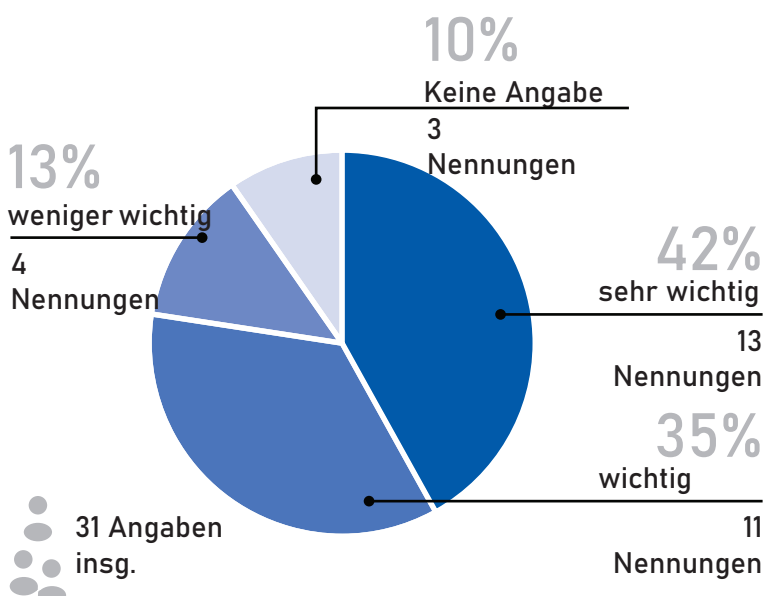
Zum Leitziel der Förderung alternativer Antriebe wurden folgende Angaben gemacht:

Da zwei Drittel das Leitziel als sehr wichtig bewerten, werden für das Leitziel „Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel“ 2 Sterne vergeben.

Aber bitte die Sinnvollen. Die Förderung von e-scootern sollte gründlich diskutiert werden.

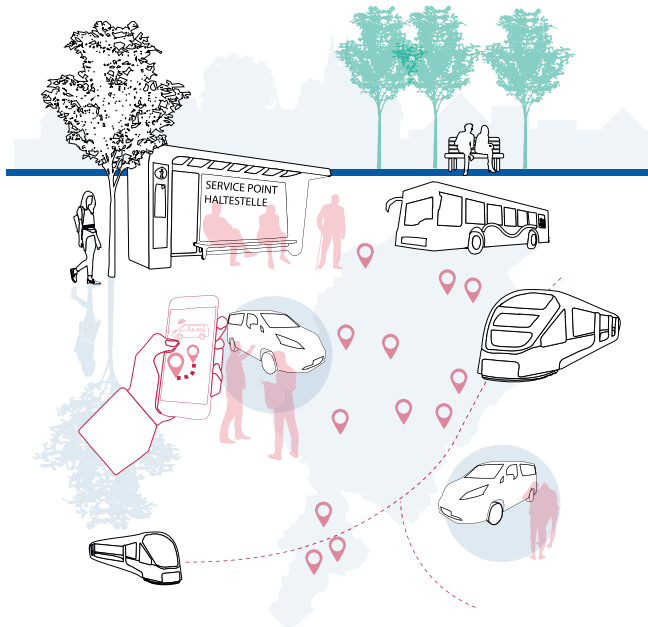
Es fehlen Ladepunkte für E Bikes und Schnellladestationen für E Autos

Aufgrund der ländlichen Gegend und der großen Fläche sehe ich keine sinnvolle Möglichkeit Carsharing mit E-Autos anzubieten.





Verbesserung des ÖPNV/SPNV Angebots
sowie Schaffung bedarfsorientierter
Angebote



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.

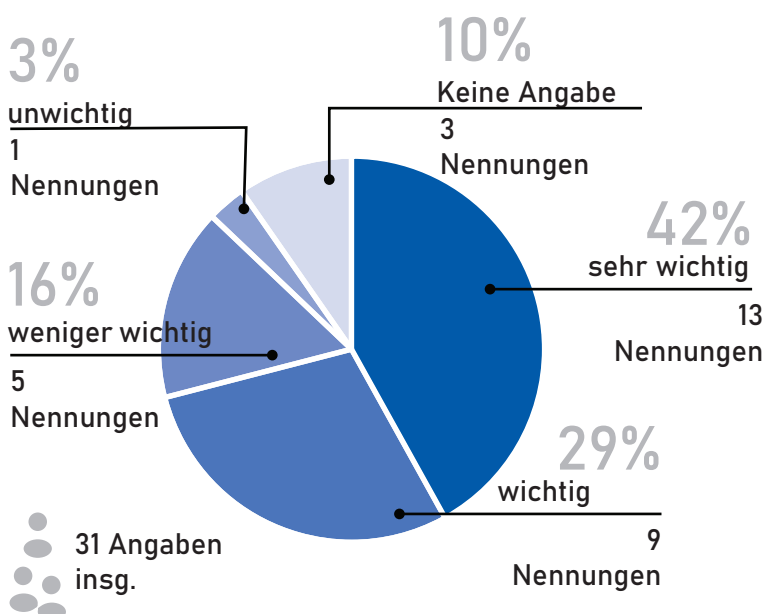
Das Leitziel „Digitalisierung der Mobilitätsangebote“
wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorien
„unwichtig“ wurde nicht angegeben. 10 Teilnehmer
bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 11 Personen
geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist und
6 geben an, dass es Ihnen weniger wichtig ist. 3
Personen sagen das Ziel ist Ihnen unwichtig.

Da zwei Drittel das Leitziel als sehr wichtig bewerten
werden für das Leitziel 2 Sterne vergeben.

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer
auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen
gefragt.

Zum Leitziel der Verbesserung des ÖPNV/SPNV
Angebots sowie Schaffung bedarfsorientierter
Angebote wurde folgende Angabe gemacht:

Auch ohne Führerschein muss die Mobilität
von Jedermann gewährleistet sein.





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.

Das Leitziel „Stärkung des Fuß-Verkehrs“ wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorie „weiß nicht“ wurden nicht angegeben. 14 Teilnehmer bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 10 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist, 2 Personen geben jeweils an, dass es weniger wichtig bzw. unwichtig ist und 3 Personen haben keine Angabe gemacht.

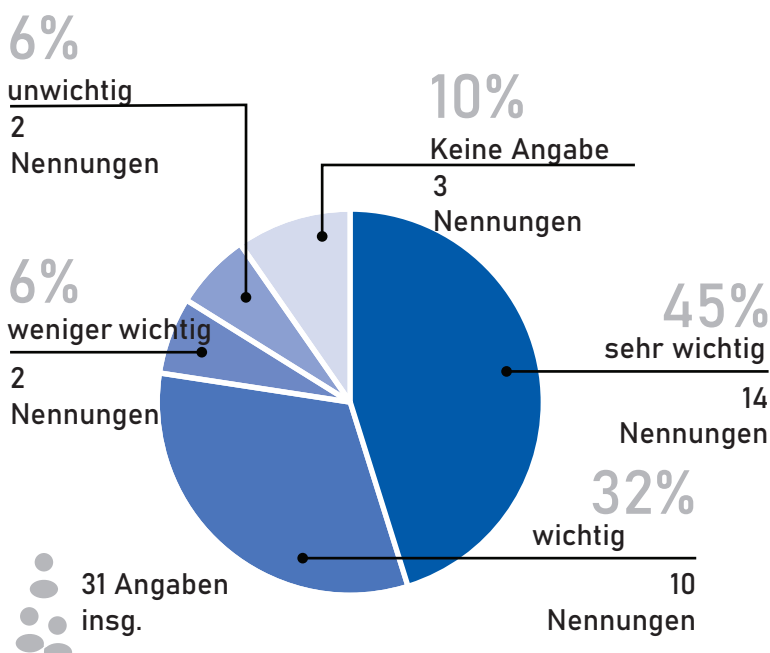
Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

Zum Leitziel der Stärkung des Fuß-Verkehrs wurden folgende Angaben gemacht:

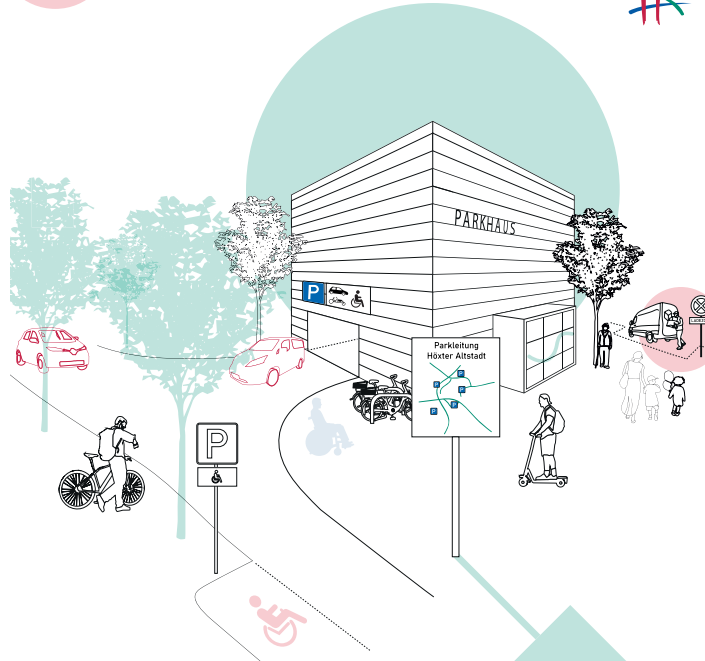
Da zwei Drittel das Leitziel als sehr wichtig bewerten, werden für das Leitziel „Stärkung des Fußverkehrs“ 2 Sterne vergeben.

Ein Zebrastreifen / Überquerung vor der Kilianikirche/Standesamt.

Kein Kopfsteinpflaster in der Innenstadt.

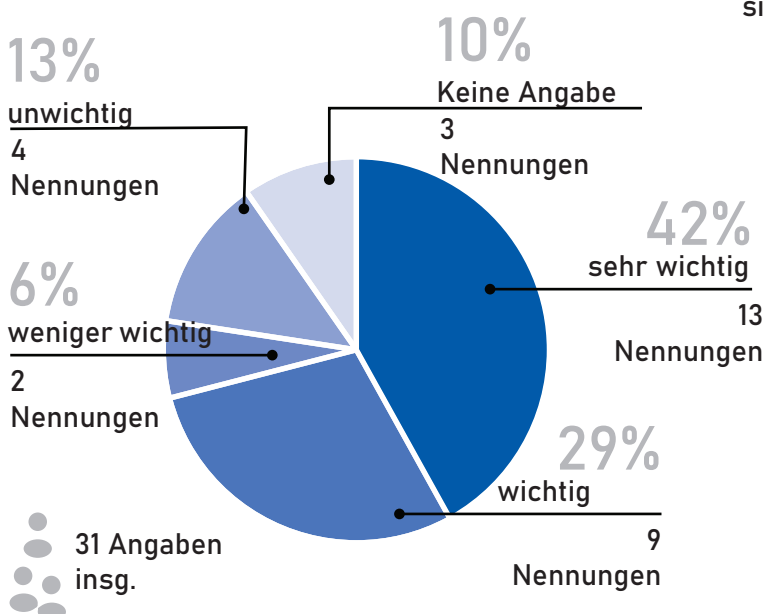


Optimierung des ruhenden Verkehrs und Reduzierung von Parksuchverkehren



Das Leitziel „Digitalisierung der Mobilitätsangebote“ wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorien „unwichtig“ wurde nicht angegeben. 10 Teilnehmer bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 11 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist und 6 geben an, dass es Ihnen weniger wichtig ist. 3 Personen sagen das Ziel ist Ihnen unwichtig.

Da zwei Drittel das Leitziel als sehr wichtig bewerten werden für das Leitziel 2 Sterne vergeben.



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.

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

Zum Leitziel der Optimierung des ruhenden Verkehrs und Reduzierung von Parksuchverkehren wurden folgende Angaben gemacht:

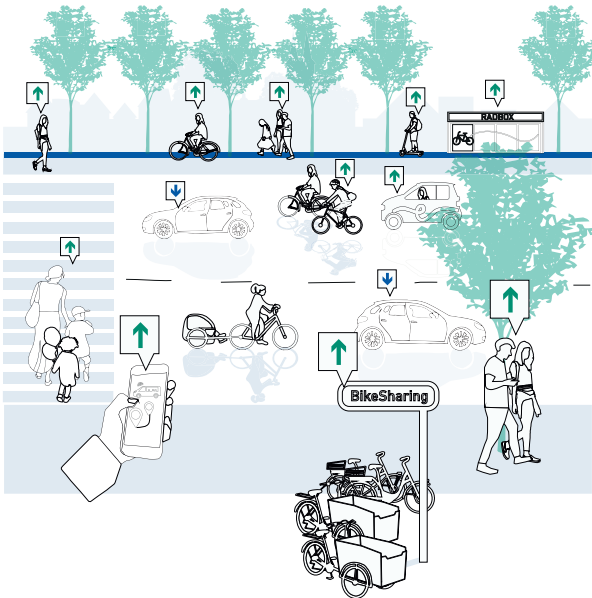
Auch hier spielt die V2X-Kommunikation eine große Rolle.

Günstige Parkplätze im öffentlichen Raum sind wichtig. Die Parkflächen sollten daher der Stadt und nicht gewinnorientierten Unternehmen gehören, damit die Parkpreise tief bleiben.

z.B. Parkplätze der LGS nutzen und mit Shuttelbussen oder ähnlichem mit der Stadt verbinden um Autos in der Stadt deutlich zu reduzieren.



Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



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.

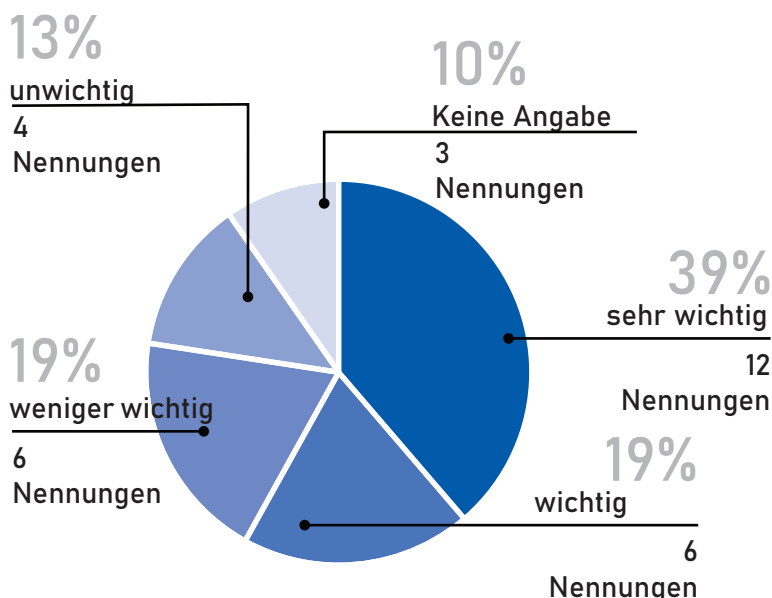
Das Leitziel „Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs“ wurde von 31 Teilnehmern bewertet. Die Kategorie „weiß nicht“ wurde nicht angegeben. 12 Teilnehmer bewerten das Leitziel als sehr wichtig. 6 Personen geben an, dass Ihnen das Leitbild wichtig ist und 6 geben an, dass es weniger wichtig ist. 4 Teilnehmer geben an das Leitziel sei unwichtig.

Kfz-Verkehrs“ 1 Stern vergeben.

Zusätzlich zur Bewertung wurden die Teilnehmer auch nach Ergänzungen zu den jeweiligen Leitzielen gefragt.

Zum Leitziel Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs wurden folgende Angaben gemacht:

Da mindestens die Hälfte das Leitziel als sehr wichtig oder wichtig bewerten, werden für das Leitziel „Reduktion und umweltverträgliche Abwicklung des



Erst Alternativen schaffen

Wir leben in einer ländlichen Gegend. Ohne den privaten PKW geht es hier nicht.

Internationale Lkws und Schwerlastverkehr allgemein benutzen die Route Fürstenau - Boffzen- Albaxen als Mautausweichroute zur A2. Das muss verhindert werden.

Leitziele

Die Leitziele werden von dem Großteil der Teilnehmer als sehr wichtig bzw. wichtig eingeordnet.

Die meisten Angaben in der Kategorie „sehr wichtig“ wurde bei den Leitzielen

Vernetzung von verschiedenen Verkehrsmitteln und der **Konsequenten Förderung des Radverkehrs** gemacht.

Mit dem nachfolgenden Ranking wird aufgezeigt, welche der allesamt als überwiegend wichtig oder sehr wichtig eingestuften Ziele der Mobilitätsentwicklung aus Sicht der Teilnehmern am bedeutendsten sind.



Dialog 3:

Ideen und
Maßnahmenvorschläge



16 Nutzer

Ideen und Maßnahmenvorschläge

Neben der Bewertung der herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie den formulierten Leitzielen wurden im Rahmen der zweiten Online-Beteiligung auch ersten Ideen und Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der Mobilität in Höxter abgefragt.

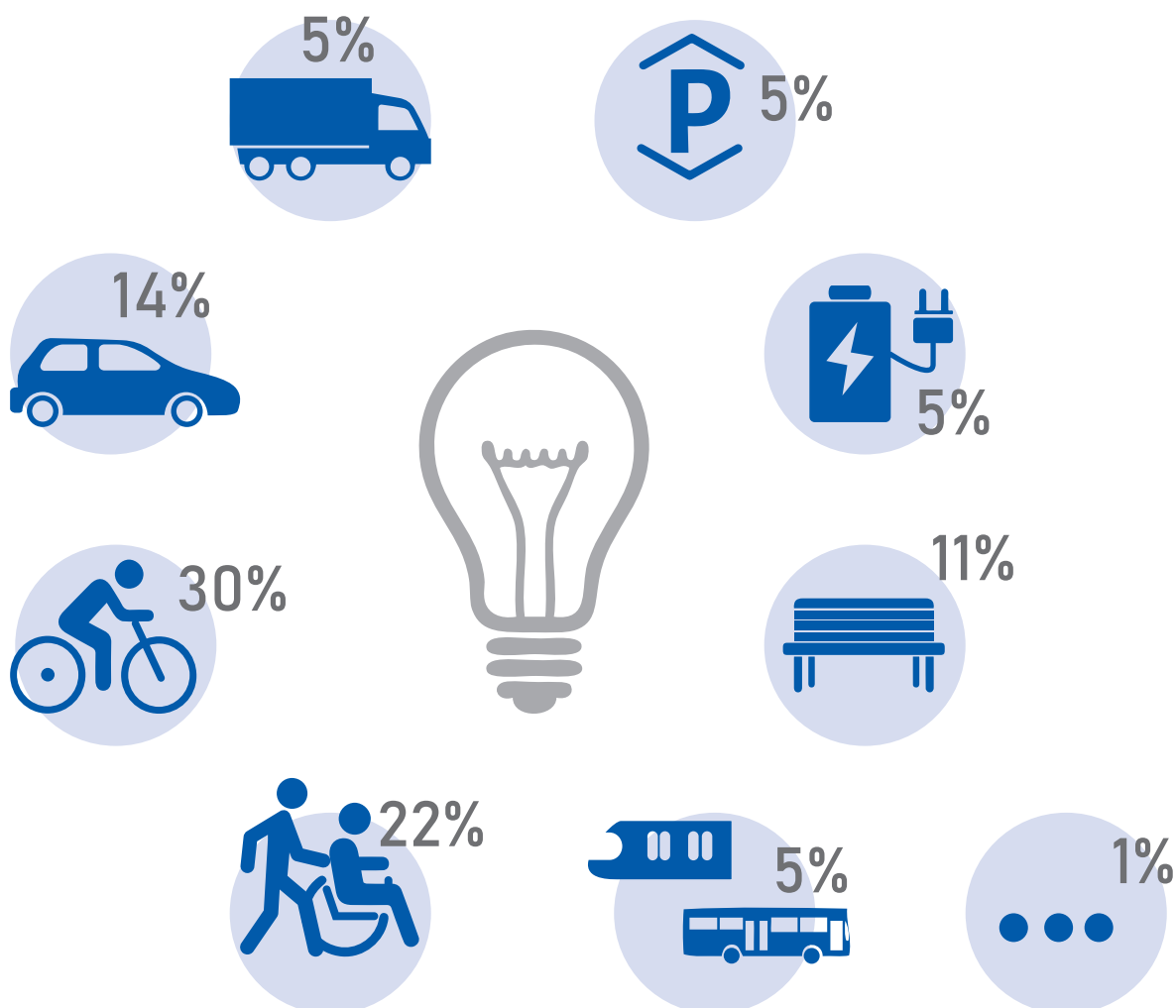
Dies erfolgte anhand eines Kartendialogs, in dem die Teilnehmer ihre Vorschläge verortet eintragen konnten.

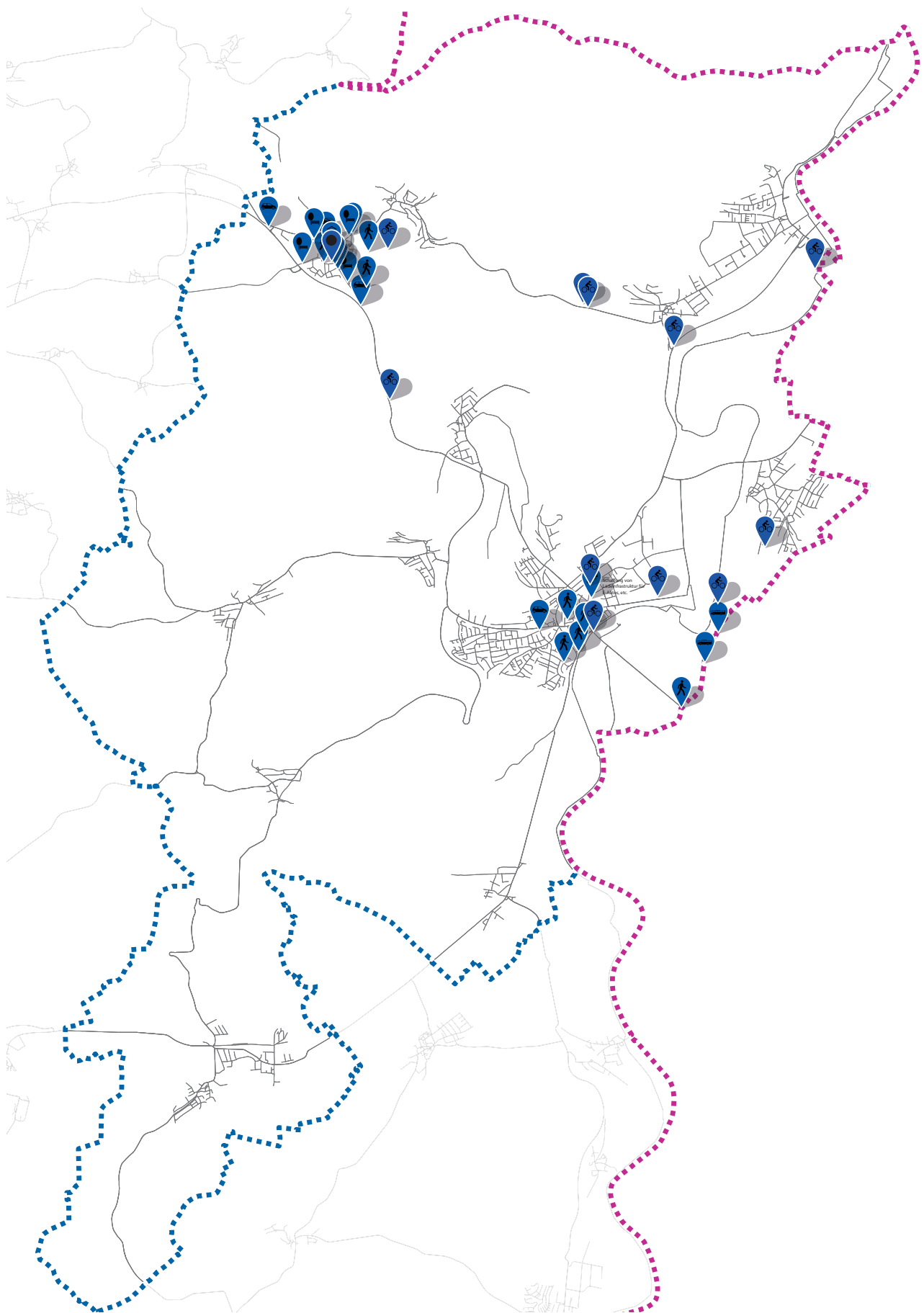
Auf der Kartendarstellung rechts sind die Maßnahmen anhand ihres Themenfeldes verortet dargestellt.

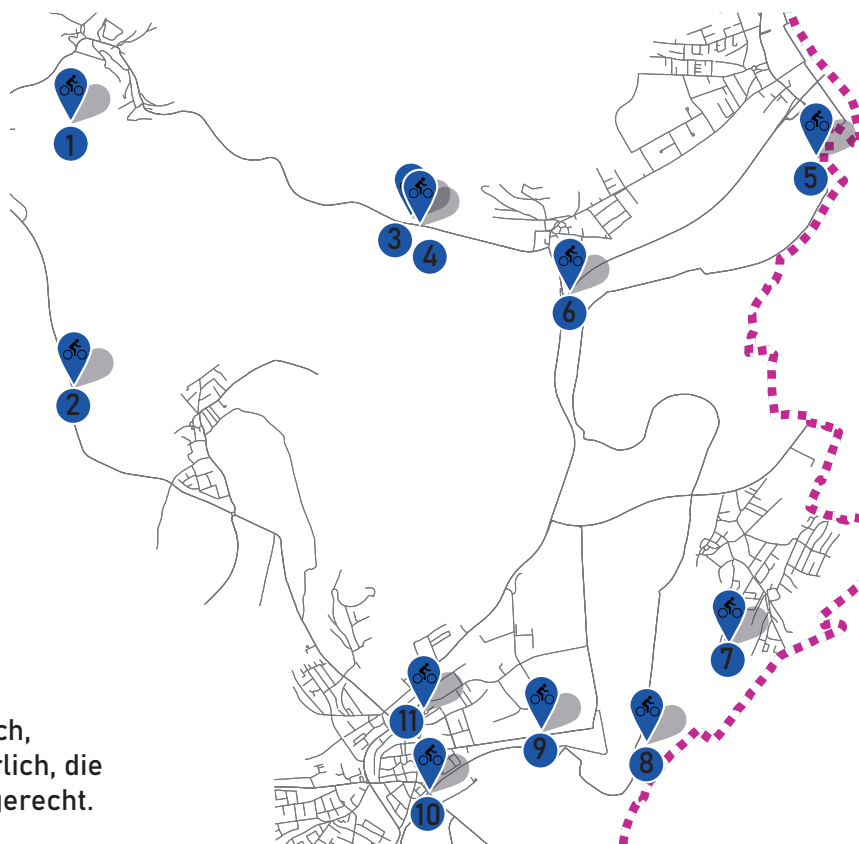
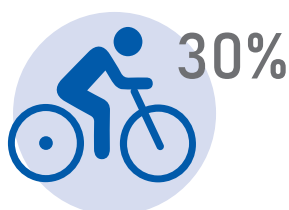
Die meisten der insgesamt 37 Rückmeldungen wurden im Themenbereich des Radverkehrs

genannt (30%), gefolgt vom Fußverkehr (22%), dem Kfz-Verkehr (14%) und dem öffentlichen Raum (11%). Die Themenbereiche Wirtschaftsverkehr, ruhender Verkehr, E-Mobilität und ÖV wurden gleich häufig benannt (jeweils 5%). Nicht diesen Kategorien zugeordnet wurde eine Rückmeldung.

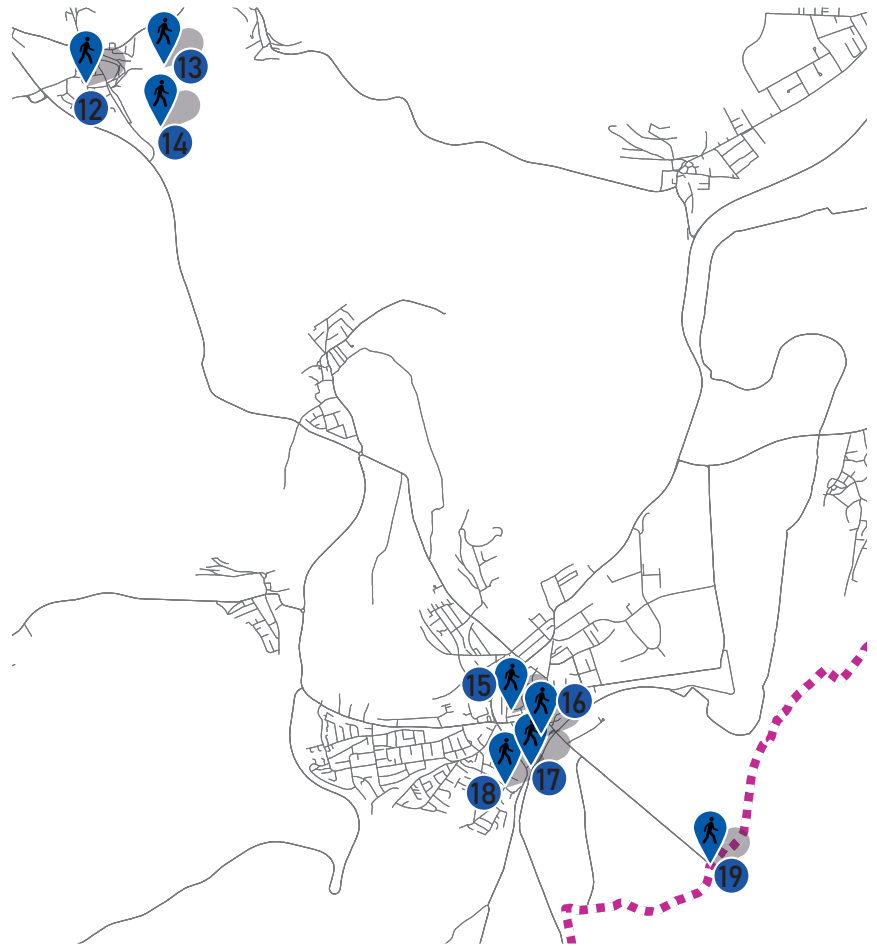
Die Schwerpunkte der Maßnahmenbenennung stellen die Innenstadt und der Stadtteil Fürstenau dar.







- 1 Ertüchtigung der Brücke am Teich, gerade für Fahrradfahrer gefährlich, die Rampe ist auch nicht behindertgerecht.
- 2 Fahrradweg zwischen Fürstenau und Höxter.
- 3 Lückenschluss - Radweg zwischen Bödexen und Albaxen.
- 4 Schotterweg von Tönenburg zum Weserradweg teeren damit man auch ohne Mountainbike die Abkürzung nutzen kann, soweit sich der Weg natürlich überhaupt im öffentlichem Besitz befindet.
- 5 Wiederherstellung der Beschilderung des Radweges und neue Teerdecke bei der Abzweigung.
- 6 Schotterweg von Tönenburg zum Weserradweg teeren damit man auch ohne Mountainbike die Abkürzung nutzen kann, soweit sich der Weg natürlich überhaupt im öffentlichem Besitz befindet.
- 7 Ehemalige Bahnstrecke Holzminden - Boffzen als (Schnell-)Radweg ausbauen.
- 8 Fuß- und Radweg auf der Eisenbahnbrücke Corvey erforderlich.
- 9 Diesen Bereich Radfreundlicher gestalten, vorallem könnte eine neue Teerdecke aufgebracht werden, die Schlaglöcher sind vielzählig.
- 10 Beseitigung des kleinen Kopfsteinpflasterstücks auf den Rampen zur Weser runter, großes Ärgernis für Radfahrer.
- 11 Neben jeder Bundes-, Land- und Kreisstr. gehört ein Radweg. Innerorts muß es neben Fußgängerzonen auch reine Radstraßen geben.



12 Verkehrsberuhigter Bereich.

13 Wanderwege.

14 Wanderwege.

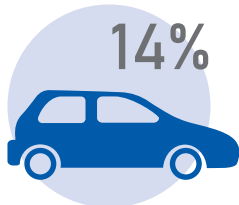
15 Kein Kopfsteinpflaster in der Innenstadt.

16 Fußgängerüberweg.

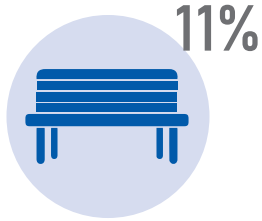
18 Sitzmöglichkeit in Verbindung mit Bistro / Café / Bar.

19 Eine sehr unübersichtliche Querung der Strasse für Fussgänger. Autos oft zu schnell. Kinder können den Verkehr nicht einschätzen. Schrittempo oder Bremsschwelle auf Fahrbahn.

Ideen und Maßnahmevorschläge



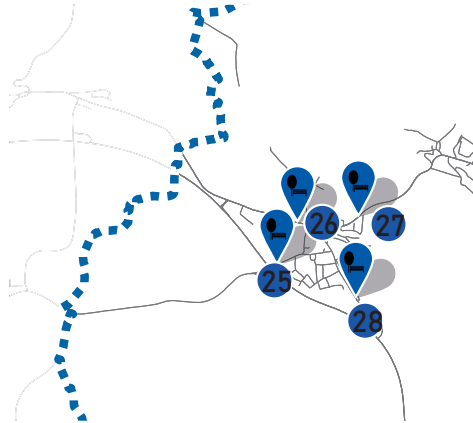
- 20** Abbiegespur besser erläutern oder Kreisverkehr.
- 21** Kreisverkehr.
- 22** Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km zwischen Fürstenau und Bödexen, Ortsschild Fürstenau versetzen wegen Lärmschutz.
- 23** Abbiegespur besser erläutern oder Kreisverkehr.
- 24** Oft Verkehrschaos durch Elterntaxis. Dadurch auch Gefahr für Kinder die zu Fuß gehen. Verbot von diesen durch Halteverbotszonen usw.



11%

25 27
26 28

Leit- und Informationssystem.



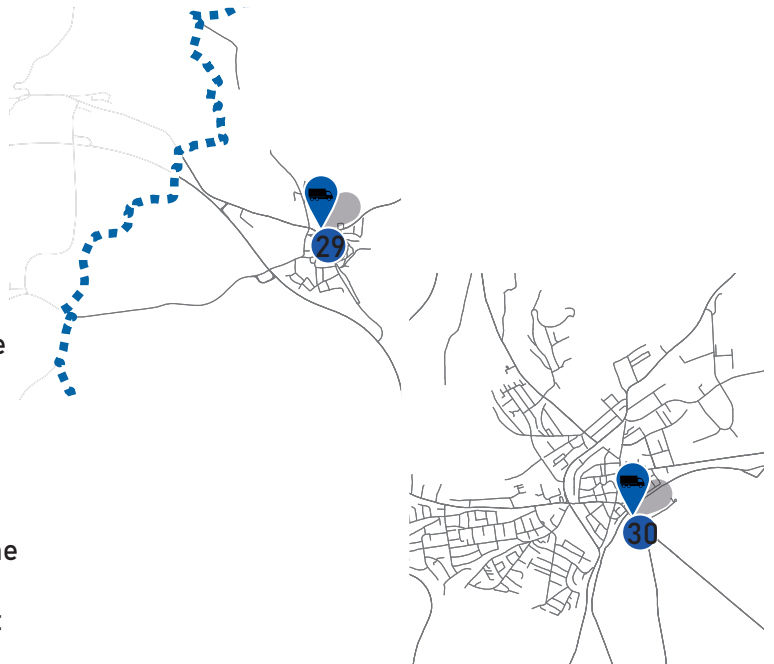
5%

29

Dauerhafte Sperrung der L946 zwischen Fürstenau und Albaxen für den Schwerlastverkehr. Umleitung über die dafür vorgesehene und für die Entlastung der Ortschaften gebaute B239.

30

Die Brücke für LKW's über 3.5to dauerhaft sperren. Es ist so schön ohne LKW's in der Innenstadt. Es ist schön ohne das ein LKW nebeneinander steht und die Abgase den Tisch fluten. Bitte gesperrt lassen.



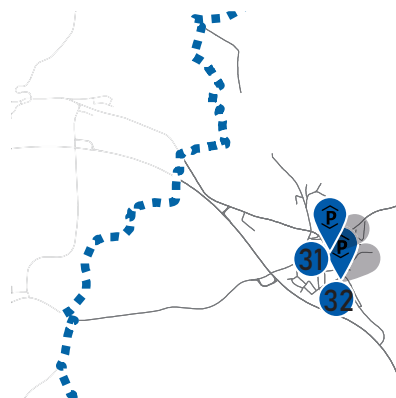
5%

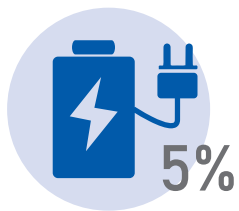
29

Fehlende / Ungenügende Parkmöglichkeiten.

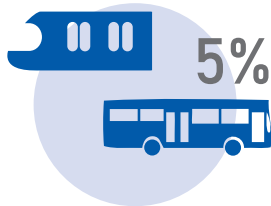
30

Bessere Parkmöglichkeiten für Friedhofsbesucher.

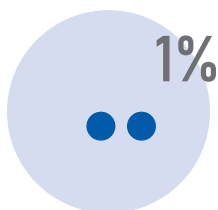




- 33** Elektro-Ladesäulen.
- 34** Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Autos, etc.



- 35** kostenloser ÖPNV für alle Bürger.
- 36** Taktung erhöhen.



- 37** IoT-Gateway für V2X Kommunikation.

