Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Endbericht

Fortschreibung des „Masterplan klimafreundliche Mobilität“

Bad Oeynhausen

Stadt Bad Oeynhausen
Bereich Infrastrukturmanagement
Schwarzer Weg 6
32543 Bad Oeynhausen

Dortmund, November 2021

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Jan Diesfeld (Projektleiter)
Caroline Huth
Thomas Mattner
Dennis Stocksmeier

Merve Dogar

Bildnachweis
Titelseite: Am Kurpark und Inowroclaw-Platz; Quelle: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Aufgabenstellung 5

2 Prozess des Masterplans und Beteiligungen 6

3 Ausgangssituation und Raumstruktur 9

3.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 9

3.2 Stadtstruktur 10

3.3 Verkehrliche Erreichbarkeit 13

3.4 Pendlerverkehre 14

3.5 Mobilitätsbefragung der Stadt Bad Oeynhausen 16

3.6 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 20

4 Bestandsanalyse 44

4.1 Fußverkehr 44

4.2 Radverkehr 49

4.3 Öffentlicher Verkehr 57

4.4 Kfz-Verkehr 67

4.5 Tourismus- und Freizeitverkehr 83

4.6 Verkehrssicherheit 87

4.7 Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit 94

4.8 Zusammenfassung der Stärken- und Schwächenanalyse und Handlungserfordernisse 95

5 Das Zielkonzept 97

6 Das Maßnahmenkonzept 100

6.1 Handlungskonzept Fußverkehr 101

6.2 Handlungskonzept Radverkehr 112

6.3 Handlungskonzept ÖPNV 126

6.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr 134

6.5 Handlungsfeld Querschnitt 145

7 Ausblick und weiteres Vorgehen 154

8 Anhang 155

8.1 Übersicht über alle Maßnahmen 155

8.2 Kartenwerke 184

8.3 Anregungen aus dem Ideenmelder 185

1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Mobilitätsbereich steht sowohl bundesweit als auch in Bad Oeynhausen vor neuen Fragestellungen und Herausforderungen. Der Trend zum Radverkehr, steigende Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und insbesondere den ÖPNV sowie das steigende Bewusstsein für den Klimawandel mit den entsprechenden Notwendigkeiten in der Gestaltung der Mobilität verändern das über Jahrzehnte gewachsene Gefüge. Neue Mobilitätsformen, neue Antriebsformen sowie die effiziente Vernetzung der Mobilitätsformen auch unter Nutzung neuer Möglichkeiten der Digitalisierung sind weitere Rahmenbedingungen und Potenziale. Die Mobilitätsplanung muss sich dabei, vielmehr als dies in der Vergangenheit geschehen ist, an der Gestaltung der Mobilität „für alle" orientieren. Allgemeine Zugänglichkeit, Sicherheit sowie die Barrierefreiheit der Mobilitätsangebote sind eine zentrale Zielstellung geworden. Dabei sind sowohl die kollektive als auch individuelle Bezahlbarkeit sowie die Sozialverträglichkeit ein wichtiger Faktor.

Insgesamt ist vieles im Wandel, sowohl hinsichtlich der Mobilitätsangebote selbst, der Ansprüche, die an sie gestellt werden, als auch in der politischen und gesamt-gesellschaftlichen Diskussion. In einem integrierten Mobilitätskonzept sollen diese Entwicklungen fokussiert auf Bad Oeynhausen aufgegriffen werden. Für die Stadt steht dabei eine zukunftsfähige, bedarfsgerechte und bezahlbare Infrastrukturentwicklung sowie klimafreundliche Mobilitätsversorgung im Fokus. Die städtischen und regionalen Rahmenbedingungen (steigende Radverkehrskultur, Herausforderungen des ÖPNV im ländlichen Raum ,...) sind dabei genauso aufzugreifen wie Wechselwirkungen mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen in der Stadt und Region. Letztere sind zum Beispiel die Schaffung des Radschnellweg OWL sowie auch damit zusammenhängend die neuen Nutzungsmöglichkeiten für die Flächen der alten B61.

Aufgabe der Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität ist dabei die Entwicklung einer verkehrsmittelübergreifenden Strategie, die als Leitlinie der Mobilitätsplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre dient. Neben der strategischen Ausrichtung gilt es insbesondere, Maßnahmen zu priorisieren sowie umsetzungsorientierte Schlüsselmaßnahmen zu definieren. Dabei sieht die Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität eine breite Diskussion in einem partizipativen Prozess vor. Aufgrund der Coronapandemie sind mindestens Teile dieses partizipativen Prozesses nicht möglich gewesen. Dennoch sollte den Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Akteuren so viel Mitbestimmung und Teilhabe wie möglich eingeräumt werden.

Wichtige Arbeitsschritte der Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität sind die Analyse der Ausgangssituation, die Definition von Zielen sowie Entwicklung eines Handlungsrahmens mit Handlungsfeldern. Aus diesen Handlungsfeldern heraus werden Maßnahmen entwickelt, priorisiert und besondere Schlüsselmaßnahmen konkretisiert. Der vorliegende Endbericht fasst die Ergebnisse des ersten Arbeitsschrittes, der Analyse der Ausgangssituation im Sinne von Stärken und Schwächen, zusammen.

Diesen neuen Herausforderungen stellt sich die Stadt nicht Bad Oeynhausen nicht allein mit der Fortschreibung des Masterplans, sondern auch parallel dazu in einer Reihe von Beschlüssen und Maßnahmen im Themenfeld Verkehr. Insbesondere zu nennen ist der Beschluss der Reduzierung des MIV um 15 % bis 2030 und im Vergleich zum Jahr 2020.

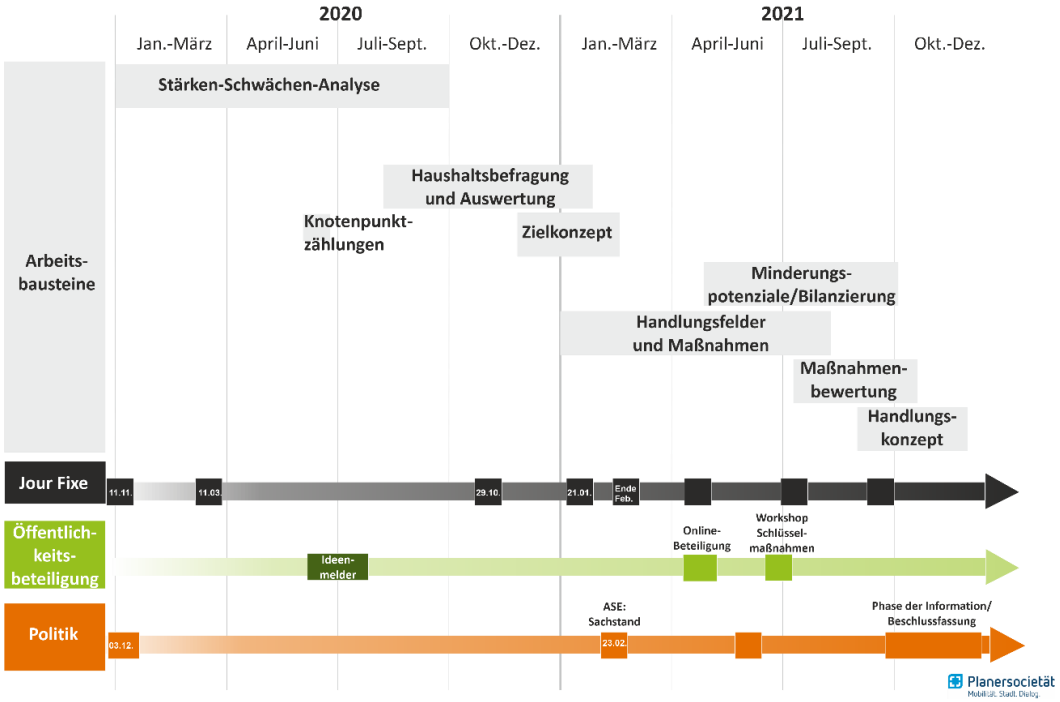
2 Prozess des Masterplans und Beteiligungen

Der vorliegende Endbericht beinhaltet die Zusammenfassung der wesentlichen Ausgangsbedingungen für die Mobilität (siehe Kapitel 3) sowie die Ergebnisse der Bestandsanalyse/Stärken- und Schwächen-Analyse für die Verkehrsarten/-mittel unter Beachtung der Wechselwirkungen und von Querschnittsthemen (siehe Kapitel 3.5). Die Stärken- und Schwächen-Analyse gibt Erkenntnisse für die darauf aufbauende Entwicklung von Perspektiven und Zielen und setzte für die Maßnahmenentwicklung, die in ein breit abgestimmtes Handlungskonzept als Produkt des Mobilitätskonzeptes mündet, den Rahmen.

In der zweiten und wichtigsten Phase des Mobilitätskonzeptes stand neben der Entwicklung von Maßnahmen die Bewertung sowie Priorisierung im Vordergrund. Die Maßnahmenbewertung mündet in ein abgestimmtes Handlungskonzept für die nächsten 15 Jahre, in dem neben der Rangfolge die Maßnahmen zeitlich geordnet sowie mit Kostenschätzungen hinterlegt wurde. So entsteht eine nachvollziehbare Leitlinie für die Mobilitätsplanung.

Mobilität geht jeden an und ist dabei ein emotionales Thema mit hoher Komplexität. Aus diesem Grund ist es wichtig möglichst viele Akteure sowie Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess einzubeziehen. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Beteiligung nicht so durchgeführt werden wie es ursprünglich angedacht war. Ein Wegfall der Beteiligung war allerdings nie eine Option. Es wurden daher Formate zur Beteiligung der Akteure gesucht, die zur jeweiligen Zeit konform zu den jeweiligen Bestimmungen und Einschränkungen, die durch Corona bedingt waren, durchgeführt werden konnten.

Abbildung 1: Geplanter Arbeitsprozess für die Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität Bad Oeynhausen

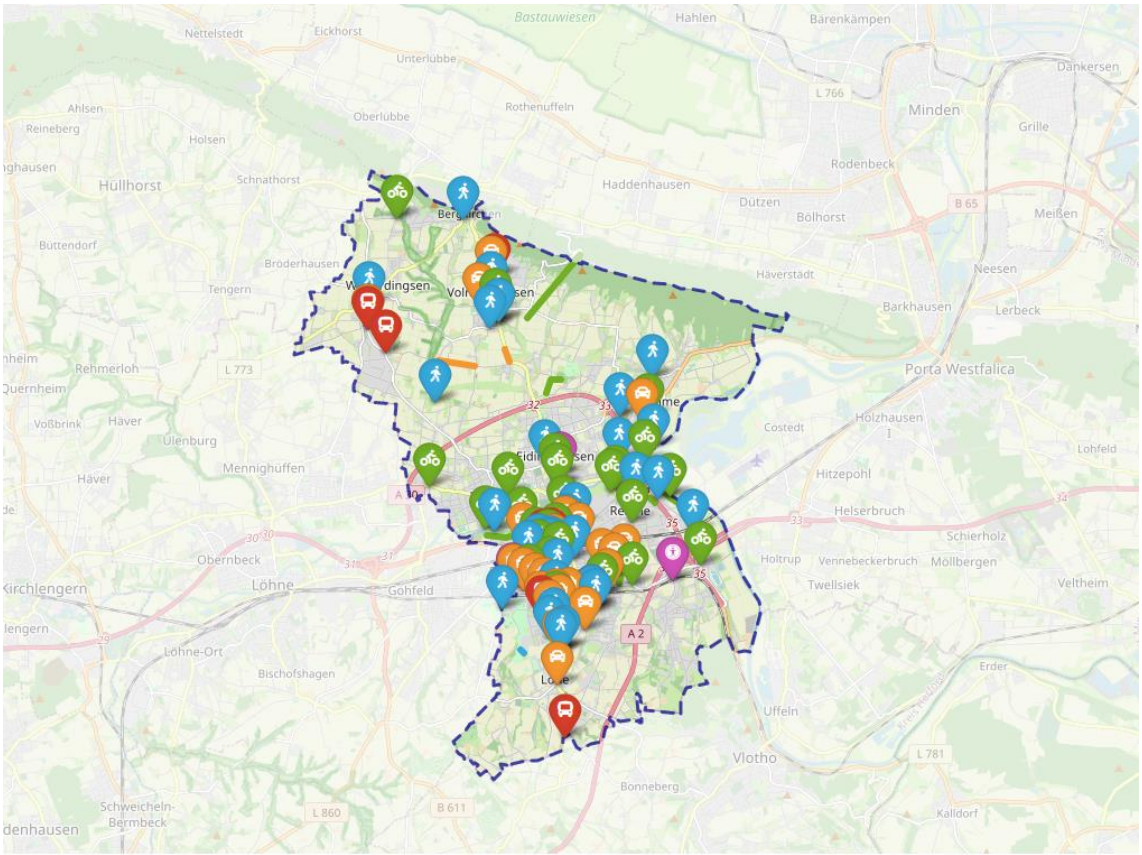


Quelle: Planersocietät

Erste Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Ideenmelder

In die Stärken- und Schwächen-Analyse des vorliegenden Endberichtes flossen neben der Auswertung von Plänen und Konzepten, umfassender gutachterlicher vor-Ort-Analysen Ergebnisse des ersten Beteiligungsschrittes mit ein. Im „**Ideenmelder**" konnten die Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 26.06.2020 und dem 31.08.2020 konkrete Anmerkungen auf einer interaktiven Karte hinterlegen. Mit insgesamt 120 Einzelhinweisen war die Resonanz sehr gut. Viele der Rückmeldungen beinhalteten nicht nur Hinweise zu Problempunkten, sondern vielmehr Ideen für Maßnahmen. Die Ergebnisse des Ideenmelders sind daher auch als Grundlage in die Entwicklung von Maßnahmen eingegangen.

Abbildung 2: Auszug aus dem Ideenmelder



Quelle: Planersocietät

Insgesamt zeigt sich im Ideenmelder (siehe hierzu die zusammenfassende Auswertung des Ideenmelders) eine Fokussierung auf Wünsche sowie Maßnahmen zur weiteren Stärkung des Radverkehrs sowie zur Aufwertung der Innenstadt im Sinne fußgängerfreundlicher und attraktiver Wege und Plätze. Auch der Kfz-Verkehr stand in vielen Meldungen im Fokus. Dabei ging es insbesondere um Möglichkeiten, Verkehr verträglicher zu führen bzw. Tempo-Beschränkungen ein- und durchzusetzen. Darüber hinaus wurden punktuelle Wünsche nach weiteren Möglichkeiten zur Ausweitung der Flächen des ruhenden Verkehrs angebracht.

Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung:

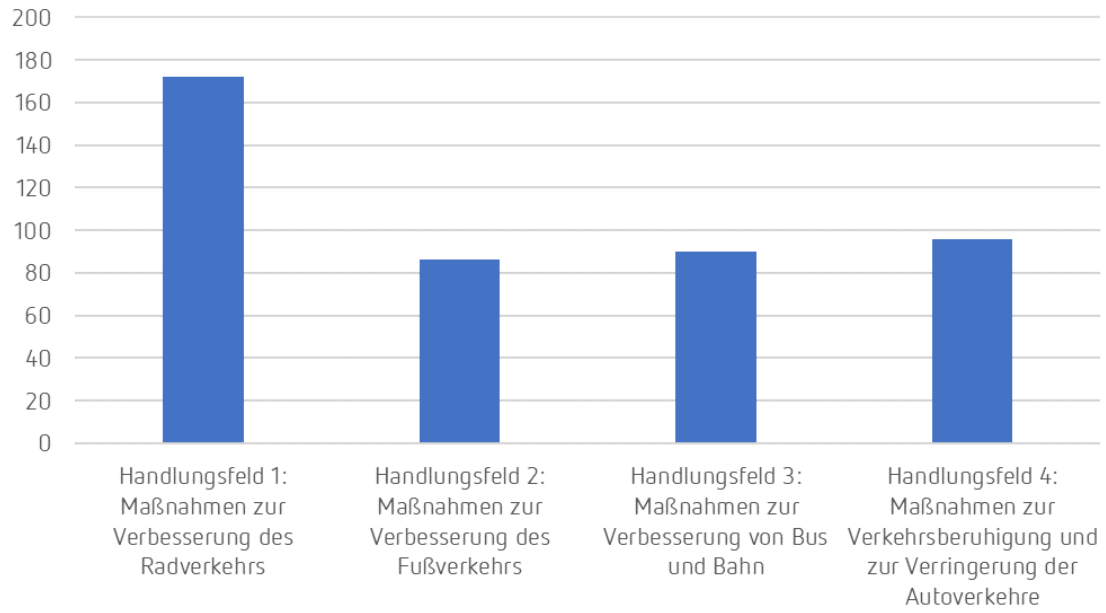
Da aufgrund der Coronabeschränkungen weiterhin keine Möglichkeit bestand eine öffentliche Präsenzveranstaltung abzuhalten, gleichzeitig die Anregungen und die Einbeziehung der Bevölkerung

auch bei den weiteren Arbeitsschritten als wichtig erachtet wurde, führte man im XY über einen Zeitraum von einen zweite Onlinebeteiligung durch. Dabei wurden den Bürger:innen der Stadt Bad Oeynhausen die Möglichkeit gegeben sich einerseits über die geplanten Maßnahmen im Bereich Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr zu informieren und diese zu bewerten. Andererseits gab es darüber hinaus eine Abfrage zu Zustimmung oder Ablehnung bestimmter Maßnahmenstrategien. Dabei wurden pro Handlungsfeld unterschiedliche Statements gemacht, die durch die nutzenden auf Basis einer Skala mit Zustimmung oder Ablehnung bedacht werden konnten.

Insgesamt wurden die meisten der Statements positiv gesehen und diesen zugestimmt. 70 % der Aussagen wurden mit „finde ich sinnvoll" bewertet. Nur rund 2 % der Aussagen wurden mit „lehne ich ab" bewertet.

Bei der abschließenden Frage: „Welche Maßnahmen sollten im Maßnahmenkonzept besonders berücksichtigt werden? Sie können je Handlungsfeld maximal 5 Punkte vergeben. Ihnen stehen insgesamt 10 Punkte zur Verfügung. Wenn Sie keine der genannten Maßnahmen priorisieren möchten, lassen Sie alle Felder leer. Wurden vor allem die Maßnahmen des Radverkehrs mit einer hohen Bedeutung und einer hohen Priorität bewertet. Dabei zeigt die Grafik die Summe der Punkte die für Maßnahmen des jeweiligen Themenfelds vergeben wurden.

Abbildung 3: Abschließende Bewertung zur Priorisierung von Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Die Ergebnisse der Befragung, wenn diese auch nicht repräsentativ sind, wurden dennoch bei der Priorisierung der Maßnahmen durch die Gutachter:innen berücksichtigt.

3 Ausgangssituation und Raumstruktur

Die Stadt Bad Oeynhausen gehört zum Kreis Minden-Lübbecke. Im Norden und Nordwesten grenzt Bad Oeynhausen an die ebenfalls zum Kreis Minden-Lübbecke gehörende Kommunen Minden, Hille und Hüllhorst sowie im Osten an die Stadt Porta Westfalica; im Westen und Süden schließen sich die zum Kreis Herford gehörigen Städte Löhne und Vlotho an. Die Topografie wird bestimmt durch den Kamm des Wiehengebirges im Norden des Stadtgebiets, die Flussaue der Werre in der Mitte des Stadtgebietes, die der Weser am östlichen Stadtrand sowie das Lipper Bergland im Süden des Stadtgebiets. So liegt der tiefste Punkt des Stadtgebietes auf 45 m ü. NN (Flussaue), der höchste auf 269 m ü. NN (Wiehengebirge).

3.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Strukturell gliedert sich die Stadt Bad Oeynhausen in acht Stadtteile mit insgesamt rund 52.000 Einwohnern. Der mit Abstand bevölkerungsreichste Stadtteil ist der Stadtteil Bad Oeynhausen mit rund 16.500 Einwohnern, der auch den weitaus größten Anteil der Gesamtbevölkerung hat (31 %), gefolgt vom nordöstlich gelegenen Stadtteil Rehme mit rund 7.900 Einwohnern sowie dem Stadtteil Eidinghausen mit rund 7.600 Einwohnern (je 15 % der Gesamtbevölkerung). Die jeweiligen Anteile an der Gesamtbevölkerung sind im Vergleich zum Jahr 2013 gleich geblieben, fast alle Ortsteile sind jedoch leicht gewachsen (Ausnahme bilden Wulferdingsen und Dehme deren Einwohnerzahl zurückgegangen ist).

Tabelle 1: Bevölkerung nach Stadtteilen der Stadt Bad Oeynhausen 2013 und 2020 [1]

Ortsteil	Einwohner 2013	Einwohner 2020	Anteil (2020)
Bad Oeynhausen	15.527	16.459	31 %
Rehme	7.863	7.929	15 %
Eidinghausen	7.669	7.824	15 %
Werste	6.770	6.730	13 %
Volmerdingsen	4.002	3.600	7 %
Lohe	3.391	3.441	7 %
Wulferdingsen	3.366	3.324	6 %
Dehme	3.215	3.179	6 %
Summe	**51.803**	**52.486**	

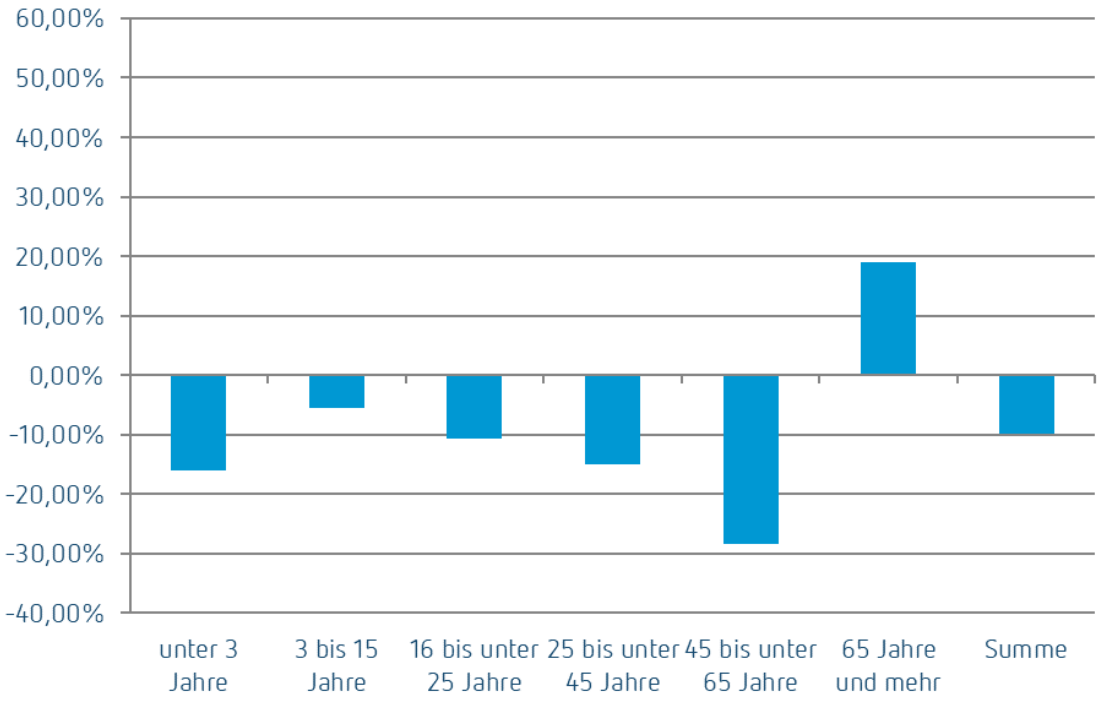
Quelle: Planersocietät auf Datenbasis der Stadt Bad Oeynhausen

In der Altersstruktur ist in Bad Oeynhausen wie in der gesamten Bundesrepublik in den kommenden Jahren mit einem deutlichen Anstieg des Anteils älterer Menschen zu rechnen. Im Jahr 2040 wird die Zahl der über 65-Jährigen im Vergleich zum Jahr 2020 fast ein Fünftel höher liegen, während

[1] Jeweils zum Stichtag 31.12.; Einwohnerzahl inklusive Nebenwohnsitze

die Zahl der Kinder unter 3 Jahren um 16 % geringer ausfallen wird. Perspektivisch ist in Bad Oeynhausen so von einem leichten Bevölkerungsrückgang auszugehen, der jedoch durch ein positives Wanderungssaldo ausgeglichen werden könnte.

Abbildung 4: Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen im Jahr 2040 gegenüber 2020



Quelle: Planersocietät auf Basis von © IT.NRW, Düsseldorf, 2020. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0

3.2 Stadtstruktur

Die Kernstadt wird im Wesentlichen durch den Stadtteil Bad Oeynhausen gebildet und weist eine Ausdehnung von ca. 3 km in Nord-Süd- sowie West-Ost-Richtung auf. Sie ist Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt und auch der größte Teil der Kureinrichtungen ist hier angesiedelt. Am nördlichen Rand dieses Siedlungsbereiches, insbesondere entlang der Mindener Straße/ Kanalstraße, finden sich gewerblich geprägte Bereiche sowie Gewerbebrachen.

Die weiteren Stadtteile liegen in unmittelbarer räumlicher Nähe und gehen fließend in die Siedlungsbereiche der Kernstadt über (z. B. Rehme, Werste und Eidinghausen). Weitere Ortsteile finden sich im Norden und Süden der Kernstadt einige Kilometer von dieser entfernt. Die disperse Siedlungsstruktur und die topographische Situation, insbesondere der nördlichen und südlichen Ortsteile am Rande des Wiehengebirges bzw. des Lipper Berglandes, erschweren zudem die Austauschbeziehungen zwischen den Ortsteilen. Für Einwohner aus den peripheren Bereichen sind Standorte z.B. des Einzelhandels oder von Arbeitsplätzen in den Nachbarkommunen und weiteren nahegelegenen Kommunen Vlotho, Löhne, Minden, Lübbecke oder Porta Westfalica häufig besser bzw. schneller zu erreichen als in der Kernstadt Bad Oeynhausen.

Die verkehrliche Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes wird stark von natürlichen aber auch siedlungs- und infrastrukturellen Gegebenheiten und den Möglichkeiten zu ihrer Überwindung beeinflusst. Als infrastrukturelle Barrieren sind zunächst die Trassen der Nord- und der Südbahn zu nennen. Darüber hinaus entwickelt derzeit die noch nicht umgestaltete B 61 (Mindener Straße / Kanalstraße) sowie die A 30n eine gewisse Barrierewirkung.

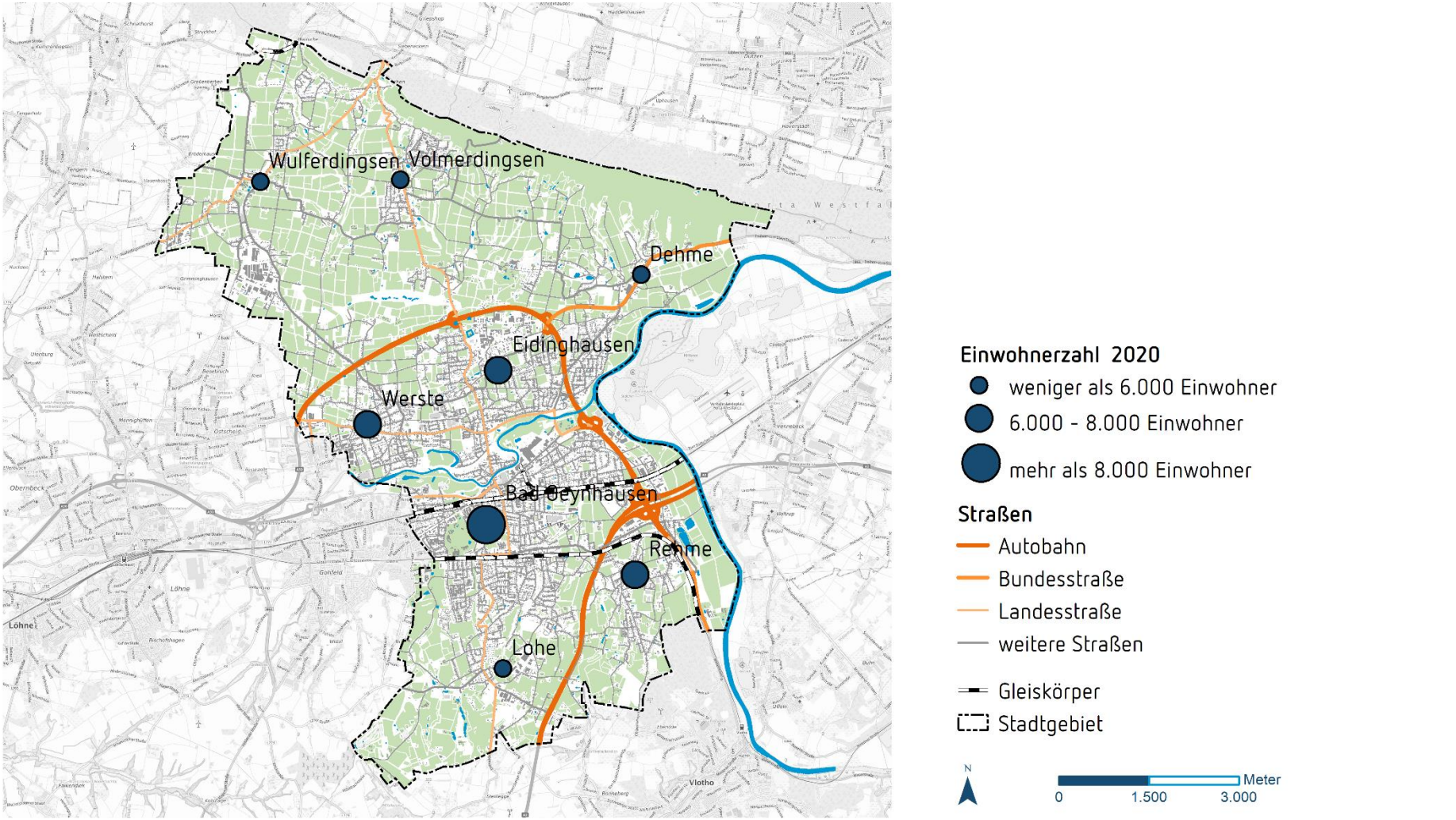
Als natürliche Barriere ist vor allem die Werre zu nennen. Flusskörper und umgebende Überflutungsgebiete vermindern die Durchlässigkeit zwischen Kernstadt und den anliegenden Ortsteilen Werste und Eidinghausen sowie den weiteren nördlichen Stadtteilen.

Hinzu kommt die topografische Situation in den nördlichen Stadtteilen Wulferdingsen und Volmerdingsen am Rand des Wiehengebirges sowie im südlichen Stadtgebiet mit den Stadtteilen Lohe, teilweise Rehme (Oberbecksen, Babbenhausen) und Bad Oeynhausen (Südstadt) als Teil des Lipper Berglandes. Im Gegensatz zum übrigen Stadtgebiet bzw. der Kernstadt schränkt die topografische Bewegtheit in diesem nördlichen sowie südlichen Bereich vor allem die Nutzungsmöglichkeiten des nicht motorisierten bzw. muskelgetriebenen Verkehrs ein, auch wenn die inzwischen weite Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern diesen Effekt eine Erleichterung darstellt.

Die Struktur der Stadt Bad Oeynhausen wird zudem von ihrer Funktion als Kurstandort geprägt. Im Vergleich zum Kreis Minden-Lübbecke und dem Land Nordrhein-Westfalen weist Bad Oeynhausen mit rund 18.000 Übernachtungen pro 1.000 Einwohner eine sehr hohe Touristenintensität auf[2]. Gemessen an den Übernachtungszahlen ist die Stadt Bad Oeynhausen mit rund 950.000 Übernachtungen im Jahr 2019 ein bedeutender Kurort in Ostwestfalen Lippe. Es gilt daher neben den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bad Oeynhausen auch die Gruppe der Besucher zu berücksichtigen, die ebenfalls verkehrlich relevant sind. Beachtet werden muss hier auch die Tatsache, dass diese i.d.R. bestehenden physischen Einschränkungen unterliegen und damit in einem geringeren Maße mobil sind. Neben den Kurgästen selbst sind deren Besucher hinzuzuzählen. Daraus resultieren zum einen aus quantitativen Gründen mobilitätsbezogene Anforderungen, zum anderen dienen sie aber auch als wesentlicher Treiber für eine Notwendigkeit der barrierefreien Gestaltung des Verkehrssystems sowie des öffentlichen Raumes.

[2] Tourismuskonzept 2018, S. 16

Abbildung 5: Räumliche Struktur der Stadt Bad Oeynhausen



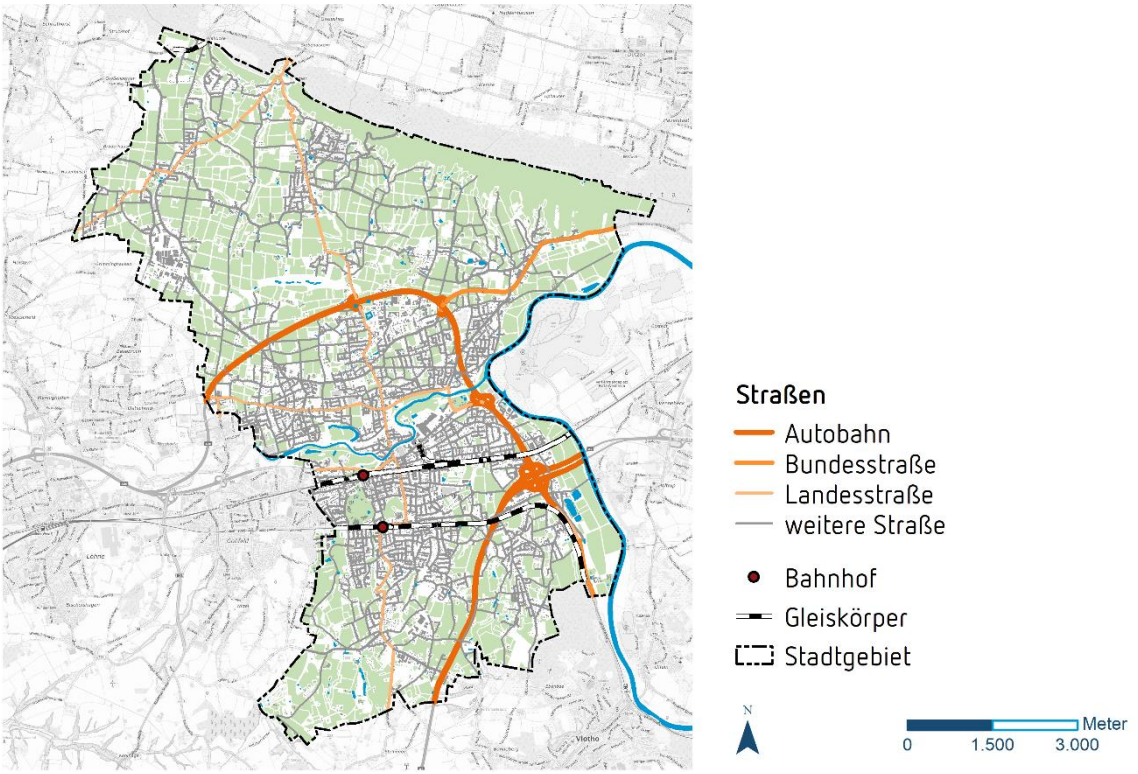
Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

3.3 Verkehrliche Erreichbarkeit

Die verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt Bad Oeynhausen ist sehr gut. Dies gilt allem voran für das Straßennetz. Hier ist die Stadt mit der A 2 an eine unterbrechungsfreie Ost-West-Verbindung zwischen Ruhrgebiet (Oberhausen) und Berlin angebunden und damit an eine wichtige Verkehrsader zwischen den Nordseehäfen und den Ländern Osteuropas. Ergänzt wird dies durch die Anbindung an die A 30, als Lückenschluss zwischen der A 2 und der niederländischen A 1. Seit Ende des Jahres 2018 erfolgte hier auch die Verkehrsfreigabe der als Nordumgehung bekannten A 30n.

Hinzu kommt die Anbindung an den Schienenverkehr über zwei Bahnhöfe, den Nord- und den Südbahnhof. Hier besteht im Nah- und Fernverkehr Anschluss an das Ruhrgebiet, Hannover und Berlin, Osnabrück und die Niederlande sowie die Städte Hameln und Hildesheim.

Abbildung 6: Verkehrliche Erreichbarkeit



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

3.4 Pendlerverkehre

Die gute verkehrliche Erreichbarkeit spiegelt sich auch in den regionalen Beziehungen und Verflechtungen wider. So sind drei Viertel (74,6 %) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (23.951) in der Stadt Bad Oeynhausen Einpendelnde.

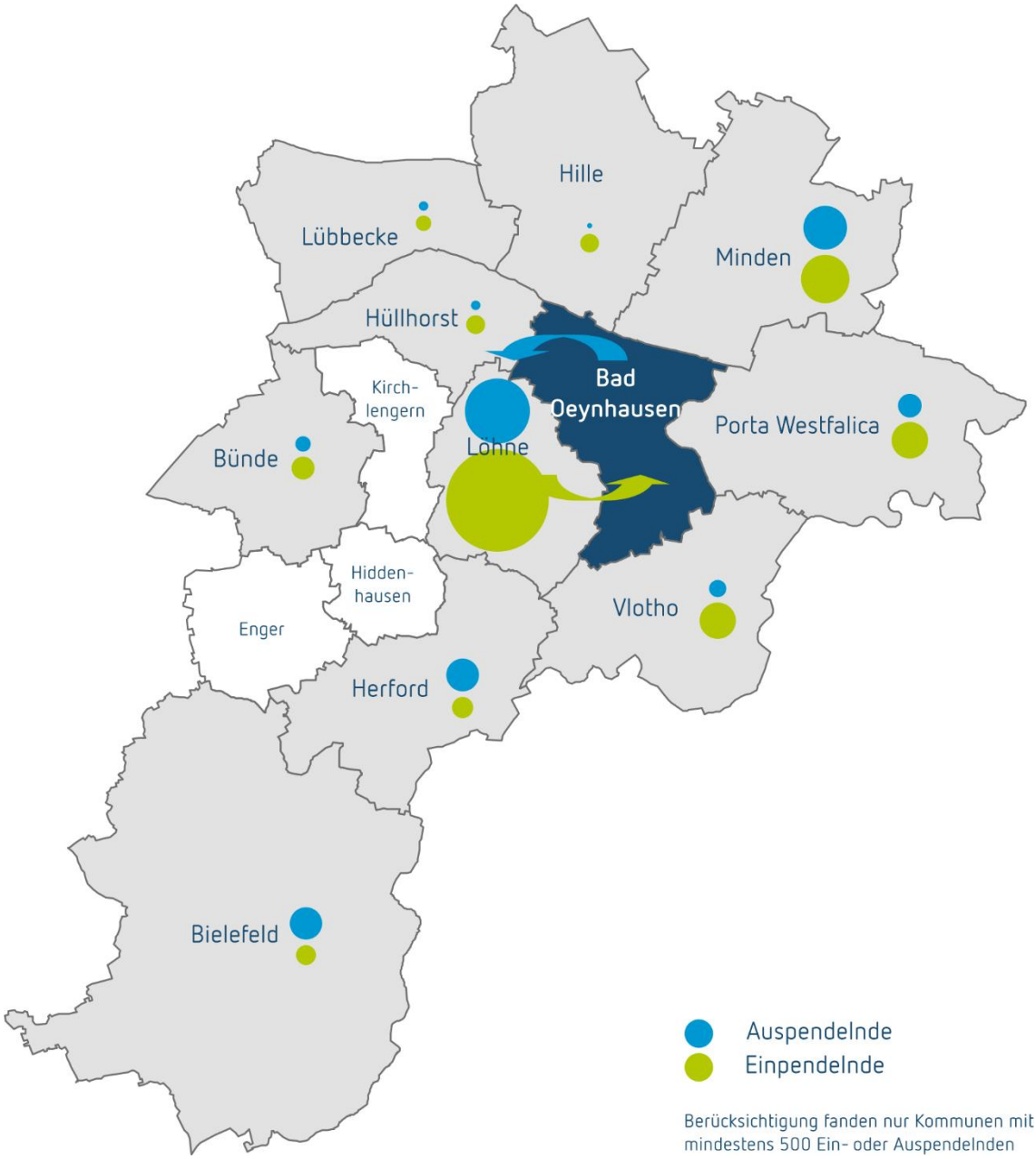
Von den rund 18.000 Einpendelnden des Jahres 2018 stammt gut ein Fünftel (21 %) aus der Nachbarkommune Löhne[3]. Mit einigem Abstand folgen auf in etwa gleichem Niveau die Nachbarstädte Minden (10 %), Porta Westfalica und Vlotho (je 7 %).

Bei den rund 13.000 Auspendelnden ist auch hier die herausragende Position der Nachbarstadt Löhne erkennbar (18 %). Die interkommunalen Austauschbeziehungen von Arbeitskräften wiederholen sich in der Rangfolge bei den Anteilen an den Auspendlern im Vergleich zu den Einpendlern nur bei der Stadt Minden (12 %). Hier zeigt sich die Bedeutung der Mittel- und Oberzentren Herford und Bielefeld (beide 9 %) als Wirtschaftszentren und Arbeitsplatzschwerpunkte der Region, bevor Porta Westfalica, Vlotho und Bünde im Anteilsbereich von 4 – 6 % folgen (oberhalb eines Schwellenwerts von 500 Auspendelnden).

Hinsichtlich der absoluten Zahlen ist im Vergleich zum Jahr 2012 erkennbar, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bzw. der Arbeitsplätze in Bad Oeynhausen um 7 % bzw. 1.489 leicht zugenommen hat. Noch deutlicher ist diese Zunahme allerdings bei den mobilitätsbedingten Pendlerbeziehungen. Dabei stieg der Anteil an Auspendelnden mit 17 % jedoch noch stärker als bei den Einpendelnden mit 11 % (siehe Tabelle 2).

[3] IT.NRW 2020

Abbildung 7: Berufspendelnde (Tagespendler) nach Quelle und Ziel im Jahr 2018



Quelle: Planersocietät auf Basis von © IT.NRW, Düsseldorf, 2020. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0

Tabelle 2: Beschäftigte und Pendelnde in Bad Oeynhausen im Vergleich (2012 und 2018)

30.06.	Sv-Beschäftigte am Arbeitsort Bad Oeynhausen	Einpendelnde	Auspendelnde	Pendleraufkommen	Pendlersaldo
2012	22.266	16.127	10.997	27.124	5.130
2018	23.951	17.878	12.912	30.790	4.966

Quelle: Planersocietät auf Basis von © IT.NRW, Düsseldorf, 2020. Dieses Werk ist lizenziert unter der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung mit großen und regionalen Arbeitgebern wie dem Herz- und Diabeteszentrum NRW kommt die kulturelle Bedeutung der Stadt Bad Oeynhausen für die Region zum Tragen. Mit Theater und Varieté sowie dem Shopping-Angebot besitzt die Stadt eine große Anziehungskraft. So rechnet allein der Betreiber des Werre-Parks für das nähere Einzugsgebiet (bis 15 Min. Fahrtzeit Pkw) mit einem Kundenpotenzial von 127.000 Personen. Das Einkaufszentrum wird täglich von etwa 12.000 Kunden aufgesucht[4].

3.5 Mobilitätsbefragung der Stadt Bad Oeynhausen

Im Rahmen des Erstellungsprozesses der Fortschreibung des Masterplans klimafreundliche Mobilität für die Stadt Bad Oeynhausen wurde eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Bad Oeynhausen durchgeführt. Mit dieser Befragung sind zwischen dem 18. August und dem 03. September 2020 1.450 Haushalte zu ihrer alltäglichen Mobilität befragt worden. Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten wurde unter Beachtung der Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen konzipiert und ausgewertet. Damit sind die Ergebnisse auch mit anderen aktuellen Erhebungen in Kreisen sowie Städten und Gemeinden in NRW vergleichbar. Wichtige Fragen der Untersuchung waren z. B.: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Eine vollständige Übersicht über die Inhalte der Befragung gibt Tabelle 1.

Abbildung 8: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
▪ Anzahl Personen im Haushalt ▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung nach Art der Fahrräder ▪ Pkw-Fahrleistung ▪ Stadt/Gemeinde und Ortsteil ▪ Entfernung zur nächsten Bus-/Bahnhaltestelle ▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt	▪ Führerscheinbesitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit ▪ Gesundheitliche Einschränkungen ▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit ▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung ▪ Bewertung der Verkehrssysteme ▪ Bewertung des Zufußgehens, Radfahrens und Bus- und Bahnverkehrs ▪ Bekanntheit und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote ▪ Einstellungen zur Mobilität	▪ Außerhäusigkeit am Stichtag ▪ Gründe für Immobilität ▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag ▪ Startort des 1. Weges ▪ Startort weiterer Wege ▪ Ziele der Wege ▪ Uhrzeiten Wegebeginn ▪ Uhrzeiten Wegeende ▪ Zweck der Wege ▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen) ▪ Wegeentfernung ▪ Begleitung durch weitere Personen

Die Erhebung wurde im August und September 2020 in drei Befragungswellen außerhalb der Schulferien durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhalten an einem Normalwerktag (Dienstag,

[4] ECE 2020

Mittwoch, Donnerstag) umfasst somit neun Stichtage. Das Wetter in diesem Zeitraum war weitgehend beständig und es waren nur geringe Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Temperaturen zwischen ca. 14 °C und 24 °C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau gegeben. Damit war das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Die Erhebung erfolgte im Jahr 2020 während der Covid-19-Pandemie. Im Erhebungszeitraum zwischen dem 18. August und dem 3. September wurde normaler Präsenzunterricht in den Schulen gehalten und auch gastronomische Betriebe sowie der Einzelhandel konnten weitgehend normal öffnen. Beim Vergleich des Verkehrsaufkommens im Kreis Minden-Lübbecke mit den Vorjahreswerten anhand einer Auswertung von Mobilfunkdaten im Auftrag des RKI[5], wird deutlich, dass das Verkehrsaufkommen durch die Bevölkerung und Einpendlerinnen und Einpendler (in der Haushaltsbefragung nicht erfasst) in und um den Erhebungszeitraum auf einem vergleichbaren Niveau zum gleichen Zeitraum im Jahr 2019 lag. Insbesondere an den neun Erhebungstagen variierte das Verkehrsaufkommen im Kreis Minden-Lübbecke im üblichen Maße zwischen 10 % weniger Reisen und 9 % mehr Reisen als zum Vergleichstag im Jahr 2019. Nichtsdestotrotz sind Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere im öffentlichen Verkehr zu erwarten, da laut Mobilitätsbericht zur Coronakrise von Google[6] im Erhebungszeitraum Bahnhöfe und Haltestellen in NRW um 7 % weniger häufig besucht wurden als zum Referenztag[7]. Aufgrund der Dauer des durch die Pandemie ausgelösten Ausnahmezustands über mehrere Monate, ist allerdings davon auszugehen, dass sich neue Verhaltensmuster einstellen und diese zur Gewohnheit werden. Vor dem Hintergrund dieser neuen Normalität kann nach Ende der Pandemie nicht davon ausgegangen werden, dass innerhalb kürzester Zeit zu einem Mobilitätsverhalten wie vor der Corona-Pandemie zurückgekehrt wird. Im Gegenteil: es bleibt abzuwarten, wo sich eine neue Normalität einstellen und wo sich nach Ende der Corona-Pandemie eine Entwicklung zum Status Quo vor der Corona-Pandemie ergeben wird. Ergebnisse hierzu liefert das MOBICOR-Projekt[8] – Mobilität in Zeiten von Corona erfassen und verstehen von Infas und dem WZB, die im Vergleich vom Mai 2020 zum Oktober 2020 zwar wieder eine Steigerung im ÖPNV sowohl im Aufkommen als auch der Leistung aufzeigt, aber insbesondere bei wahlfreien Nutzerinnen und Nutzern die Nichtnutzung des ÖPNV und ggf. längerer Manifestierung dieses Zustands darstellt.

Die Teilnahme an der Erhebung war schriftlich, online sowie telefonisch möglich. Auf Grund der umfangreichen Stichprobe und des guten Rücklaufs können viele Auswertungen sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf Ebene der Stadt- und Ortsteile repräsentativ ermittelt und dargestellt werden. Insgesamt haben sich 3.107 Personen aus 1.450 Haushalten an der Befragung beteiligt. Die

---

[5] RKI, Teralytics 2020: Covid-19 und Mobilität. Abgerufen unter: https://rki.mobility-covid19.teralytics.net/ (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)

[6] Auswertungen von Google-Standortdaten zur Erhebung der Frequentierung verschiedener Einrichtungen.
Google 2020: Mobilitätsbericht zur Coronakrise: Deutschland 30. August 2020. Abgerufen unter: https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-08-30_DE_Mobility_Report_de.pdf (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)

[7] Der Referenzwert entspricht dem Medianwart der fünf Wochen vom 3. Januar bis zum 6. Februar 2020.

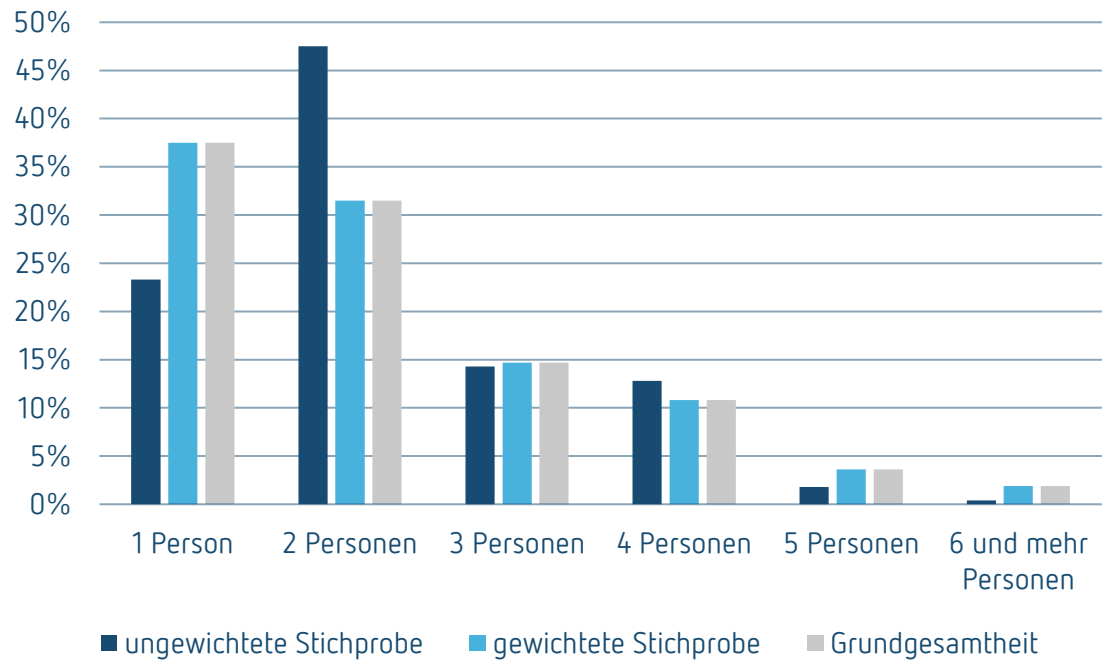
[8] WZB 2020, ERGEBNISSE AUS BEOBACHTUNGEN PER REPRÄSENTATIVER BEFRAGUNG UND ERGÄNZENDEM MOBILITÄTSTRACKING BIS ENDE OKTOBER AUSGABE 15.12.2020, Mobilitätsreport Ausgabe 3. Abgerufen unter: https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas_Mobilit%C3%A4tsreport_WZB_7331_20201217.pdf (zuletzt zugegriffen am 22.12.2020)

erreichte Rücklaufquote beträgt 14,5 %. Dies ist im Vergleich zu anderen Untersuchungen zum gleichen Thema ein überdurchschnittliches Niveau. Insgesamt konnten auf diese Weise 5,3 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Bad Oeynhausen befragt werden, wodurch ein hohes Maß an Repräsentativität sichergestellt ist.

Gewichtung und Hochrechnung

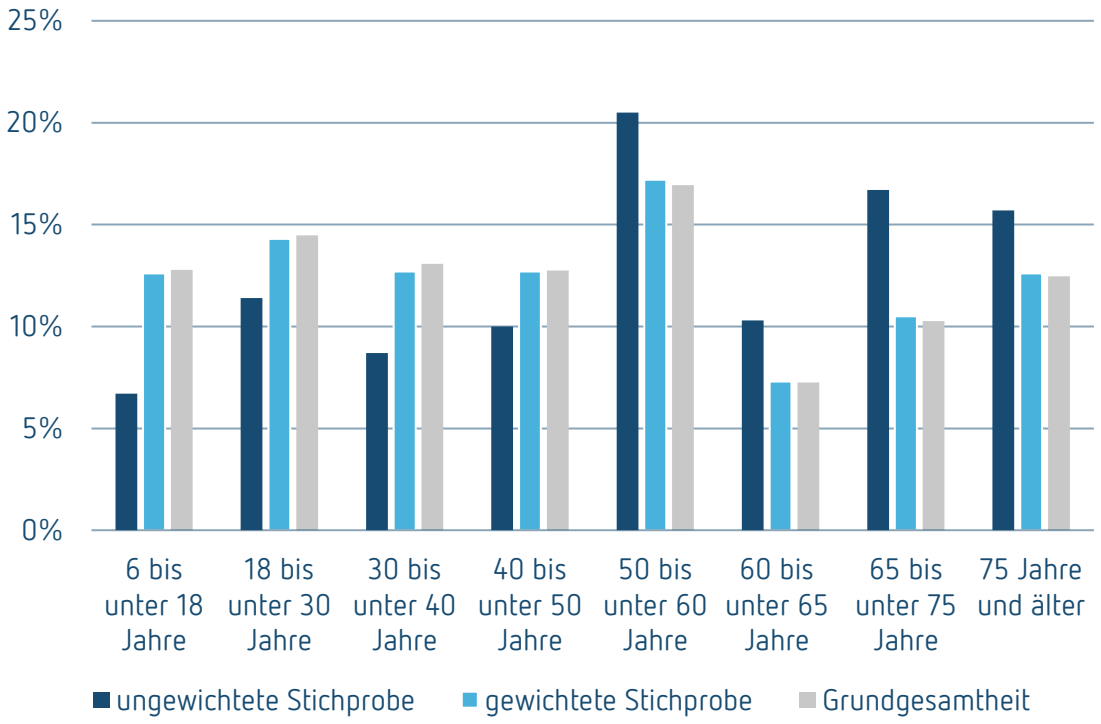
Eine Gewichtung und die Hochrechnung der Daten dienen der Vermeidung von systematischen Fehlern. Die Stichprobenziehung erzeugt eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Wahrscheinlichkeit, dass z. B. ein Mehrpersonenhaushalt gezogen wird, ist deutlich größer als die Ziehung eines Einpersonenhaushaltes. Durch die Häufigkeit von Zweipersonenhaushalten sind diese ziehungsbedingt überrepräsentiert. Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur sowie der Verteilung der Geschlechter vorgenommen. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit der Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

Abbildung 9: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent



Quelle: Planersocietät

Abbildung 10: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent



Quelle: Planersocietät

Hinweise zur Dokumentation

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der durchgeführten Modal-Split-Untersuchung für die Stadt Bad Oeynhausen dar. Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Einwohnerinnen und Einwohner mit Wohnsitz in der Stadt Bad Oeynhausen. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, werden durch die Haushaltsbefragung nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt.

In den Tabellen werden, soweit nicht anders angegeben, Anteilswerte in Prozent aufgeführt. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenköpfen mit „(n=...)". Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung beruht. Auch auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da hiermit eine methodisch nicht zu gewährleistende Präzision der Daten vermittelt würde. Durch Rundungsdifferenzen werden bei der Summierung von gerundeten Einzelwerten nicht immer exakt 100 % erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht" lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die dargestellten Werte auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben. Somit können hier durch Addition aller Werte mehr als 100 % erreicht werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher Ebene

und auf der Ebene der RegioStaR-7-Gemeinden herangezogen[9]. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse der Stadt Bad Oeynhausen, die der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt" angehört.

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus anderen Modal-Split-Untersuchungen herangezogen. Zum einen wird ein Vergleich zu den Ergebnissen der vorherigen Untersuchung der Stadt Bad Oeynhausen aus dem Jahr 2013 herangezogen. Des Weiteren wird auf die Mobilitätsuntersuchungen der Stadt Minden aus dem Jahr 2015 verwiesen. Die genannten Erhebungen sind alle durch die Planersocietät durchgeführt worden und gleichen sich dementsprechend in ihrem Methodendesign.

Bei einzelnen Auswertungen, wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz, wurden andere Altersgrenzen angewendet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zur entsprechenden Grundgesamtheit gegeben. Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „-" bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „*" zeigt an, dass aufgrund nur weniger vorliegender Antworten hierzu keine statistisch hinreichend gesicherte Aussage getroffen werden kann.

3.6 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

3.6.1 Soziodemographische Daten

Rund 47 % der befragten Personen in den Haushalten sind erwerbtätig. Vollzeit erwerbstätig ist etwas ein Drittel der Bevölkerung. Von den nicht erwerbstätigen sind 28 % im Ruhestand bzw. pensioniert, 10 % Schülerinnen und Schüler, 6 % Kinder im Vorschulalter[10], 4 % Studierende, 3 % absolvieren zur Zeit eine Ausbildung und 2 % sind ausschließlich Hausfrauen bzw. -männer. Eine Aufschlüsselung nach höchsten Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 64 % der Haushalte mind. Ein Haushaltsmitglied einer Erwerbstätigkeit nachgeht. Weitere 34 % sind demnach Rentnerhaushalte und jeweils 1 % Ausbildungs-, Erwerbslosen- oder sonstige Haushalte.

[9] Mobilität in Deutschland 2017: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundauswertung.
Erläuterungen zu den Regiostar-7-Raumvariablen: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

[10] In der Untersuchung wurden lediglich Personen ab sechs Jahren aufgefordert, Personenfragebogen und Wegeprotokoll zu beantworten.

Tabelle 3: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=2.978)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013 (n=1.806)	Stadt Minden 2015 (n=1.973)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
erwerbstätig	**47**	**49**	**46**	**44**	**45**
- vollzeit	34	34	31	32	33
- teilzeit	12	14	15	11	12
- vorübergehend freigestellt	2	1	1	1	1
Ausbildung	**3**	**2**	**2**	**2**	**2**
Studium	**4**	**1**	**3**	**2**	**2**
Schüler/-in	**10**	**12**	**14**	**10**	**12**
Kind	**6**	**4**	**4**	**5**	**6**
Hausfrau/-mann	**2**	**3**	**2**	**4**	**5**
Rentner/Pensionär	**28**	**26**	**25**	**26**	**21**
z. Zt. arbeitslos	**2**	**2**	**2**	**5**	**5**
Sonstiges	**<1**	**<1**	**1**	**2**	**2**
	100		**100**	**100**	**100**

Die in der Stichprobe ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,2 Personen je Haushalt. Im Zensus 2011 wurde eine Größe von 2,1 Personen je Haushalt ermittelt. 18 % der Haushalte sind Haushalte mit Kindern. Die meisten Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte (38 %) und Zweipersonen-Haushalte ohne Kinder (31 %). Im Vergleich zur bundesweiten Erhebung sind diese Anteile leicht unterdurchschnittlich.

Tabelle 4: Haushaltsstruktur

Haushaltstyp (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=1.366)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013 (n=877)	Stadt Minden 2015 (n=915)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	38	37	37	45	41
Zweipersonenhaushalt ohne Kinder	31	36	32	33	32
Mehrerwachsenen-HH ohne Kinder	13	7	10	5	7
alleinerziehend	1	2	2	2	2
Paar mit einem Kind	6	8	7	14	18
Paar mit mehreren Kindern	9	7	9		
Mehrerwachsenen-HH mit Kindern	3	4	3		
	100	**100**	**100**	**100**	**100**
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahre)	**18%**	**21%**	**21%**	**16%**	**20%**

Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

9 % der Befragten in der Stadt Bad Oeynhausen geben an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Im Fragebogen wurde primär die Einschränkung durch Geh- und Sehbehinderungen abgefragt. Der größte Anteil entfällt auf Personen mit Gehbehinderungen (4 %) oder andere bzw. mehrere Einschränkungen (5 %).

Tabelle 5: Mobilitätseinschränkungen durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen (alle Pers. ab 6 J.) Mehrfachantworten möglich (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=2.642)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013	Stadt Minden 2015 (n=1.857)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
keine Einschränkungen	91	k. A.	88	78	84
Gehbehinderung	4		6	8	5
Sehbehinderung	<1		1	2	2
andere Einschränkung/en	5		4	10	9
	100		100	100	100

Ab einem Alter von 60 Jahren steigt der Anteil derjenigen, die sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, stark an. Während lediglich 4 % der Befragten unter 60 Jahren angeben, unter Mobilitätseinschränkungen zu leiden, sind es bei den über 60-Jährigen knapp 22 %. Ab einem Alter von 75 Jahren liegt der Anteil der Personen, die sich durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, mit 36 % bei über einem Drittel dieser Altersklasse. Fühlen sich Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigt, verlassen sie ihre Wohnung seltener und legen weniger Wege zurück. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren – insbesondere der Anteil der Hochbetagten – in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es den Aspekt der Barrierefreiheit zukünftig bei der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote noch stärker zu beachten.

3.6.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

Pkw-Ausstattung

Insgesamt 91 % aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Dieser Anteil ist gegenüber der letztmaligen Erhebung im Jahr 2013 um sieben Prozentpunkte gestiegen. Annähernd die Hälfte der Haushalte besitz einen Pkw. Ein Drittel verfügen über zwei Fahrzeuge. Im Vergleich zeigt sich in Bad Oeynhausen dadurch eine erhöhte Autoaffinität. Dies lässt sich zum einen an einem deutlich höheren Anteil von Haushalten ohne Auto in strukturell vergleichbaren Städten (24 %) ableiten. Zum anderen ist auch die Pkw-Dichte je 1.000 Person ein Indiz für die erhöhte Autoaffinität. So liegt die

Pkw-Dichte auf 1.000 Personen in Bad Oeynhausen bei 684. Im Jahr 2013 lag sie noch bei 616 und der aktuelle Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen liegt 570 Pkw je 1.000 Einwohnern[11].

Tabelle 6: Pkw-Besitz im Haushalt

Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=1.383)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013 (n=864)	Stadt Minden 2015 (n=926)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
kein Auto	9	16	16	24	22
ein Auto	49	47	53	57	53
zwei Autos	33	31	27	17	21
drei und mehr Autos	10	6	5	2	3
	100	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner	**684**	**616**	**560**	**k. A.**	**k. A.**
Anteil elektrisch angetriebener Pkw	**1%**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**

Darüber hinaus verfügen 18 % der Haushalte über mindestens ein Motorrad. Gegenüber den Vergleichswerten aus anderen zentralen Städten in ländlichen Regionen (10 %) und dem gesamtdeutschen Wert (13 %) ist auch hier eine überdurchschnittliche Ausstattung in Bad Oeynhausen festzustellen.

Pkw-Führerschein und Pkw-Verfügbarkeit

Der Führerscheinbesitz wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf die Verkehrsmittelwahl aus. Insgesamt verfügen in Bad Oeynhausen rund 93 % der Personen ab 18 Jahren über einen Pkw-Führerschein. Dieser Wert liegt sowohl über dem Niveau des Bundesschnitts von 87 % (MiD 2017) und der vergleichbaren zentralen Städte in ländlichen Regionen (84 %). Im Vergleich zur Mobilitätsuntersuchung 2013 in der Stadt Bad Oeynhausen hat sich der Anteil der Führerscheinbesitzer unter der volljährigen Bevölkerung kaum verändert (92 %).

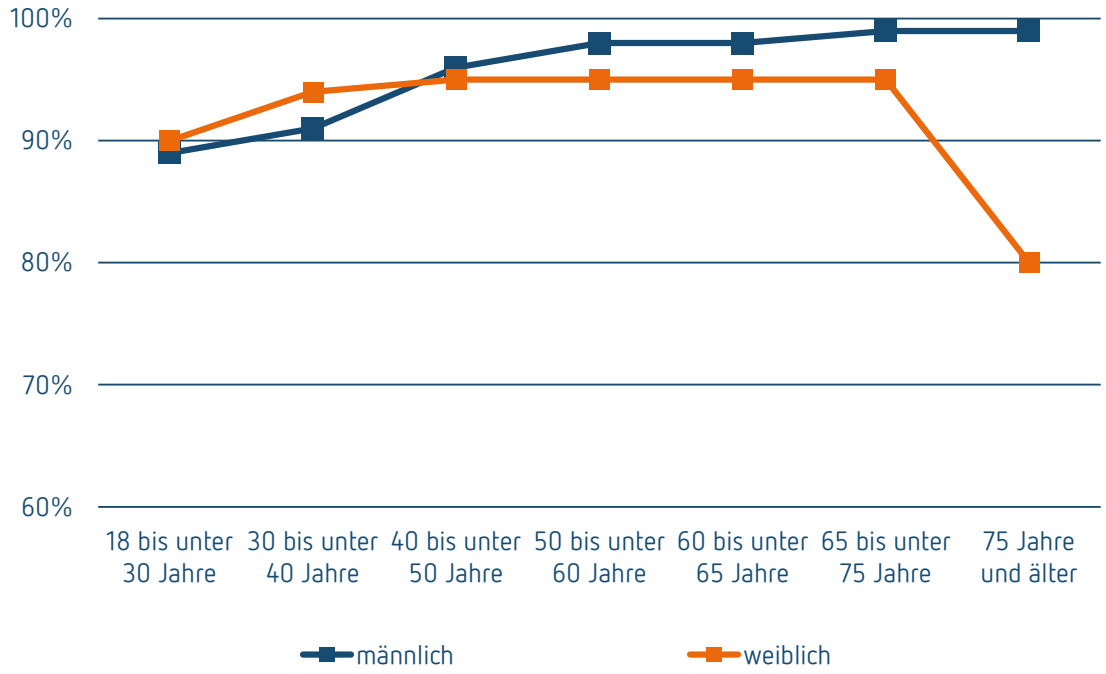
Junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren weisen mit 89 % eine nur leicht unterdurchschnittliche Führerscheinbesitzquote auf. Sie gleicht annähernd jener Besitzquote der über 75-Jährigen (88 %). Dies kann vor allem auf den Kohorteneffekt (Generationeneffekt) in höheren Altersklassen zurückgeführt werden, sodass zukünftig auch eine Annäherung des Führerscheinbesitzes an die jüngeren Altersklassen zu erwarten ist, da in den Altersklassen zwischen 30 und 75 Jahren die Quote nicht unter 93 % fällt.

Geschlechterspezifische Unterschiede bestehen beim Führerscheinbesitz in den zwei jüngsten sowie der ältesten Altersklasse. Wenngleich die Besitzquote insgesamt hoch ist, verfügen bis zu einem Alter von 40 Jahren Frauen häufiger über einen Führerschein als Männer. In der Altersklasse ab 75

[11] Landesbetrieb IT.NRW (2020): Kraftfahrzeug und Pkw-Dichte am 1. Januar. Abgerufen von https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/kraftfahrzeug-und-pkw-dichte-1918 (aktualisiert am 5. August 2020; zugegriffen am 21. Dezember 2020)

Jahren sinkt der Führerscheinbesitz bei Frauen merklich auf lediglich 80 %. Dies ist bundesweit historisch bedingt wird allerdings durch den Kohorteneffekt in den nächsten Jahren ausgemerzt.

Abbildung 11: Führerscheinbesitz nach Altersklassen



Insgesamt können 82 % der erwachsenen Einwohner der Stadt Bad Oeynhausen jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Bleiben hierbei diejenigen unberücksichtigt, die keinen Führerschein besitzen, steigt der Anteil auf 89 % der Führerscheinbesitzer, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben. Weiteren 8 % der Stadtbevölkerung steht ein Pkw zudem zeitweise zur Verfügung. Bei der Pkw-Verfügbarkeit bestehen zudem geschlechterspezifische Unterschiede: Während 85 % der Männer (ab 18 Jahren) jederzeit auf ein Auto zurückgreifen können, sind es bei den Frauen (ab 18 Jahren) 79 %. Zudem können 10 % der Frauen nie auf ein Auto zurückgreifen, hingegen nur 5 % der Männer.

Tabelle 7: Pkw-Verfügbarkeit

Verfügbarkeit eines Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=2.300)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013	Stadt Minden 2015 (n=1.637)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017*
immer/täglich	82	k. A.	69	75	77
zeitweise/Absprache	11		20	14	14
nie	7		12	11	9
	100		**100**	**100**	**100**

Fahrradausstattung

Knapp ein Viertel der Haushalte in Bad Oeynhausen (24 %) verfügen über kein konventionelles Fahrrad. Demgegenüber stehen 30 % der Haushalte mit einem, 22 % mit zwei und 25 % mit drei oder mehr Fahrrädern. Im Vergleich zum Jahr 2013 besitzen damit mehr Haushalte mindestens ein Fahrrad. Im Vergleich zu den strukturell vergleichbaren Städten weisen die Haushalte in Bad Oeynhausen ein ähnliches Ausstattungsniveau auf.

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=1.225)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013 (n=864)	Stadt Minden 2015 (n=924)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
kein Fahrrad	24	31	16	26	24
ein Fahrrad	30	20	30	28	26
zwei Fahrräder	22	25	27	23	24
drei und mehr Fahrräder	25	24	27	23	25
	100	**100**	**100**	**100**	**100**

Ein anderes Bild zeigt sich bei der Ausstattung der Haushalte in Bad Oeynhausen mit Elektrofahrrädern. Bedingt durch den schon länger anhaltenden und durch die Covid-19-Pandemie verstärkten Absatz von Elektrofahrrädern zeigt sich auch in Bad Oeynhausen ein erhöhtes Ausstattungsniveau. Über ein Drittel der Haushalte (36 %) verfügen mittlerweile über mindestens ein Elektrofahrrad. Im Jahr 2013 lag dieser Anteil in Bad Oeynhausen noch bei 8 %. Noch im Jahr 2017 wurde ebenfalls dieser Wert über das gesamte Bundesgebiet erreicht. Hier zeigt sich die enorme Entwicklung im Bereich des elektrifizierten Radverkehrs innerhalb der letzten Jahre. Auch in Zukunft ist von einem Wachstum dieses Verkehrsmittels auszugehen und dies in der Verkehrsplanung entsprechend zu berücksichtigen.

Besitz eines Pedelecs / S-Pedelecs / E-Bikes / E-Lastenrad im Haushalt (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=981)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013	Stadt Minden 2015 (n=858)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
kein Elektrofahrrad	64	92	94	92	92
ein Elektrofahrrad	21	8	6	6	5
min. zwei Elektrofahrräder	16			2	2
	100		**100**	**100**	**100**

Eine Analyse hinsichtlich des Elektrofahrradbesitzes nach Haushaltstypen zeigt, dass das Elektrofahrrad in Erwerbshaushalten gleichermaßen vorhanden ist wie in Rentnerhaushalten. So verfügen 22 % der Erwerbshaushalte über ein und 14 % über mindestens zwei Elektrofahrräder. In Rentnerhaushalten sind es jeweils 20 % bzw. 16 %. Dies lässt die Vermutung zu, dass sich das Elektrofahrrad als alltägliches Verkehrsmittel über viele Altersklassen und Nutzergruppen hinweg etabliert und bestätigt sich mit Hilfe einer Auswertung des individuellen Elektrofahrradbesitzes nach Alter und Erwerbsstatus. Insgesamt geben 18 % der Teilnehmenden an ein eigenes E-Bike oder Pedelec zu besitzen. Wohingegen Personen unter 30 Jahren nur in Ausnahmefällen ein Elektrofahrrad besitzen, verfügen bereits 13 % der 30 bis 40-Jährigen über ein Fahrrad mit elektronischer Unterstützung.

Dieser Wert steigt mit dem Alter (40-50 Jahre 20 %, 50-60 Jahre 25 %, 60-65 Jahre 32 %) und erreicht in der Altersklasse der 65 bis 75-Jährigen mit einer Besitzquote von 35 % seinen Höhepunkt. Das Elektrofahrrad ist folglich bereits ab einem Alter von 30 Jahren ein wesentlicher Bestandteil der individuellen Mobilität. Hinsichtlich des Erwerbsstatus fällt auf, dass zuvorderst Teilzeit-Erwerbstätige (28 %) und RentnerInnen (26 %) über ein Pedelec oder E-Bike verfügen. Es folgen Vollzeit-Erwerbstätige mit einer Besitzquote von 16 %. Insbesondere Teilzeit-Erwerbstätige weisen häufig komplexe Tagesabläufe bestehend aus Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitwegen auf. Das Elektrofahrrad scheint gleichzeitig genügend Flexibilität und annehmbaren Zeitaufwand mit sich zu bringen, diesen Tagesabläufen gerecht zu werden und Teil der alltäglichen Mobilität zu sein. Es ist anzunehmen, dass sich das Elektrofahrrad in Zukunft noch stärker in der alltäglichen Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bad Oeynhausen etablieren wird. Dem gilt es durch eine angemessene Radverkehrsinfrastruktur Rechnung zu tragen.

ÖV-Zeitkartenbesitz

Lediglich 4 % der Befragten besitzen eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr. Wie die Gegenüberstellung zu den Vergleichsräumen zeigt, ist dies ein deutlich unterdurchschnittlicher Wert.
Ggfs. äußern sich hier coronabedingte Pausierungen von Zeitkarten. Bisweilen war es im Jahr 2020 möglich, ÖV-Tickets für einen gewissen Zeitraum auf Grund von coronabedingter Homeoffice-Arbeit oder Kurzarbeit zu pausieren. Im Zweifel sollte hier Rücksprache mit den Verkehrsunternehmen über deren Ticketverkaufszahlen getroffen werden.

Besitz einer Zeitkarte für Bus- und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=1631)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013	Stadt Minden 2015 (n=1.864)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017*
Besitz ÖV-Zeitkarte	**4**		**12**	**16**	**22**
davon: [in % aller Personen]					
- Jedermann-Monatskarte	2		3	8	12
- Schülerticket	1		3		
- Job-/Firmenticket	<1	k. A.	<1	4	6
- Semesterticket	<1		4		
- Schwerbehindertenticket	1		k. A.	4	4
- sonstige Zeitkarten			k. A.		
keine ÖV-Zeitkarte	**96**		**88**	**83**	**77**
	100		**100**	**100**	**100**

Der größte Anteil der vergebenen Zeitkarten entfällt auf Monatstickets (25 %), gefolgt von Schüler-MonatsTicktes (14 %) und ChillTickets (13 %). Weitere 11 % entfallen auf Firmen- oder Jobtickets. Weitere Zeitkarten spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Mobilitätsvoraussetzungen

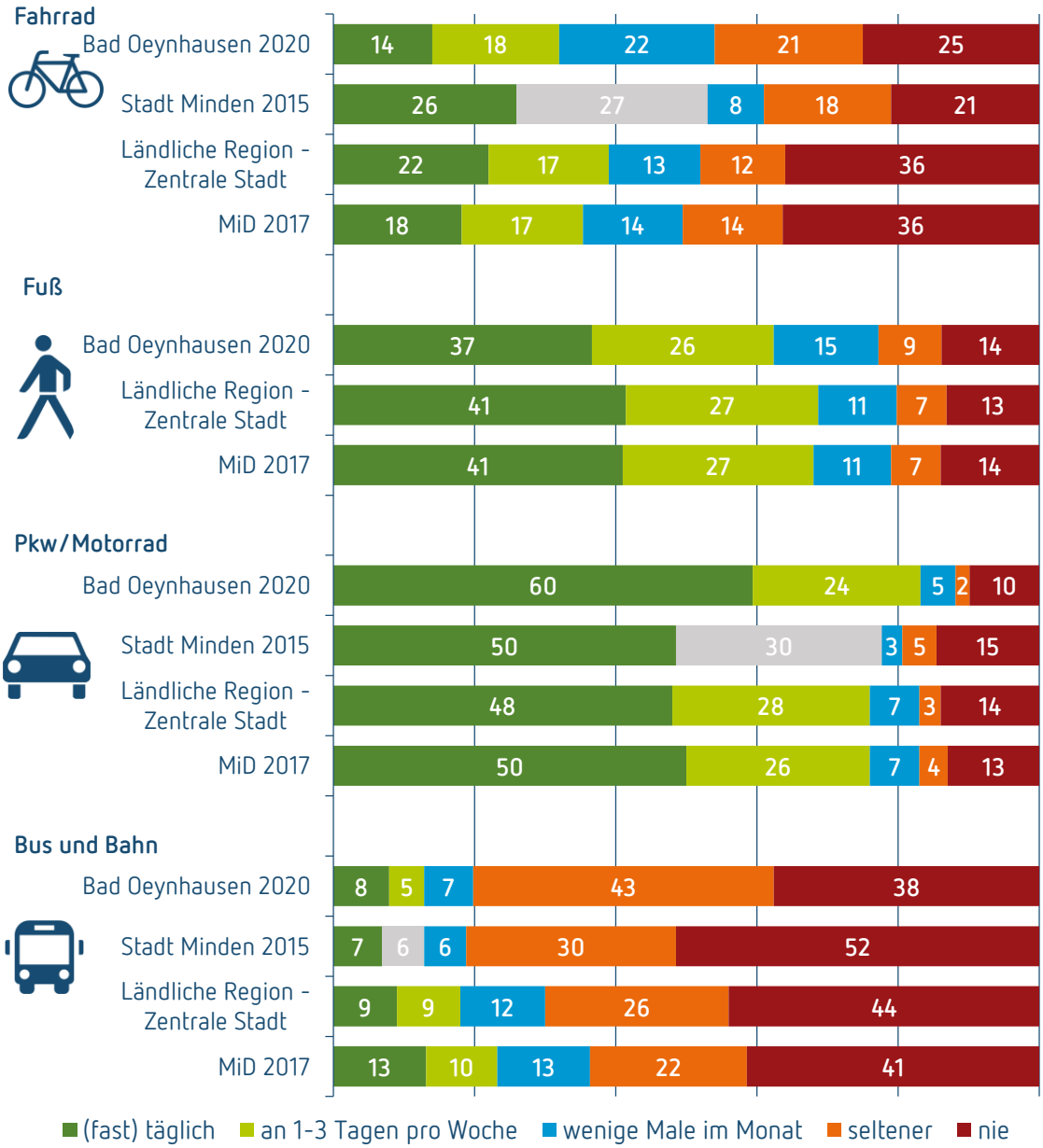
Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 14 % der Befragten besitzen weder einen Führerschein, noch steht ihnen eine ÖV-Zeitkarte zur Verfügung. Dieser Wert kann gegenüber den raumstrukturellen vergleichbaren Städten (1 %) sowie zum Bundesschnitt (MiD 2017: 8 %) als überdurchschnittlich eingeordnet werden. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit deutlich eingeschränkt. Dagegen besitzen 2 % der Befragten sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein und sind grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. 2 % der Personen besitzen ausschließlich eine Zeitkarte für Bus und Bahn. Dieser Wert liegt unterhalb des Bundesschnitts (6 %) sowie dem Anteil in den vergleichbaren zentralen Städten in ländlichen Regionen (1 %).

Tabelle 8: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=1.631)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013	Stadt Minden 2015 (n=1.853)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarte	2	k. A.	7	13	16
nur Führerscheinbesitz	82		71	85	71
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	2		5	1	6
weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	14		17	1	8
	100		100	100	100

3.6.3 Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung

Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bad Oeynhausen durchschnittlich genutzt werden.



Angaben in %

Abweichende Skala in Minden: an 1-3 Tagen entspricht an 1-2 und 3-4 Tagen pro Wochen

Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 84 % mindestens wöchentlich genutzt. Damit liegt die Verkehrsmittelnutzung oberhalb sowohl des Durchschnitts vergleichbarer Städte und als auch des Bundesdurchschnitts. Auffällig ist in diesem Zusammenhang vor allem die erhöhte tägliche Nutzung (60 %) gegenüber den Vergleichsräumen. Die geringste Nutzung erfährt der Öffentliche Verkehr. Der Anteil von 8 % täglicher Nutzung ist

etwa auf dem Niveau vergleichbarer zentraler Städte in ländlichen Regionen (9 %). Die wöchentliche Nutzung fällt dagegen mit 5 % gegenüber 9 % geringer aus. 7 % nutzen den ÖV wenige Male im Monat und weitere 43 % seltener. Damit ist der Anteil der Gelegenheitsnutzer vergleichsweise hoch und offenbart mögliche Verlagerungspotenziale. Die Nutzung des Fahrrads fällt geringer aus als in den Vergleichsräumen. Lediglich 14 % nutzen das Fahrrad täglich, weitere 18 % mindestens einmal in der Woche. In vergleichbaren Städten liegt der Anteil täglicher Nutzenden bei 22 % und in der Minden bei 26 %. Auch auf Bundesebene zeigt sich eine intensivere Fahrradnutzung (18 % + 17 %). Hier gilt es folglich Verlagerungsmöglichkeiten aufzudecken – insbesondere vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl Pedelec-Nutzender. Ein Anteil von 22 % Gelegenheitsnutzenden (wenige Male im Monat) bietet hier eine gute Grundlage. 63 % der Befragten gehen wenigstens einmal in der Woche zu Fuß. Gegenüber den Vergleichsräumen ist das ein leicht unterdurchschnittliches Niveau. Insbesondere die täglichen Wege zu Fuß fallen dort mit einer Differenz von jeweils vier Prozentpunkten häufiger aus.

Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen[12] ableiten. Insgesamt geben 53 % der Befragten an, monomodal, also vorwiegend nur mit einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Bus/Bahn) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert liegt etwas unter dem Bundesdurchschnitt und dem Durchschnitt der strukturähnlichen Städte. Allerdings gehören 45 % aller Personen ab 6 Jahren zu den Pkw-Monomodalen und bilden damit die größte Gruppe der Mobilitätstypen. Der Anteil Fahrrad-Monomodaler Personen entspricht etwa jenem aus den vergleichbaren zentralen Städten ländlicher Regionen. In Minden ist deren Anteil mit 18 % vergleichsweise hoch. Dagegen ist die Gruppe der ÖV-Monomodalen in Bad Oeynhausen mit nur 1 % sehr klein. Insgesamt sind 2 von 5 Personen als multimodale Mobilitätstypen zu beschreiben. Sie nutzen folglich mehrmals pro Woche unterschiedliche Verkehrsmittel. Besonders attraktiv erschein dabei die Kombination der regelmäßigen Auto- und Fahrrad-Nutzung (31 %). Dieses Niveau wird in den strukturähnlichen Städten nicht erreicht (24 %). Als wenig mobil gelten in Bad Oeynhausen 7 % der Bevölkerung. Dieser Wert entspricht annähernd dem Bundesdurchschnitt.

[12] Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen. Als „wenig Mobiler" wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-3x pro Monat angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Wochen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler".

Tabelle 9: Mobilitätstypen

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=2.264)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013	Stadt Minden 2015 (n=1.666)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
Monomodale	**53**		**67**	**57**	**58**
Pkw-Monomodale	45	k. A.	46	43	45
Fahrrad-Monomodale	7		18	8	5
ÖV-Monomodale	1		3	6	8
Multimodale Nutzer	**40**		**20**	**35**	**36**
Pkw/Rad-Multimodale	31	k. A.	15	24	20
Pkw/ÖV-Multimodale	3		3	5	7
Rad/ÖV-Multimodale	2		2	3	5
Pkw/Rad/ÖV-Multimodale	4		1	3	4
wenig Mobile	**7**		**13**	**7**	**6**
	100		**199**	**100**	**100**

Insgesamt ist festzustellen, dass der Pkw das Rückgrat der Mobilität in der Bad Oeynhausen bildet. Die Pkw-Nutzung wird dabei durch die Nutzung weiterer Verkehrsmittel, in erster Linie durch das Fahrrad, ergänzt. Insbesondere der Anteil der ÖV-monomodalen Personen fällt im Vergleich zu den vergleichbaren zentralen Städten in ländlichen Regionen sehr gering aus.

3.6.4 Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner

An den erhobenen Stichtagen haben 17 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bad Oeynhausen ihre Wohnung nicht verlassen. Dass dieser Wert gegenüber den Vergleichsräumen und vor allem gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2013 überdurchschnittlich ist, lässt sich zu großen Teilen auf die Einflüsse durch die Covid-19-Pandemie zurückführen. Im Detail gaben 36 % an, keinen Grund gehabt zu haben, das Haus zu verlassen. Es folgen die Gründe Urlaub (27 %), Krankheit (11 %), Homeoffice (11 %) sowie altersbedingte Mobilitätseinschränkungen (9 %). Im Durchschnitt hat jede Person 3,1 Wege pro Tag zurückgelegt. Dieser Wert erhöht sich auf 3,8, wenn lediglich mobile Personen berücksichtigt werden und ist im Vergleich zum Jahr 2013 leicht gestiegen.

Tabelle 10: Anzahl zurückgelegter Wege

Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=2.532)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013 (n=1.977)	Stadt Minden 2015 (n=1.814)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
keinen Weg (immobil)	17	10	16	14	16
einen bis zwei Wege	33	37	37	34	36
drei bis vier Wege	28	31	28	30	30
fünf bis sechs Wege	15	15	14	21	20
sieben bis acht Wege	7	6	3		
neun Wege und mehr	1	2	2		
	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	**3,1**	**3,1**	**3,0**	**3,2**	**3,1**
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	**3,8**	**3,7**	**3,5**	**3,7**	**3,7**

Die mobilste Bevölkerungsgruppe (bei Berücksichtigung der Immobilen) sind die Teilzeiterwerbstätigen, die im Durchschnitt 4,1 Wege pro Werktag zurücklegen. Demgegenüber stehen mit der geringsten durchschnittlichen Wegeanzahl von 2,6 die Personen im Ruhestand. Dies ist wenig überraschend, da für diese Gruppe Arbeits- oder Ausbildungswege gänzlich entfallen und darüber hinaus gesundheitliche Einschränkungen zu einer geringeren Mobilität beitragen. Auszubildende (3,0), Studierende (3,1) wie auch Vollzeiterwerbstätige weisen eine Wegeanzahl auf, die etwa dem Durchschnitt entspricht. Schülerinnen und Schüler sind dagegen überdurchschnittlich mobil (3,4).

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split am Verkehrsaufkommen stellt die zentrale Kenngröße der Verkehrsmittelwahl dar. Die Erhebung hat ergeben, dass 65 % der Wege der Teilnehmenden mit Auto/ Motorrad zurückgelegt werden. Davon entfallen 11 % auf Mitfahrer. Gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2013 ist das ein Rückgang des MIV-Anteils um 3 Prozentpunkte. Auch der Anteil des Fußverkehrs ist von 16 % auf 13 % in den vergangenen Jahren rückläufig. Dagegen konnten sowohl der Radverkehr (12 % auf 17 %) als auch der Öffentliche Verkehr (4 % auf 5 %) Gewinne verbuchen. Im Vergleich zu anderen zentralen Städten in ländlichen Regionen werden in Bad Oeynhausen auf der einen Seite mehr Wege mit dem Fahrrad (13 %) und dem MIV (41 % + 15 %) auf der anderen Seite weniger zu Fuß (24 %) und mit dem ÖV (7 %) absolviert.

Der Modal Split an der Verkehrsleistung stellt dar, wie viele Kilometer anteilig mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wurden. Die Anteile der aktiven Mobilitätsformen gehen auf Grund ihrer geringeren Reichweite zurück und liegen bei 2 % (Fußverkehr) und 7 % (Radverkehr). Der MIV bleibt das dominante Verkehrsmittel mit einem kombinierten Anteil von 78 % (69 % Fahrer + 9 % Mitfahrer). Darüber hinaus zeigt sich die Bedeutung des ÖV für längere Strecken. Dessen Anteil liegt im Modal Split an der Verkehrsleistung bei 13 %.

Abbildung 12: Modal Split am Verkehrsaufkommen (Wege)

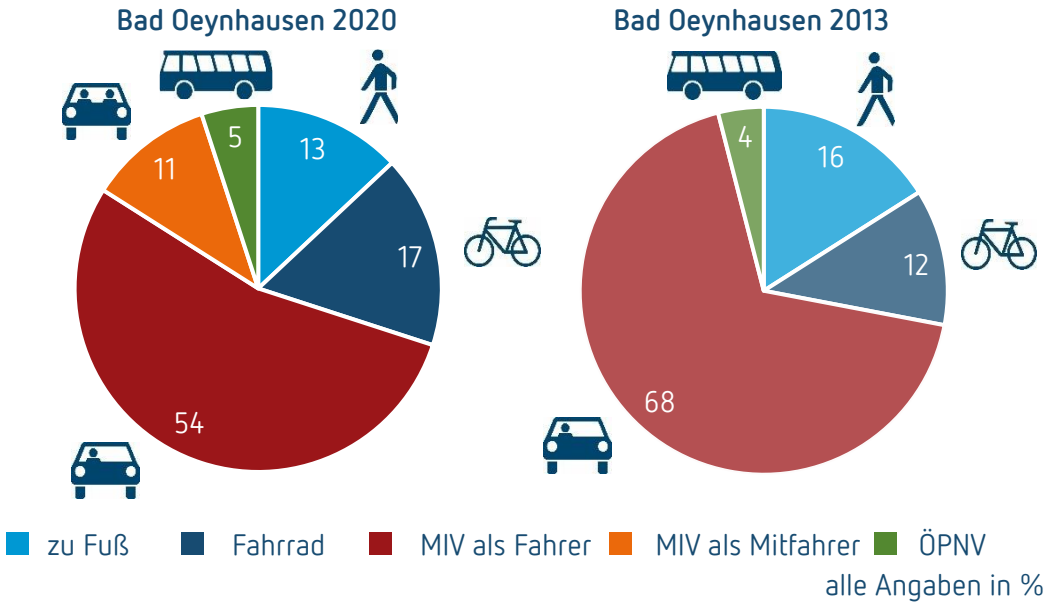
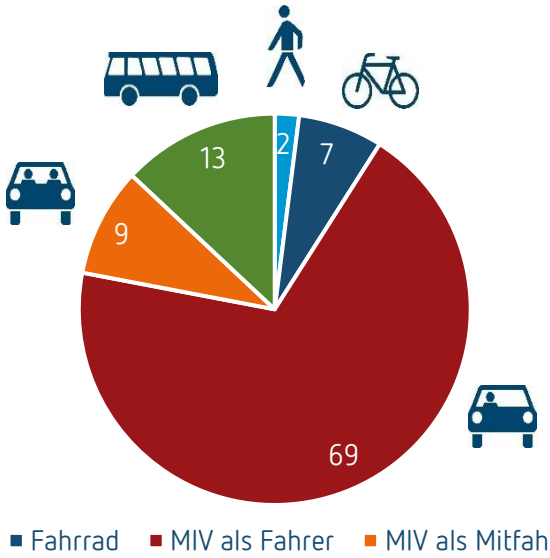


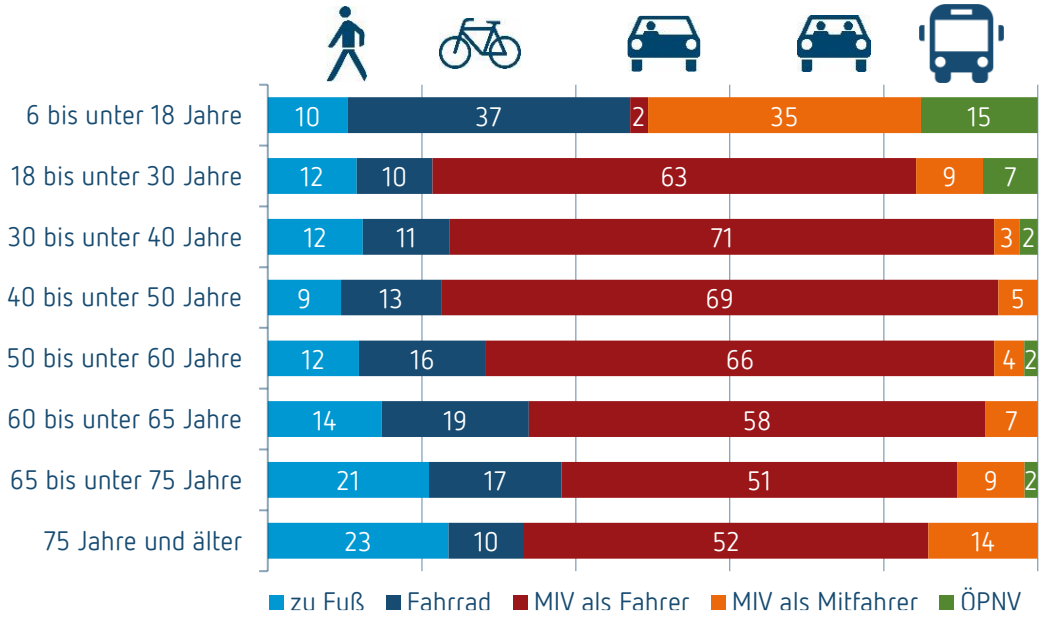
Abbildung 13: Modal Split an der Verkehrsleistung (Kilometer)



Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung ergeben sich zwischen den unterschiedlichen Altersklassen. Der Umweltverbund hat auf Grund des fehlenden Führerscheins bei Kindern und Jugendlichen eine große Bedeutung. So werden hier sowohl im Radverkehr (37 %) als auch im ÖPNV (15 %) jeweils die höchsten Anteile erreicht. Auch der MIV-Mitfahreranteil ist erwartungsgemäß hoch (35 %). Hinsichtlich der Förderung eigenständiger Mobilität ist der Fußverkehrsanteil von 10 % ausbaufähig. Mit Eintritt in das Erwachsenenalter ist das Auto das dominante Verkehrsmittel. Gleichwohl fällt auf, dass der ÖPNV auch im Alter von 18 bis 30 Jahre überdurchschnittlich häufig genutzt wird. Dieses Potenzial gilt es für eine Nutzung des ÖPNV auch über das 30. Lebensjahr hinaus zu nutzen. Die Bedeutung des ÖPNV ist bei Erwachsenen nur sehr mäßig vorhanden. Mit dem Alter nimmt dagegen die Nutzung der aktiven Mobilitätsformen zu. Einfluss nimmt hier auch der erhöhte Pedelecbesitz mit steigendem Alter. Setzt sich das Pedelec auch in den jüngeren Altersklassen noch

stärker durch sind hier große Verlagerungseffekte zu erwarten. Grundlage dafür ist allerdings eine angemessene Radverkehrsinfrasturkur.

Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl am Verkehrsaufkommen nach Altersklassen



Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge der von den Befragten zurückgelegten Wege liegt bei 10,8 km. Bleiben die Fernfahrten von mehr als 100 km unberücksichtigt beträgt sie 8,1 km. Anhand des Medians zeigt sich, dass die Hälfte aller Wege lediglich 4 km oder kürzer und somit einfach durch die Nahmobilität bewältigt werden können. Dass die durchschnittliche Wegelänge gegenüber der vorherigen Erhebung aus dem Jahr 2013 gestiegen ist (9,0 km bzw. 7,2 km) folgt einem allgemeindeutschen Trend.

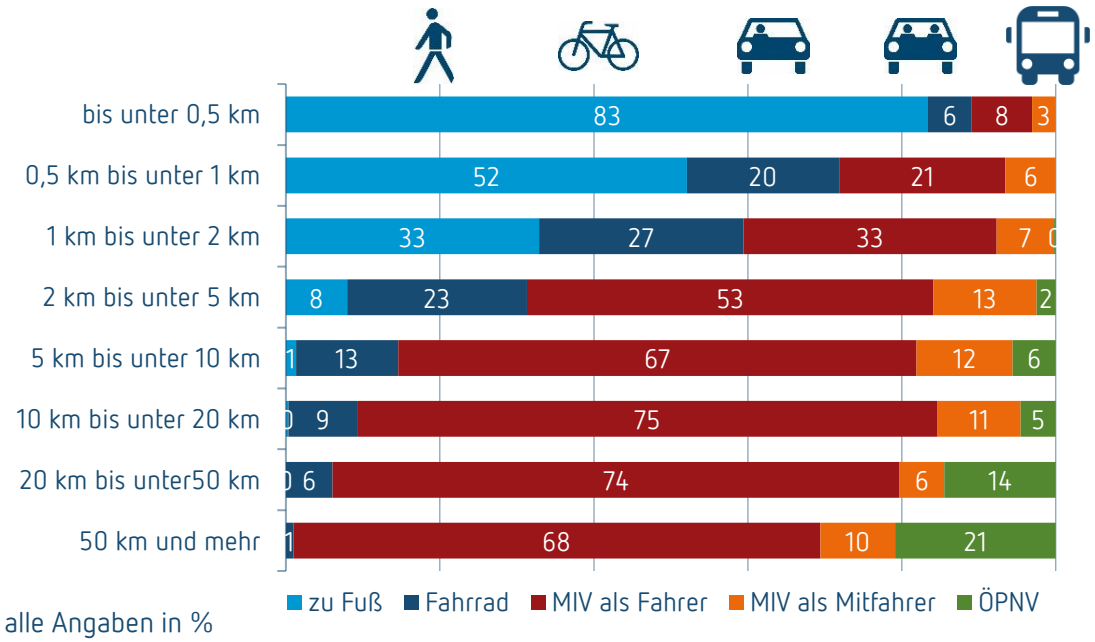
Tabelle 11: Entfernung der zurückgelegten Wege

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Bad Oeynhausen (n=7.760)	Vergleichswerte			
		Stadt Bad Oeynhausen 2013 (n=6.569)	Stadt Minden 2015 (n=5.331)	Ländliche Region zentrale Stadt	MiD 2017
bis unter 0,5 km	3	34	7	10	10
0,5 km bis unter 1 km	6		10	11	11
1 km bis unter 2 km	14		16	16	14
2 km bis unter 5 km	34	30	32	29	23
5 km bis unter 10 km	19	17	19	15	16
10 km bis unter 20 km	12	19	9	8	13
20 km bis unter 50 km	10		6	7	9
50 km und mehr	3		2	5	4
	100	**100**	**100**	**100**	**100**
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	**10,8**	**9,0**	**9,0**	**11,4**	**12,5**
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	**8,1**	**7,2**	**7,0**	**k. A.**	**k. A.**
Median (alle Wege) (in km)	**4,0**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**	**k. A.**

Die kürzesten Wege sind jene zum Einkaufen oder Shopping (4,6 km) oder Begleitwege (5,1). Die größten Entfernungen werden dagegen zum Arbeitsplatz (13,2 km) oder für Dienstfahrten (14,1) zurückgelegt. Zu Ausbildungszwecken, privaten Erledigungen und Freizeitzwecken werden zwischen 6,2 und 6,8 km bewältigt. Insgesamt wird anhand den verhältnismäßig kurzen Wegelängen die kompakte Stadtstruktur mit den wesentlichen zentralen Versorgungmöglichkeiten deutlich.

Die Verkehrsmittelwahl variiert je nach Distanz. Bis zu einer Wegelänge von 2 km dominiert die Nahmobilität bestehend aus Rad- und Fußverkehr die Verkehrsmittelwahl. Noch bis zu einer Distanz von 1 km werden mehr als die Hälfte der Wege zu Fuß überwunden. Zwischen 1 und 2 km erreicht der Radverkehr mit 27 % Wegeanteil seinen Höhepunkt. Dennoch werden bereits in dieser Entfernungsklasse 2 von 5 Wegen mit dem MIV zurückgelegt. In der folgenden Entfernungsklasse (2 bis 5 km) ist der MIV schließlich deutlich das dominanteste Verkehrsmittel. 53 % führen auf diesen Wegen ein Auto/Motorrad selbst und weitere 13 % sind Mitfahrende. Diese Wege eignen sich in der Regel noch sehr gut für den Radverkehr – in Teilen sogar solche bis 10 km. Hier gilt es durch eine entsprechende Radverkehrsinfrastruktur Anreize zum Wechsel auf den Radverkehr zu schaffen. Insbesondere durch die Entwicklung des elektrifizieren Radverkehrs verbergen sich hier enorme Verlagerungspotenziale. Zudem fällt auf, dass der ÖPNV erst aber einer Wegedistanz von 5 km eine merkliche Rolle einnimmt (6 %). Von wesentlicher Bedeutung ist er weniger für nah- und stadträumlichen Wege als für längere Distanzen ab 20 km in das Umfeld Bad Oeynhausens.

Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl am Verkehrsaufkommen nach Wegelänge

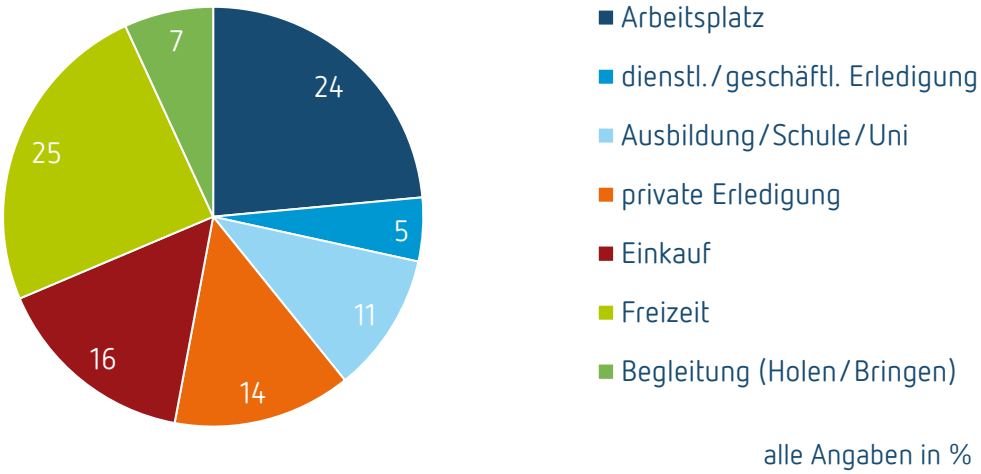


Die Dauer eines durchschnittlichen Weges der Teilnehmenden beträgt 21 Minuten. Annähernd ein Fünftel der Wege dauert nicht länger als 10 Minuten und insgesamt 62 % der Wege nehmen weniger als 20 Minuten in Anspruch. Hier spiegeln sich erneut die kompakten Strukturen mit direkten Wegen innerhalb Bad Oeynhausens wider. Die meiste Zeit nehmen - analog zu den Wegedistanzen – Arbeitswege (22 Min.) und Dienstfahrten (25 Min.) in Anspruch. Die Differenz zu den übrigen Zwecken fällt geringer aus als bei den Wegelängen. So werden zu Ausbildungszwecken jeweils 21 Minuten, für private Erledigungen und Einkäufe 17 bzw. 13 Minuten sowie auf Begleitwegen 12 Minuten benötigt. Insgesamt sind die Bewohnerinnen und Bewohner Bad Oeynhausens an einem Werktag somit 74 Minuten unterwegs und damit deutlich weniger als in strukturell vergleichbaren Städten (98 Min.) oder in Deutschland insgesamt (100 Min.).

Verkehrszwecke

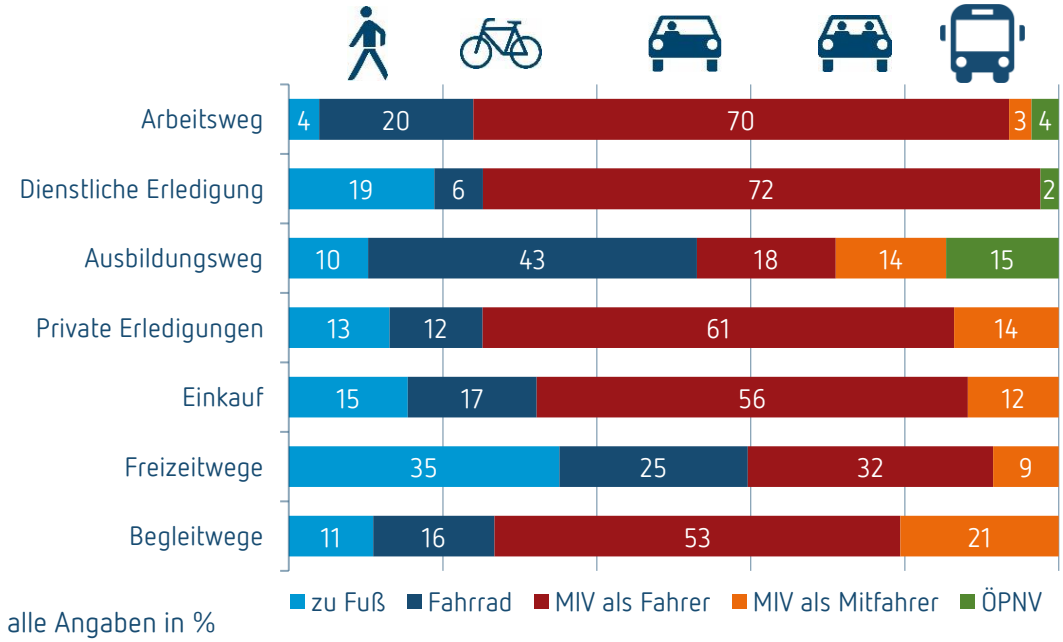
An dieser Stelle sollen die bereits angedeuteten Verkehrszwecke genauer präsentiert werden. So entfällt etwa ein Viertel der Wege auf Arbeitswege. Mit 5 % Dienstfahrten haben diese Wege einen Bezug zur Arbeit. Wege zur Ausbildung, Schule oder Universität nehmen 11 % in Anspruch. Versorgungswege teilenq sich in 14 % für private Erledigungen und 16 % zum Einkauf. Ein weiteres Viertel sind ausschließlich Freizeitwege. Auf den verbleibenden 7 % der Wege werden andere Personen begleitet.

Abbildung 16: Verkehrszwecke



Ähnlich wie bei den Wegelängen ergeben sich auch deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach dem Wegezweck. Auf Wegen mit Bezug zur Arbeit dominiert mit über 70 % deutlich der MIV. Gleichzeitig gilt es hervorzuheben, dass Radverkehrsanteil mit 20 % seinen Anteil am gesamten Modal Split übersteigt (17 %). Der Öffentliche Verkehr spielt auf Arbeitswegen nur eine untergeordnete Rolle. Die größten Wegeanteile weißt dieser Erwartungsgemäß im Ausbildungsverkehr auf. Schülerinnen und Schüler sowie Studierenden sind nicht selten auf den ÖPNV angewiesen, da sie (noch) nicht über einen Führerschein und ein eigenes Auto/ Motorrad verfügen. Ein wesentlicher Anteil fällt aber auch hier auf den Radverkehr (43 %). Erneut zeigen sich auch die kompakten Strukturen der Stadt, die sich gut für die Nutzung des Fahrrads eignen und durch Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur weiter gestärkt werden können. So könnte beispielsweise der MIV-Mitfahrer Anteil auf Ausbildungswegen (häufig die sog. „Eltern-Taxis") reduziert werden. Auf Freizeitwegen wird mit 35 % ein Großteil der Wege zu Fuß absolviert. Hier spiegeln sich vor allem die zahlreichen Spazierwege wider. Gleichzeitig unterstreicht der Anteil von 60 % innerhalb der Nahmobilität aber auch ein weiteres kompakte Stadtstrukturen und Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung in unmittelbarer Umgebung zum Wohnort.

Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl am Verkehrsaufkommen nach Verkehrszwecken

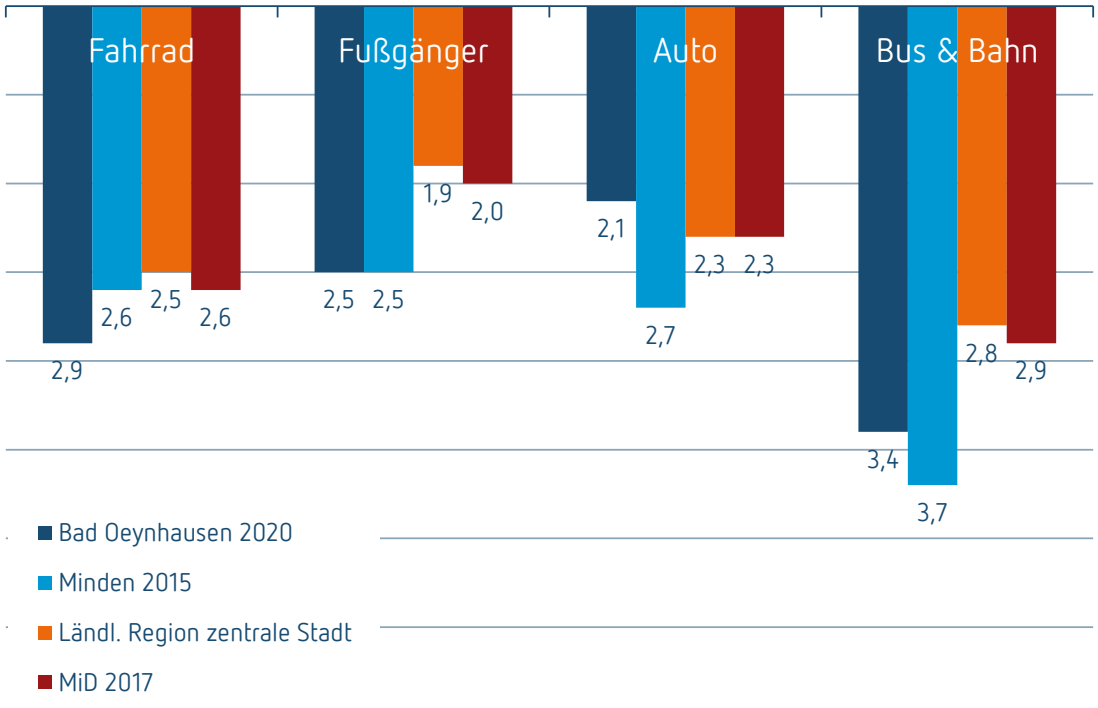


alle Angaben in %

3.6.5 Bewertung der Verkehrsmittel

Im Rahmen der Mobilitätserhebung hatten die befragten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die Qualität der Verkehrssysteme sowie verschiedene Aspekte der Bus- und Bahnverkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs in der Stadt Bad Oeynhausen anhand einer Schulnotenskala zu bewerten sowie Verbesserungsvorschläge mitzuteilen. Es handelt sich folglich um die subjektive Einschätzung der Teilnehmenden.

Abbildung 18: Bewertung der Verkehrssysteme



Die Bewertungen variieren in Bad Oeynhausen zwischen 2,1 und 3,4. Am besten wird die Situation im Autoverkehr bewertet. Mit einer Note von 2,1 fällt die Bewertung sogar besser als in den Vergleichsräumen aus. Dies spricht für eine gute Anbindung Bad Oeynhausens an die Verkehrsinfrastruktur der Region. Die übrigen Verkehrsmittel werden gegenüber den Vergleichsräumen schlechter bewertet und sollten daher stärker in den Fokus der künftigen Verkehrsplanung gerückt werden. Die Note 2,5 wurde an den Fußverkehr vergeben. Vor dem Hintergrund der für den Fußverkehr im Zentrum gut geeigneten kompakten Stadtstruktur gilt es hier vermehrt darauf zu achten eine direkte, sichere und barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die den Zufußgehenden auch in engen Querschnitten ausreichend Platz bietet. Gleiches gilt für die Radverkehrsinfrastruktur, die insgesamt eine Note von 2,9 erhält und damit deutlich hinter dem Durschnitt strukturell vergleichbarer Städte (2,5) zurückbleibt. Das Bus- und Bahnangebot erhält von der Bevölkerung die Gesamtnote 3,4. Damit fällt die Bewertung zwar besser als in Minden 2015 aus, bleibt aber hinter den bundesweiten Vergleichszahlen zurück, sodass weiterer Optimierungsbedarf besteht.

Neben der allgemeinen Bewertung konnten die Befragten bestimmte Aspekte innerhalb der verschiedenen Verkehrssysteme benoten, woraus sich die größten Handlungsbedarfe in den Verkehrssystemen ableiten lassen. Im Fußverkehr lässt sich aus den Bewertungen das größte Handlungserfordernis in der Trennung von Geh- und Radwegen konstatieren. Die Note 3,9 ist hier die schlechteste. Auch hinsichtlich der Sicherheit (z. B. Beleuchtung) sehen die Teilenehmenden Optimierungsbedarf. Die besten Noten – lediglich eine 3,0 – entfällt auf die Qualität der Gehwege sowie die Ampelschaltungen für Zufußgehende.

Auch im Radverkehr ist die schlechteste vergebene Note die Note 3,9. Sie wurde für Radabstellanlagen vergeben. Hier gilt folglich zuvorderst Verbesserungen zu erwirken. Vor allem die stärker in den Markt dringenden Elektrofahrräder benötigen eine sichere Abstellmöglichkeit. Ist dies gewährleistet, steigt automatisch die Attraktivität des Radverkehrs insgesamt. Verbesserungsbedarf sehen die Befragten darüber hinaus in der Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen (3,5), den Ampelschaltungen für Radfahrende (3,4) sowie der Radwegebeschilderung und dem Radwegenetz im Allgemeinen (jeweils 3,3).

Der größte Optimierungsbedarf im Bus- und Bahnverkehr ergibt sich nach Ansicht der Befragten in der Fahrgastinformation (3,8). Auch die Tarif- und Preisstruktur erhält eine unterdurchschnittliche Bewertung (3,7). Umstiege/Anschlüsse (3,6) und die Fahrtenhäufigkeit bzw. der Takt (3,5) werden zwar etwas besser bewertet, offenbaren aber dennoch Verbesserungsbedarf. Gleiches gilt die Pünktlichkeit und Barrierefreiheit (jeweils 3,2), wenngleich sie innerhalb der Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs am besten bewertet wurden.

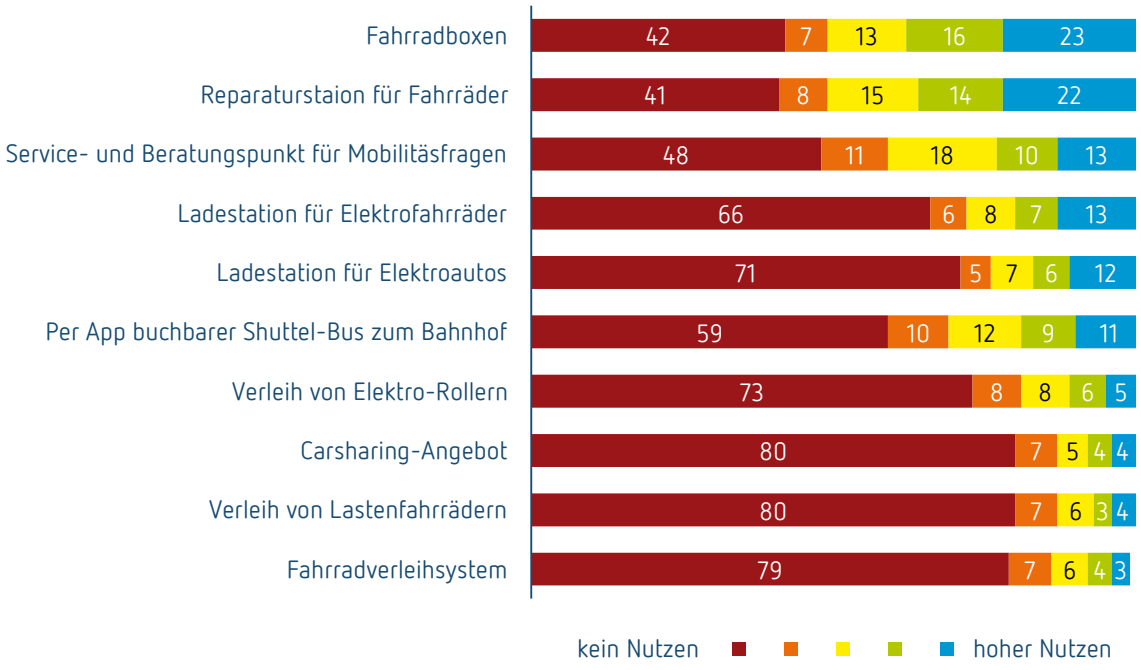
3.6.6 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege in Bad Oeynhausen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf neue Mobilitätsformen und Angebote verlagert werden können. Dabei wird einerseits der Nutzen verschiedener Mobilitätsangebote ermittelt und zum anderen die Verlagerungspotenziale bei den vorliegenden Nutzersegmenten untersucht.

Nutzen neuer Mobilitätsangebote

Mit Hilfe der Befragung galt es unter Anderem auch herauszufinden, welchen Nutzen neue Mobilitätsangebote für die Bevölkerung haben. Auf einer Skala zwischen „kein Nutzen" und „hohem Nutzen" sollten die Teilnehmenden auf einer fünfstufigen Skala eine Bewertung abgeben. Dabei ergeben sich je nach Angebot sehr unterschiedliche Konstellationen. Von höchstem Nutzen für die Befragten sind demnach zwei Angebote mit Bezug zum Radverkehr. 23 % gaben einen hohen Nutzen von Fahrradboxen zu haben. Nahezu gleich versprechen sich einen hohen Nutzen von einer Reparaturstation für Fahrräder (22 %). Diese beiden Angebote übersteigen in ihrem Nutzen deutlich die weiteren abgefragten Angebote. Es folgen auf jeweils ähnlichem Niveau ein Service- und Beratungspunkt für Mobilitätsfragen, Ladestationen für Elektrofahrräder und -autos sowie ein per App buchbarer Shuttle zum Bahnhof. Weniger von Bedeutung sind dagegen die abgefragten Verleihsysteme unterschiedlicher Verkehrsmittel. Die Ergebnisse zeigen neben einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur einen zu erwartenden Bedeutungsgewinn der Digitalisierung und Elektrifizierung der Mobilität. Hier gilt es frühzeitig die Weichen für die anstehenden Herausforderungen dieser Mobilitätsangebote zu stellen.

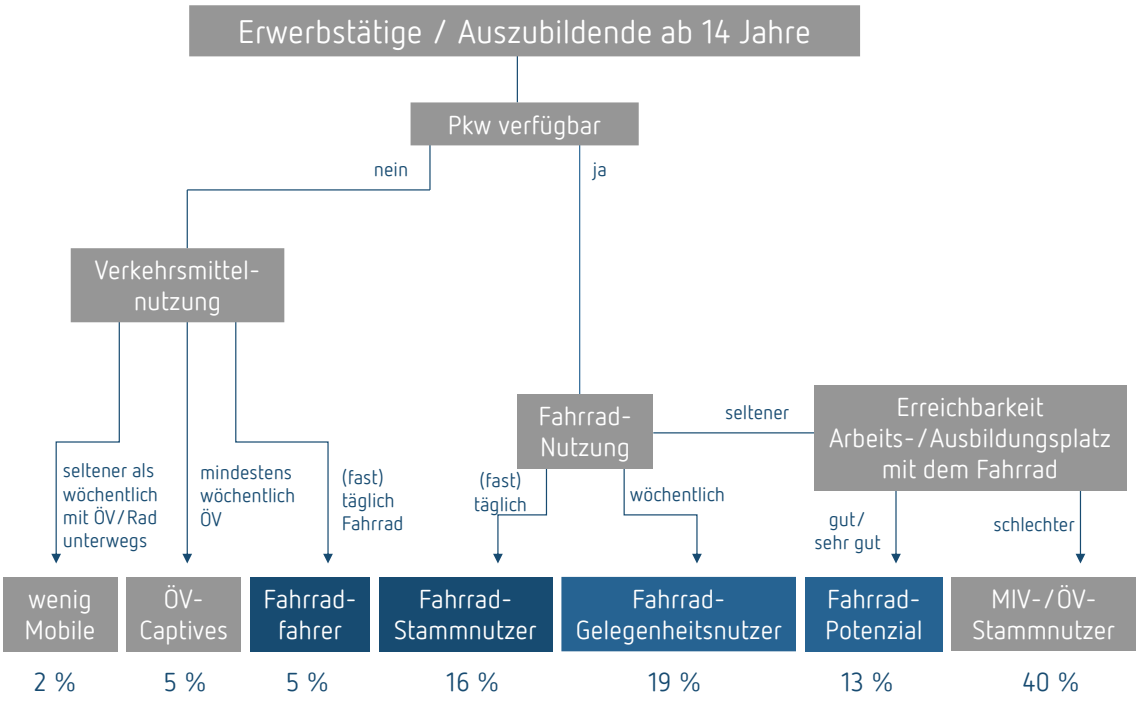
Abbildung 19: Nutzen neuer Mobilitätsangebote



Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungsortes mit dem Fahrrad[13] hergeleitet. Im Ergebnis zeigen sich bei vielen Erwerbstätigen bzw. Auszubilden der Stadt Bad Oeynhausen noch Potenziale für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr.

Abbildung 20: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in Bad Oeynhausen



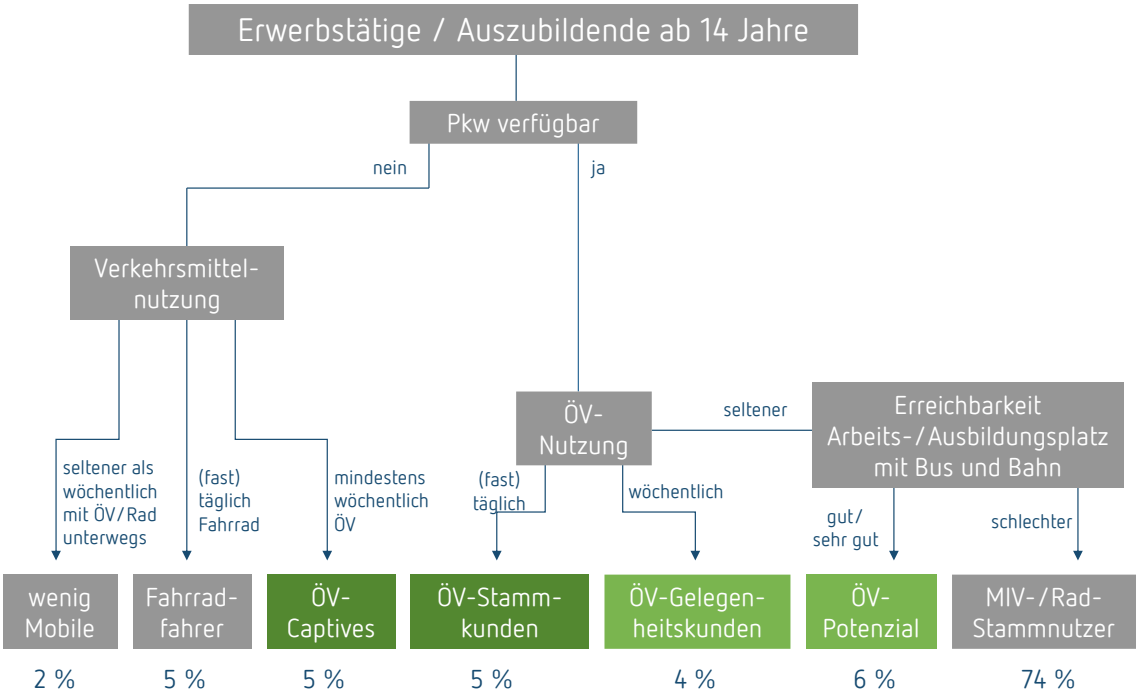
Im Vergleich zu anderen Städten ist der Anteil der Fahrradnutzenden mit insgesamt 40 % bereits auf einem guten Niveau. Gleichzeitig zeigen sich aber an den großen Gruppen der Fahrrad-Gelgenheitsnutzer (19 %) und dem Fahrrad-Potenzial noch Optimierungsmöglichkeiten. Vordergründig letztere Gruppe bietet enormes Verlagerungspotenzial. Diese Personen können ihre alltäglichen Arbeits- oder Ausbildungsorte gut oder sehr gut mit dem Fahrrad erreichen, nutzen dieses aber bisher seltener als wöchentlich. Ihnen bieten sich folglich beste Voraussetzungen für einen Umstieg auf das Fahrrad. Dieses Verlagerungspotenzial entspricht einem durchschnittlichen Niveau und gilt es durch fahrradfördernde Maßnahmen aufzugreifen, um mehr Wege auf den Radverkehr zu verlagern. Die Gruppe der MIV-/ÖV-Stammnutzer zählt 40 %. Diese Personen verfügen über einen Pkw, nutzen nur selten das Fahrrad und bewerten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungsortes mit weniger als gut. Hier bieten sich entsprechend wenig Verlagerungsmöglichkeiten.

[13] Bezüglich der Nutzung und der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit Fahrrad werden konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst.

Verlagerungen auf den Öffentlichen Verkehr

Mit gleicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn bestimmen.

Abbildung 21: Nutzersegmente und Potenziale für den Öffentlichen Verkehr in Bad Oeynhausen



5 % der Teilnehmenden im erwerbsfähigen Alter aus der Stadt Bad Oeynhausen gelten als ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht auf einen Pkw zurückgreifen können und auch nicht oder nur selten mit dem Fahrrad fahren. Dieses Nutzersegment ist folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen. Die Gruppe wird ergänzt durch die ÖV-Stammkunden (5 %). Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem (fast) täglich für eine Fahrt mit Bus oder Bahn. Mit insgesamt 10 % ist die Gruppe der regelmäßigen ÖV-Nutzenden vergleichsweise klein. Hinzu kommen 4 % ÖV-Gelegenheitskunden, welche das Bus- und Bahnangebot trotz individueller Autoverfügbarkeit zumindest einmal pro Woche nutzen. Über Nutzersegmente lassen sich Verlagerungen hin zum Öffentlichen Verkehr ermöglichen. Dies wird ergänzt um das ÖV-Potenzial im engeren Sinne. Eingeschlossen hierbei sind Personen, die ihre alltäglichen Ziele (Arbeits-/Ausbildungsort) gut oder sehr gut mit dem ÖV erreichen können, aber dennoch nicht auf ihn zurückgreifen. Dieses Verlagerungspotenzial ist vergleichsweise gering. Dennoch kann durch ein Abschöpfen des Potenzials bisher verstecktes Potenzial aufgedeckt werden, indem auch bis dato ÖV-averse Gruppen (insbesondere MIV-Stammnutzer) die verstärkte Nutzung wahrnehmen und das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragen. Grundsätzlich weisen die übrigen Gruppen aus unterschiedlichen Gründen bisher nur eine geringe Affinität zum Öffentlichen Verkehr auf.

3.6.7 Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsbefragung

Anhand der hier vorgestellten Mobilitätsbefragung im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans klimafreundliche Mobilität für die Stadt Bad Oeynhausen konnten repräsentative Daten zum Verkehrsverhalten der Einwohnenden der Stadt Bad Oeynhausen gewonnen werden. Es lassen sich folgende zentrale Ergebnisse in der Alltagsmobilität festhalten.

- Das Auto ist in Bad Oeynhausen das dominante Verkehrsmittel. Die Bevölkerung erweist sich als sehr autoaffin. So verfügen lediglich 9 % der Haushalte nicht über einen Pkw. 93 % der Personen über 18 Jahren besitzen einen Führerschein.
- Die Fahrradausstattung der Haushalte und Personen ist auf einem durchschnittlichen Niveau. Deutlichen Zuwachs erfährt die Nutzung von Elektrofahrrädern. Es hat sich gezeigt, dass bereits Personen ab 30 Jahren vermehrt über Elektrofahrräder verfügen. Dies gilt bei der Verkehrs- und Radverkehrsplanung ausreichend zu berücksichtigen, um die mit der Elektrifizierung einhergehenden Potenziale zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund tatsächlich zu nutzen.
- Im Modal Split am Verkehrsaufkommen hat es gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2013 einige Verschiebungen gegeben. So ist der Anteil des MIV von 68 % auf 65 % zurückgegangen. Auch der Anteil des Fußverkehrs ist leicht rückläufig (16 % auf 13 %). Dagegen können sowohl der Radverkehr (12 % auf 17 %) als auch der ÖPNV (4 % auf 5 %) Zugewinne verzeichnen.
- Die Wegedistanzen haben sich gegenüber dem Vergleichsjahr 2013 etwas verlängert und betragen im Durchschnitt 10,8 km. Dies folgt einem deutschlandweiten Trend und verwundert daher nicht. Auffällig und ein großes Potenzial für die Nahmobilität ist, dass die Hälfte aller Wege nicht länger als 4 km sind.
- In der Bewertung der Verkehrsmittel durch die Teilnehmenden erhalten die Voraussetzungen zum Autoverkehr in Bad Oeynhausen die besten Bewertungen (2,1). Es folgen – allesamt schlechter als im Bundesvergleich bewertet – der Fußverkehr (2,5), Radverkehr (2,9) und Öffentliche Verkehr (3,4).
- Hinsichtlich der Potenziale neuer Mobilitätsangebote kann konstatiert werden, dass zum einen eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs für die Bevölkerung von Nutzen wäre – konkret wurden Fahrradboxen und einer Reparaturstation für Fahrräder ein hoher Nutzen bescheinigt. Zum anderen erfahren die Digitalisierung und Elektrifizierung der Mobilität eine höhere Relevanz.
- Abschließend konnten Verlagerungspotenziale für den Radverkehr und Öffentlichen Verkehr abgeleitet werden. Das Fahrradpotenzial liegt mit 13 % auf einem durchschnittlichen Niveau. 40 % nutzen den Radverkehr bereits regelmäßig. Vor dem Hintergrund weiter steigender Absatzzahlen im elektrifizierten Radverkehr, gilt es durch Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur weitere Anreize für eine verstärkte Nutzung zu setzen. Das Verlagerungspotenzial im Öffentlichen Verkehr fällt mit 6 % bis dato unterdurchschnittlich aus. Auch die bisherige regelmäßige Nutzung ist mit 14 % der Bevölkerung ausbaufähig. Hier

gilt es verstecktes Potenzial aufzudecken, indem auch bisher ÖV-averse Gruppen (insbesondere MIV-Stammnutzer) eine mögliche verstärkte Nutzung des ÖV wahrnehmen und das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragen.

4 Bestandsanalyse

4.1 Fußverkehr

Das Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen (vor allem ohne Lärm und Luftschadstoffe) statt. Im Gegensatz zu allen anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar.

Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider. Höhere Passantenfrequenzen und längere Verweildauern im öffentlichen Raum begünstigen zudem den Einzelhandelsumsatz. Daher sind neben Gehwegqualitäten auch Aufenthaltsbereiche, Verweilbereiche und eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes nicht nur ein Aspekt der Fußverkehrsförderung, sondern zugleich der Stadt- und Lebensqualität.

Die Barrierefreiheit und Sicherheit der Wege ist nicht nur für die klassischen Zielgruppen wie kurz- und langfristig Mobilitätseingeschränkte oder Senioren wichtig, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Auch Kinder und Jugendliche benötigen Straßenräume, in denen sie sich eigenständig bewegen, spielen und entwickeln können sowie die Teilnahme am Straßenverkehr erlernen. So sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle von Vorteil.

In Bad Oeynhausen ist der Fußverkehr in der Innenstadt, aber auch in den Stadtteilzentren, besonders wichtig. Zentrales Element der Innenstadt ist dabei der Kurpark mit angrenzender Fußgängerzone. Hier sind auch aufgrund der hohen Anzahl an Kurgästen die Ansprüche an die Fußverkehrsinfrastruktur sowie Aufenthaltsqualitäten jedoch noch einmal höher, weshalb in der folgenden Betrachtung eine klare Unterscheidung zwischen Innenstadt und Stadtteilzentren getroffen wird.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit kann für die Gesamtstadt festgehalten werden, dass es keinen einheitlichen Gestaltungsleitfaden für barrierefreie Übergange zu geben scheint. So können verteilt über das Stadtgebiet unterschiedliche Standards bei der Gestaltung von Querungen des Fußverkehrs identifiziert werden. Diese reichten von Nullabsenkungen über Kompromisslösungen von 3 cm bis hin zu fehlenden Bordabsenkungen. Nur in seltenen Fällen scheinen bisher Doppelborde eingesetzt zu werden.

Bad Oeynhausen Innenstadt

Insgesamt sind die Voraussetzungen für zu Fuß Gehende in der Innenstadt der Stadt Bad Oeynhausen, auch was Barrierefreiheit angeht, sehr gut. Mit der in Umgestaltung befindlichen Fußgängerzone rund um den „Schweinebrunnen" wird sich die Situation weiter verbessern. Insgesamt sorgen

auch die verwendeten Oberflächenmaterialien für eine weitgehende „Barrierearmut", da auf Kopfsteinpflasterungen o. ä. unebene Materialien mit Rutschgefahr verzichtet wurde. Das Konzept der „Stadt ohne Stufen" wird hier in weiten Teilen ersichtlich. Davon profitieren auch Seniorinnen und Senioren sowie Kurgäste, die so Ihre Ziele gut zu Fuß erreichen können. Auch die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist rund um Kurpark und Inowroclaw-Platz sowie in der Fußgängerzone zumeist hoch. Geschäfte und Cafés laden hier zum Flanieren und Verweilen ein und ziehen auch Menschen von außerhalb der Stadt in die Innenstadt von Bad Oeynhausen. Auch wurde hier bereits, zumindest in Teilen, ein taktiles Leitsystem eingerichtet.

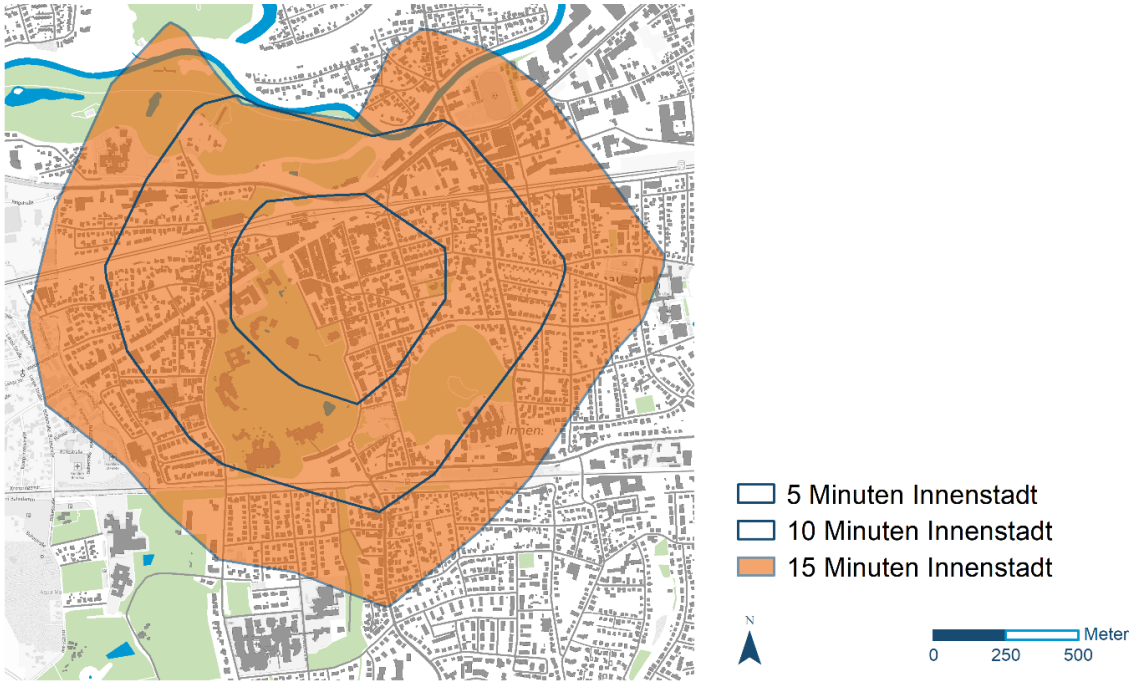
Gleiches gilt für die umliegenden Wohnquartiere, wobei hier die Straßenräume deutlich mehr zu Gunsten des Kfz-Verkehrs gestaltet sind. Bänke zum Verweilen auf dem Weg aus den Quartieren in die Innenstadt sind nur noch vereinzelt zu finden. Eine geringe Qualität weisen die Stadteingänge auf. Insbesondere die Unterführungen in Richtung Siel bzw. Kanalstraße sind oftmals nur mangelhaft gestaltet und haben Angstraum-Charakter entwickelt.

Abbildung 22: Unterführung zwischen Herforder Straße / ZOB und Kanalstraße / Parkplatz Kanalstraße

Quelle: Planersocietät

Hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit ist die Innenstadt aus allen Quartieren und Lagen zwischen Stadtgrenze Löhne und Steinstraße sowie den beiden Bahnlinien in 15 Minuten erreichbar. Dies sind prinzipiell gute räumliche Voraussetzungen für den Fußverkehr in der Innenstadt. Einschränkungen ergeben sich dabei vor allem durch die großen Barrieren Bahnlinie (Nord- und Südbahn), Kanalstraße sowie Werre.

Abbildung 23: Fußläufige Erreichbarkeit der Bad Oeynhausener Innenstadt



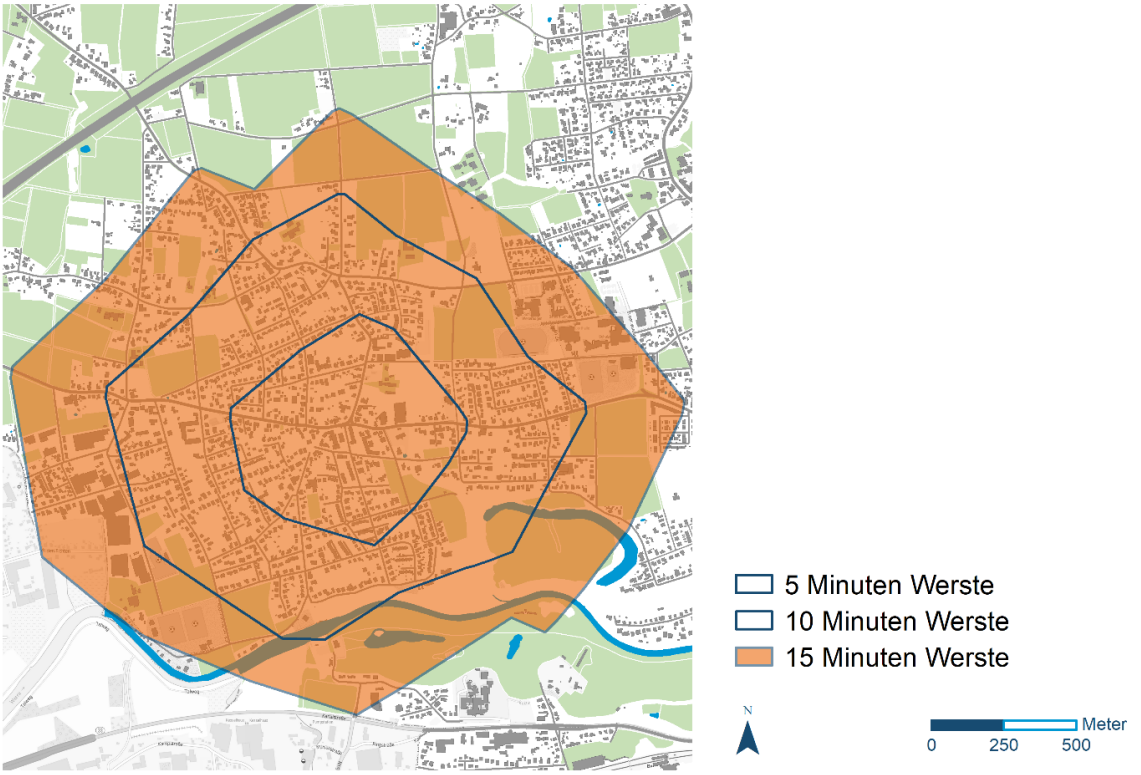
Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Bad Oeynhausen Stadtteilzentren

In den Stadtteilzentren herrscht hinsichtlich der räumlichen Voraussetzungen für den Fußverkehr in weiten Teilen ein ähnliches Bild wie in der Innenstadt. Fast alle größeren Ortsteile weisen ein eigenes Versorgungszentrum auf, das wiederum aus weiten Teilen der Wohngebiete in guter fußläufiger Entfernung liegt. Dennoch sind die Voraussetzungen hier andere als in der Innenstadt.

Für nahezu alle Stadtteilzentren gilt, dass die Ausrichtung der Infrastruktur einen klaren Fokus auf den Kfz-Verkehr aufweist. Die der Nahmobilität zur Verfügung stehenden Flächen weisen zumeist höchstens das Mindestmaß auf. Auffallend sind zum Teil erhebliche Oberflächenmängel. Letzteres ist gerade für Menschen mit Seh- und Geheinschränkungen problematisch. Erste Ansätze zur barrierefreien Gestaltung sind erkennbar: Vor allem an Knotenpunkten wird augenscheinlich im Zuge von anstehenden Bauarbeiten eine barrierefreie Gestaltung integriert.

Auffallend ist auch, dass sich viele Nebenzentren auf beiden Seiten entlang von Hauptverkehrsstraßen erstrecken. Eine gesicherte Querung dieser Straßen ist allerdings nicht in ausreichender Weise gewährleistet. Dies gilt sowohl für die Südstadt (Detmolder Straße), als auch für Werste, Rehme oder Eidinghausen.



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Abbildung 24: Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Qualität im Fußverkehr in der Innenstadt und den Stadtteilzentren (v. o. l.: Spielplatz am Kurpark, Am Kurpark, Detmolder Straße, Volmerdingsener Straße und Ostkorso

Gute Beispiele...

... und Bereiche mit Verbesserungsbedarf.

Quelle: Planersocietät

4.1.1 Kurzfazit

- ⊕ Gute räumliche Voraussetzungen für Fußverkehr
- ⊕ Guter Standard in weiten Teilen der Innenstadt (Fußgängerzone)
- ⊕ In der Innenstadt wenige Barrieren für Menschen mit Seh- und Geheinschränkungen
- ⊖ Unattraktive Stadteingänge zur Innenstadt von jenseits der Nordbahn
- ⊖ Wenig attraktive Wege in den Stadtteilzentren
- ⊖ Fehlende Querungsmöglichkeiten in den Versorgungszentren der Ortsteile, Straßen mit Trennwirkung

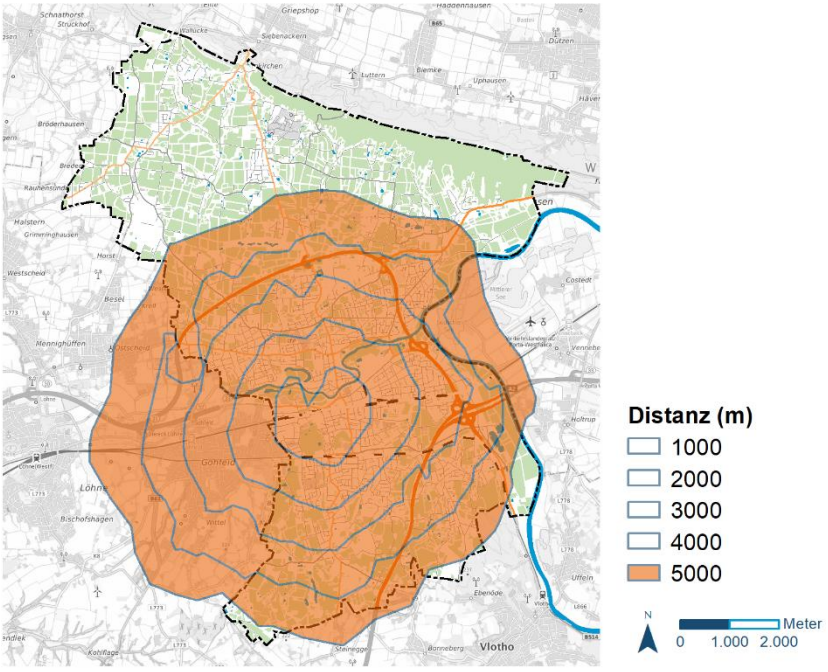
4.2 Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international immer mehr im Trend und stellt eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen dar. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z.B. Pedelecs, Transport- bzw. Lastenräder), stellt der Radverkehr eine gute Alternative zum Kfz dar. Der Radverkehr ist daher ein wichtiger Baustein einer verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität. Grundvoraussetzung ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz. Neben dem Radverkehr als Stadtverkehrsmittel muss das Radfahren auch immer stärker regional betrachtet werden, da sich durch E-Bikes sowie Pedelecs die Reichweiten von Fahrrädern erhöhen. Damit gehen aber auch steigende Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur sowie Radabstellanlagen einher.

Der Radverkehr spielt in Bad Oeynhausen bisher keine übergeordnete Rolle. Allerdings hat sich der Anteil des Radverkehrs am Modal Split im Vergleich zum Jahr 2013 von 12 % auf nun 17 % deutlich erhöht und spiegelt auch in Bad Oeynhausen den allgemein zu beobachtenden Bedeutungszuwachs des Radverkehrs im Alltag wider.

Bad Oeynhausen hat dabei in vielen Bereichen gute Bedingungen für den Radverkehr und damit auch den Anteil des Radverkehrs am Modal Split weiter zu erhöhen. Abbildung 25 zeigt die Bereiche, welche durch eine Fahrt von eins bis fünf Kilometer vom Nordbahnhof mit dem Rad erreicht werden können. Zu erkennen ist, dass etwa zwei Drittel der Stadtfläche in einem Umkreis von 5 km um den Bahnhof und damit in einer guten Fahrraddistanz zum Zentrum liegen. Auch die Nachbarstadt Löhne ist innerhalb dieser Distanz erreichbar.

Abbildung 25: Distanzisochronen (1 km Intervall) des Radverkehrs um den Bahnhof

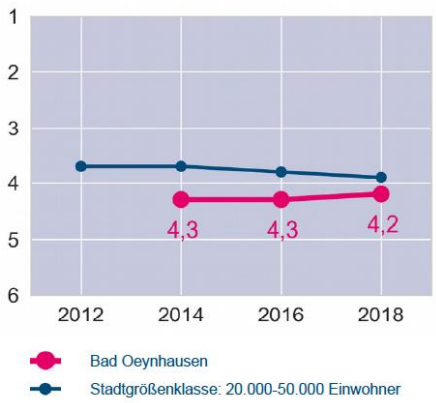


Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Diese räumliche Nähe der Nachbarstädte soll auch bei der Umsetzung des Radschnellweges RS3 ausgenutzt werden. Der RS3 wird von Herford nach Minden führen und damit die Städte Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Minden auf einer Strecke von 36 km verbinden. Auf Grund der zahlreichen Siedlungspunkte und Pendlerbeziehungen entlang der Route, bietet die Strecke ausreichend Potenzial für einen Radschnellweg. Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum RS3 ist, dass die Führung auf dem Stadtgebiet von Bad Oeynhausen weitestgehend entlang der ehemaligen B61 – Mindener Straße verlaufen soll. Damit bekommt Bad Oeynhausen eine neue Ost-West-Achse für den Radverkehr im höchsten Qualitätsstandard, darüber hinaus wird eine Netzlücke geschlossen. Zudem wird durch die Neugestaltung eine große Barriere für den Radverkehr abgebaut, da die ehemalige B 61 in Zukunft nicht nur befahren, sondern auch deutlich besser gequert werden kann.

Herausforderungen für den Radverkehr sind die topographisch bewegten Außenbereiche im Norden und Süden des Stadtgebietes sowie die zahlreichen Netzlücken im bestehenden Radverkehrsnetz. Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur ist in vielen Bereichen nicht auf dem aktuellen Stand der Technik bzw. in die Jahre gekommen. Das spiegelt sich auch in den Ergebnissen des Fahrradklimatests aus den letzten Jahren wider, bei denen die Stadt jeweils die Schulnote 4,3 bzw. 4,2 bekam (vgl. Abbildung 26)[14]. Die Noten liegen damit unter dem Durchschnitt der Städte in der Größenklasse zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern (blaue Linie).

Abbildung 26: Entwicklung der Schulnoten für Bad Oeynhausens Fahrradförderung seit 2014



Quelle: ADFC NRW 2019: 1

Damit belegt Bad Oeynhausen mit einer Gesamtnote von 4,2 im landesweiten Vergleich seiner Stadtgrößenklasse Platz 66 von 82 (Bundesgebiet: 261 von 311). In 27 Einzelbewertungen werden dabei die Stärken und Schwächen in jeder Stadt herausgefiltert. Positiv wird in Bad Oeynhausen bewertet, dass viele Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, eine durchgängige Wegweisung für den Radverkehr vorhanden und das Stadtzentrum gut erreichbar ist. Neben der schwachen Gesamtbewertung im Fahrradklimatest insgesamt wurden in den Einzelbewertungen die Breite und Oberfläche der Radwege sowie das Fehlen öffentlicher Fahrräder[15] negativ bewertet. Zudem fehlen demnach verlässliche Falschparkerkontrollen und ein Winderdienst auf Radwegen. Auch die Fahrradmitnahme im ÖV bekam keine guten Noten.

14 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

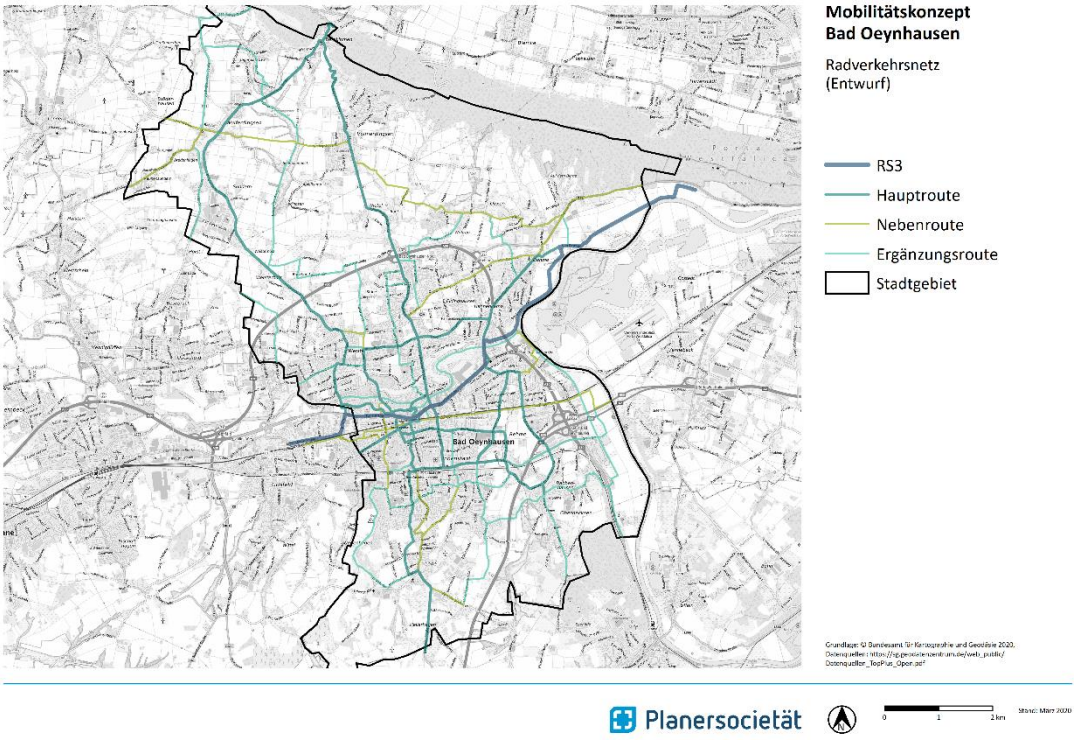
15 Inzwischen wurde im Jahr 2020 das öffentliche Fahrradverleihsystem mit vier Stationen eröffnet.

Das Radverkehrsnetz ist damit bisher nicht optimal auf die steigenden Anforderungen eines wachsenden Radverkehrsaufkommens eingestellt. Insbesondere Anforderungen breiterer und schnellerer Fahrräder (Lastenräder und Pedelecs) sowie E-Roller benötigen mehr Raum und qualitativ höherwertige Radwege. Damit Bad Oeynhausen auch den steigenden Bedürfnissen des Radverkehrs gerecht werden kann, gilt es die vorhandene Infrastruktur zu ertüchtigen und weiter auszubauen. Eine Infrastruktur im höchsten Qualitätsstandard (RS3) hat nur einen positiven Effekt auf den gesamtstädtischen Radverkehr, wenn auch die Anschlüsse in das lokale Netz komfortabel ausgebaut sind. Der RS3 kann als Impuls genutzt werden, um ein attraktives und zukunftsfähiges Radwegenetz zu gestalten.

4.2.1 Radverkehrsnetz

Ein sicheres und attraktives Wegenetz ist Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Rades als Verkehrsmittel im Alltag. Daher wurde für die Stadt Bad Oeynhausen das Grundgerüst eines Zielnetzes weiterentwickelt. Es dient als Rückgrat für den alltäglichen Radverkehr und stellt die innerstädtischen Verbindungen und Anknüpfungspunkte an die Umlandgemeinden sowie das regionale Radverkehrsnetz dar.

Abbildung 27: Radverkehrsnetz als Zielnetz für Bad Oeynhausen



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Im Radverkehrsnetz kommt den Hauptrouten aufgrund der Bündelungsfunktion eine besondere Bedeutung zu. Daher wurde für das Mobilitätskonzept entlang der Hauptrouten eine Befahrung vorgenommen um die Bestandssituation zu erfassen.

Stärken

Im Alltagsradwegenetz der Stadt Bad Oeynhausen gibt es, neben einigen Netzlücken, auch eine Vielzahl bestehender Radverkehrsinfrastrukturen. Einige Nebenstraßen sind als Fahrradstraßen ausgewiesen und funktionieren im Zusammenhang mit Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen[16] als durchgehende Achsen. Die Fahrradstraßen sind in der Nähe größerer Schulstandorte angelegt, wodurch sie wichtige Ziele für den Radverkehr erschließen. Mit einer Fahrradstraße wird z.B. das Schulzentrum Nord über die Straßen „Schwarzer Weg" und „Im Leingarten" an die Wohngebiete im Osten (Eidinghausen) und Westen (Werste) angebunden (vgl. Abbildung 28). Die Straße mitten durch das Schulzentrum ist eine Sackgasse, die jedoch für den Radverkehr durchlässig und entsprechend mit VZ 375-50 beschildert ist.

In Richtung Westen gibt es zudem über die Stüher Straße (Mischverkehr im verkehrsberuhigten Bereich und Tempo-30-Zone) und den anschließenden Weg durch den Sielpark (vgl. Abbildung 29) eine durchgehende Anbindung an den Bahnhof und die Innenstadt. Die Route durch den Sielpark wird abschnittsweise zusammen mit bzw. getrennt vom Fußverkehr geführt. Auch der Stadtteil Oberbecksen wird über eine Achse aus Fahrradstraßen (Blücherstraße / Hüffer Str. / Bachstraße) und Tempo 30-Zonen (Portastraße) an die Innenstadt angebunden.

Abbildung 28: Fahrradstraße (Schwarzer Weg)

Abbildung 29: Geh- und Radweg Sielpark

Quelle: Planersocietät

In den Wohngebieten sind flächendeckende Tempo 30-Zonen eingerichtet. Hier darf und soll der Radverkehr gleichberechtigt im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. In den Grün- und Parkanlagen sind entlang einiger Achsen getrennte Geh- und Radwege angelegt (z.B. Sielpark / Gradierwerk, vgl. Abbildung 29) und mit einer (wenn auch in die Jahre gekommenen) Beleuchtung versehen, damit sie auch in den Abend- und Nachtstunden genutzt werden können. Positiv wird sich der bereits erwähnte Radschnellweg (RS3) auswirken, welcher sich derzeit in der Umsetzungsplanung befindet.

Touristische Radverkehrsnetze sind in der Regel (über-)regional statt lokal angelegt. Bad Oeynhausen ist über den Weser-Radweg (Radfernwanderweg) und den Else-Werre-Radweg gut in das touristische Netz der Region eingebunden.

16 Aufgrund der Schrittgeschwindigkeit, welche die StVO für Fahrzeuge in verkehrsberuhigten Bereichen vorschreibt, eignen sie sich nur bedingt auf wichtigen Radverkehrsachsen.

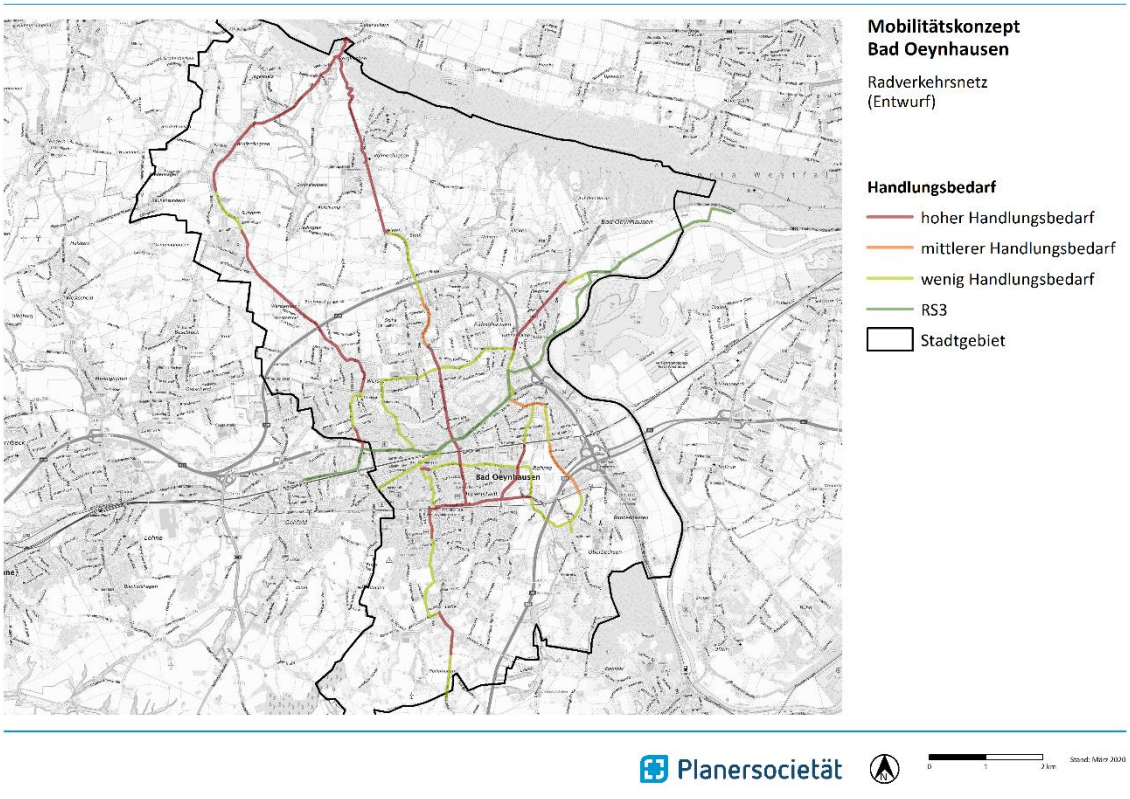
Schwächen

Während die innenstadtnahen Bereiche für den Radverkehr gut nutzbar sind, bieten die Achsen in die nördlich und südlich gelegenen Stadtteile Herausforderungen. In beide Himmelsrichtungen sind Steigungen auf der Fahrt stadtauswärts zu überwinden. Solche Achsen werden durch die steigende Zahl von Pedelecs auch für den Radverkehr attraktiver, müssen jedoch für den bergauf fahrenden Radverkehr ausreichend Raum bieten. Die Geschwindigkeitsdifferenzen mit dem Kfz-Verkehr sind groß und zudem fahren Radfahrende weniger geradlinig.

Derzeit fehlt an vielen Hauptrouten im Radverkehrsnetz eine entsprechende Radverkehrsinfrastruktur (vgl. Abbildung 32), insbesondere außerhalb der bebauten Bereiche. Vorhandene Radinfrastrukturen an den Hauptverkehrsstraßen entsprechen meist nicht dem Standard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. Abbildung 31), sind jedoch abschnittsweise als benutzungspflichtige Wege gekennzeichnet. Gleichzeitig ist von einer Führung im Mischverkehr bei einer hohen Verkehrsbelastung und außerhalb bebauter Bereiche nach den Definitionen der ERA abzusehen.

Nach Abgleich von Bestand, Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten entsprechen viele Abschnitte somit nicht den Vorgaben der ERA und gelten als Netzlücken im Hauptroutennetz (vgl. Abbildung 30). Für diese Strecken besteht ein hoher Handlungsbedarf, um ein ausreichendes Angebot zur Sicherung des Radverkehrs anzubieten. Weitere Abschnitte weisen zum Beispiel auf Grund schlechter Oberflächenqualität einen mittleren Handlungsbedarf auf. Wenig Handlungsbedarf besteht auf den Abschnitten, die bereits als Stärken des Hauptroutennetzes beschrieben wurden.

Abbildung 30: Handlungsbedarf auf den Hauptrouten



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Alternativrouten gibt es in Anbetracht der Umwegigkeit nur begrenzt. Bei den Routen in den Norden (Eidinghausener Str., Dehmer Str.) sind die derzeitigen Handlungsmöglichkeiten der Stadt Bad Oeynhausen beschränkt, denn die Hauptrouten liegen zum größten Teil an den Landesstraßen und somit in der Baulast des Landes NRW bzw. in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen.NRW. Verbesserungen im Netz müssten in diesen Fällen mit dem Landesbetrieb abgestimmt werden.

Abbildung 31: Zu schmaler Radweg (Dehmer Str.)

Abbildung 32: Straße ohne Radinfrastruktur (Bergkirchener Str.)

Quelle: Planersocietät

Neben den Netzlücken sind mit der ehemaligen B61, der Werre und der Bahnstrecke große Barrieren für den Radverkehr vorhanden. Die B61 soll mit dem Bau des RS3 durchgängiger gestaltet werden. Entlang der geplanten Strecke ist die Nutzbarkeit für den Radverkehr derzeit nur eingeschränkt möglich, da die Radwege schmal und im schlechten Zustand sind. Auch eine Querung der ehemaligen B61 ist derzeit noch mit langen Wartezeiten an den LSA verbunden.

Plangleiche Querungen der Bahnstrecke stellen für den Radverkehr wenige Probleme dar. Einige planfreie Querungen sind dagegen Angsträume und Engstellen für den Radverkehr, wie die Unterführung an der Kanalstraße/Mindener Straße/Herforderstraße. Zudem ist die Erreichbarkeit des Nordbahnhofs durch die unklare Führung über den Busbahnhof erschwert.

Die Werre(aue) ist eine natürliche Barriere für den Radverkehr, deren Querung in einigen Abschnitten bereits gut durch Brücken ermöglicht wird. Eine Optimierungsmöglichkeit würde eine zusätzliche Querung der Werre zwischen dem Stadtteil Eidinghausen nördlich der Werre und dem Werrepark (auch für den Fußverkehr) darstellen. Bei Dunkelheit sind auf den Wegen in bzw. durch die Werreaue nur wenige Menschen unterwegs und auch nicht alle Wege beleuchtet, sodass es hier Probleme im subjektiven Sicherheitsempfinden geben kann. In den Abend- und Nachtstunden entsteht somit eine zusätzliche Barriere.

4.2.2 Fahrradparken und Service

Stärken

Die RadStation von Bad Oeynhausen befindet sich im Bahnhofsgebäude (Bahnhof Nord), am Knotenpunkt von Bahn- und Busverkehr. Damit ist sie sowohl für die lokale Bevölkerung als auch für (Kur-) Gäste, die von außerhalb anreisen, gut erreichbar. Sie bietet innerhalb ihrer Öffnungszeiten (Mo-Fr, 8-17 Uhr) einen Fahrradverleih an und hält eine Auswahl an Leihfahrrädern in verschiedenen Größen bereit.

Tabelle 12: Vergleich RadStationen

		Bad Oeynhausen	Herford	Witten	Rheda-Wiedenbrück
Service	*Abstellung*	JA	JA	JA	JA
	Fahrradverleih	JA	NEIN	JA	JA
	Reparatur	JA	JA	JA	JA
Zugang und Anzahl	*Zugang*	24 h	24 h	24 h	24 h
	Zugangslegitimation	CHIP / PIN	CHIP	CHIP	CHIP
	Anzahl Stellplätze[17]	200	360	100	224
Kosten Abstellung	*Tag*	0,75 €	0,80 €	1,50 €	1 €
	Monat	7,50 €	8 €	15 €	10 €
	Jahr	75 €	80 €	100 €	80 € (50 € erm.)
Auslastung		95%	70%	60%	67%
Kosten Fahrradverleih	*Tag - Normales Rad*	8 €	-	9 €	10 €
	Woche - Normales Rad	35 €	-	49 €	49 €
	Tag - E-Bike	-	-	17,50 €	20 €
	Woche - E-Bike	-	-	100 €	126 €

Quelle: Planersocietät, Grundlage: Angaben der RadStationen

Neben dem Fahrradverleih gibt es einen Reparaturservice in der eigenen Werkstatt und die Möglichkeit des überwachten Fahrradparkens. Der Abstellservice erfolgt mit Videoüberwachung und ein Zugang ist mit Hilfe einer Chipkarte rund um die Uhr möglich. Damit gibt es insbesondere für Pendelnde eine sichere und flexible Möglichkeit, das Fahrrad abzustellen. Im Vergleich mit anderen

[17] Im Jahr 2021 wird ein neues Fahrradparkhaus mit weiteren Stellplätzen errichtet.

Radstationen in Herford, Witten und Rheda-Wiedenbrück sind auch die Kosten für das Fahrradparken in der Station in Bad Oeynhausen günstiger (vgl. Tabelle 12).

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz. Im Bereich der Innenstadt von Bad Oeynhausen wird ein großer Teil der Fahrradabstellanlagen als Anlehnbügel vorgehalten, die jedoch nicht überdacht sind. Grundsätzlich sind Fahrradbügel positiv zu bewerten, da sie das sichere Anschließen des Fahrrads gewährleisten. Zu finden sind Abstellanlagen überwiegend in der Innenstadt und an den Schulen. Im Fahrradklimatest werden die Abstellanalagen seit 2014 stetig besser bewertet.

Schwächen

Die Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Bad Oeynhausen ist stellenweise in die Jahre gekommen. Sie entspricht nicht mehr den Regelwerken, wodurch auch die Benutzungspflicht stellenweise überprüft werden muss. Hierdurch sowie durch fehlende aber auch zu geringe Breiten der Radverkehrsinfrastruktur kommt es zu Lücken im Radverkehrsnetz. Problematisch wird es außerdem immer wieder in Knotenpunktbereichen. Eine konsequente Führung des Radverkehrs findet hier gerade an den größeren Knotenpunkten nur selten statt, was eine Querung für den Radverkehr erschwert bzw. die Qualität und Geschwindigkeit des Radverkehrs senkt.

4.2.3 Aktionen und Akteure

Stärken

Wichtig für den Radverkehr sind neben der Infrastruktur auch Aktivitäten zur Vernetzung von Akteuren und als Anregung zum Fahrradfahren. Die Stadt Bad Oeynhausen veranstaltet seit 2015, zum Teil in Zusammenarbeit mit der Stadt Löhne, den Fahrrad-Sommer. Dazu gehören zahlreiche Veranstaltungen rund um das Thema Fahrrad, wie z.B. Radtouren und Fahrradcodierung zur Diebstahlsicherung. Zudem ist die Stadt Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Weitere Aktionen sind oder waren der Klimaschutztag Ostwestfalen-Lippe im Mai 2019, die Teilnahme an der Klimakampagne OWL (seit 2019), die EnergieRadTour (Aug. 2019) und zahlreiche Feierabendtouren. Letztere werden durch den aktiven ADFC Minden-Lübbecke organisiert, welcher zusammen mit dem VCD eine wichtige Akteurs- und Netzwerkfunktion für den Radverkehr in Bad Oeynhausen wahrnimmt. Im Jahr 2019 hat die Stadt Bad Oeynhausen zudem mit 31.935 gefahrenen Kilometern erfolgreich an der Aktion „Stadtradeln" teilgenommen. Dabei fuhr die Stadtverwaltung 4.379 km und ging damit mit gutem Beispiel voran.

Schwächen

Eine Bewerbung bei der AGFS NRW konnte bisher nicht erfolgreich durchgeführt werden.

4.2.4 Kurzfazit

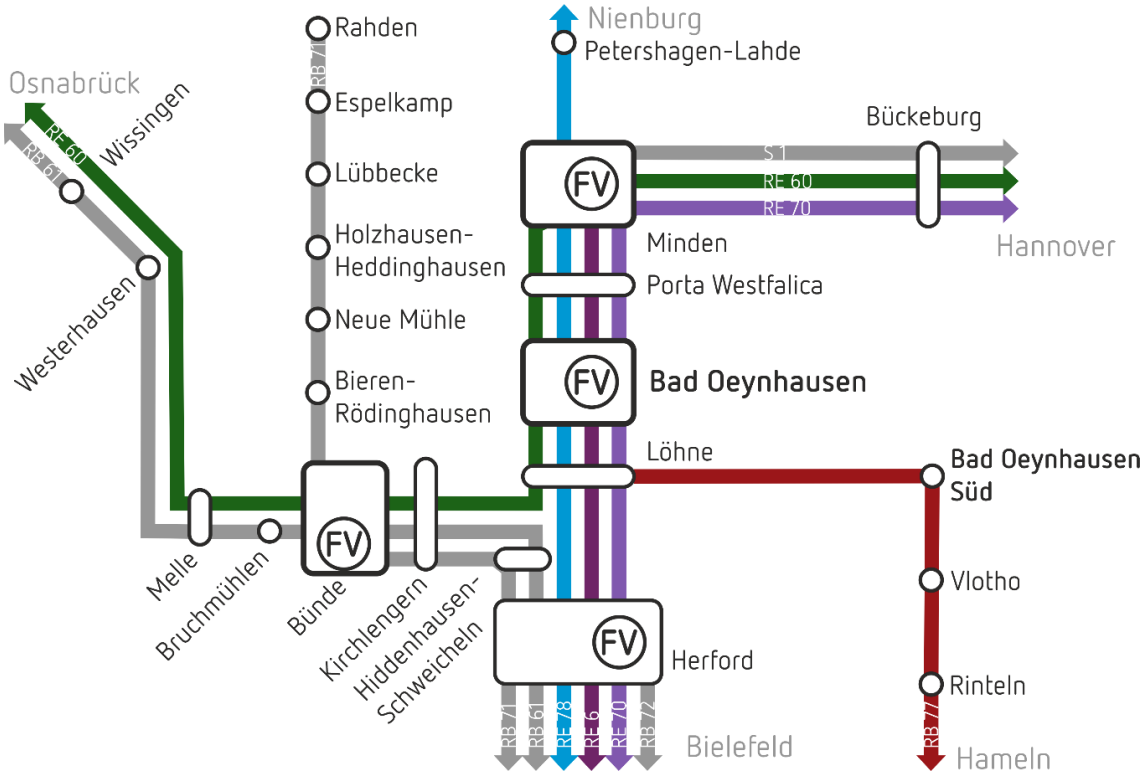
- ⊕ Durchgehende Radverkehrsachsen zum Teil durch Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen und geöffnete Einbahnstraßen; weitere Potenziale
- ⊕ Ein Großteil des (bebauten) Stadtgebietes liegt im 5 km-Radius
- ⊕ Geplanter RS3 wird wichtige Netzlücke schließen und Barriere überwinden
- ⊕ Gutes und günstiges Angebot der RadStation am Nordbahnhof (wird weiter ausgebaut)
- ⊕ Teilnahme am Stadtradeln und (Mit-)Ausrichtung des „Fahrrad-Sommer“
- ⊕ Öffentliches Fahrradverleihsystem mit mehreren Standorten
- ⊖ Viele Netzlücken durch nicht vorhandene oder zu schmale Radinfrastruktur
- ⊖ Radinfrastruktur oft veraltet und entspricht häufig nicht dem aktuellen ERA-Standard
- ⊖ Große Barrieren durch Bahnstrecken, Werre und B61
- ⊖ Schlechte Noten und Einzelbewertungen im Fahrradklimatest
- ⊖ Bewegte Topographie in den Randbereichen

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Erschließung und Erreichbarkeit

Die Stadt Bad Oeynhausen ist über zwei Verknüpfungspunkte mit dem Regionalverkehr verbunden. Dies sind der Nordbahnhof, der auch den IC Haltepunkt darstellt, sowie der Südbahnhof. Am Nordbahnhof halten die Züge des RE 6 (Düsseldorf Hbf-Minden (Westf.)), des RE 60 (Rheine-Braunschweig Hbf), des RE 70 (Bielefeld Hbf-Braunschweig Hbf) sowie des RE 78 (Nienburg (Weser)-Bielefeld Hbf), am Südbahnhof dagegen nur die RB 77 (Bünde (Westf.)-Hildesheim Hbf). Dabei fahren die Züge des RE 6 sowie der RB 77 jeweils stündlich, die des RE 60, 70 und 78 dagegen nur alle zwei Stunden. Das Oberzentrum Bielefeld kann halbstündig in ca. 20 Minuten erreicht werden, die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover immerhin noch in knapp einer Stunde.

Abbildung 33: Ausschnitt aus dem Regionalverkehrsplan 2019



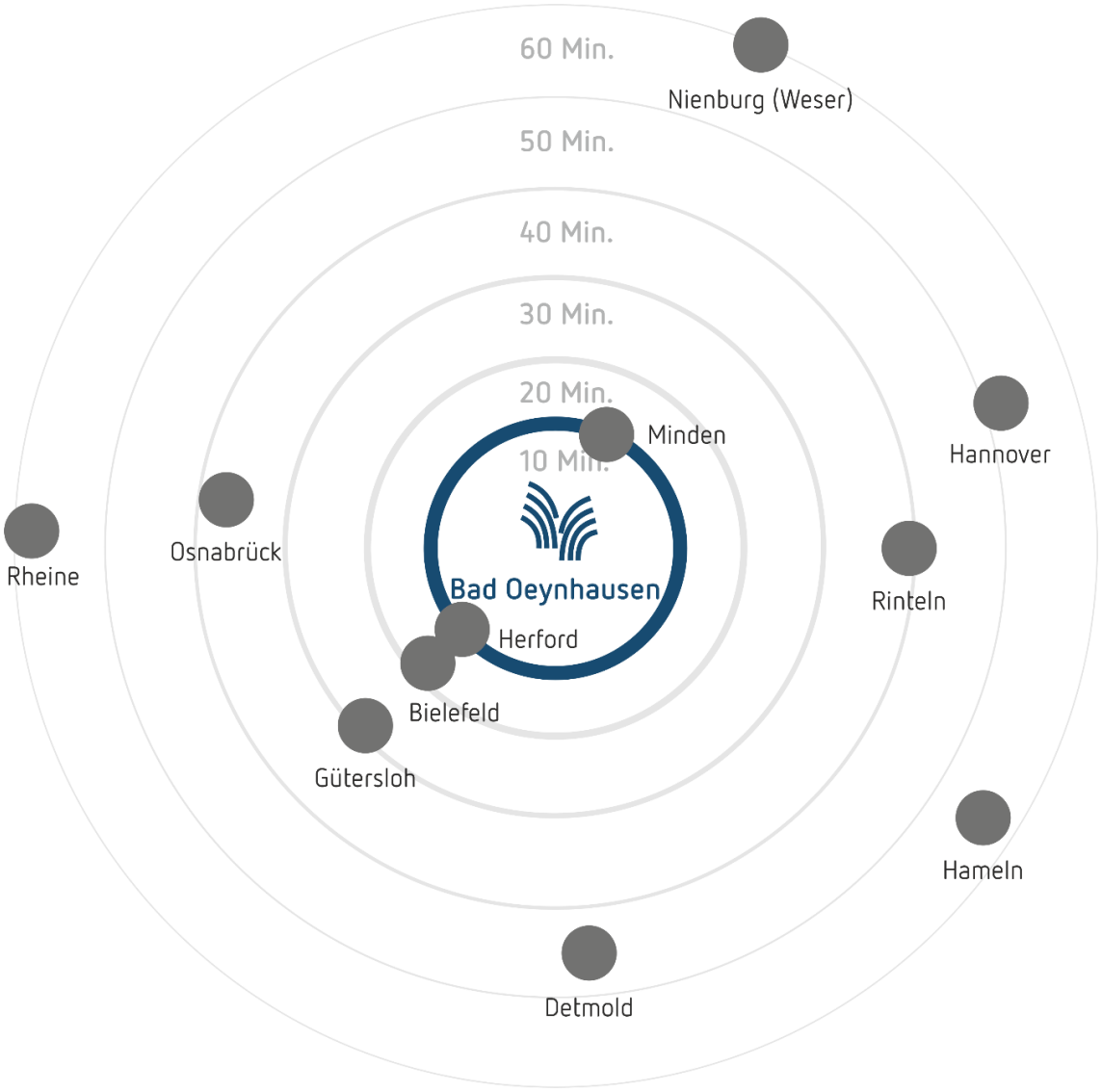
Quelle: Planersocietät nach NWL 2019

Anbindung an den Fernverkehr

Die Stadt Bad Oeynhausen ist über den Nordbahnhof an den schienengebundenen Fernverkehr angebunden. Durch zwei IC-Strecken der Deutschen Bahn AG sind u.a. Direktverbindungen nach Berlin, Düsseldorf, Hannover, Köln, Leipzig, Oberstdorf oder Stuttgart, aber auch ins Ausland nach Amsterdam (NL) möglich. Bad Oeynhausen verfügt damit über zahlreiche direkte deutschlandweite Verbindungen bzw. auch eine direkte Verbindung in die Niederlande.

In Zukunft könnten sich die Anschlüsse allerdings verändern, was vornehmlich mit den noch nicht abgeschlossenen Planungen zur Neubaustrecke Bielefeld-Hannover in Verbindung steht.

Abbildung 34: Beispielhafte überörtliche Erreichbarkeit der Stadt Bad Oeynhausen im SPNV (Fahrzeit)

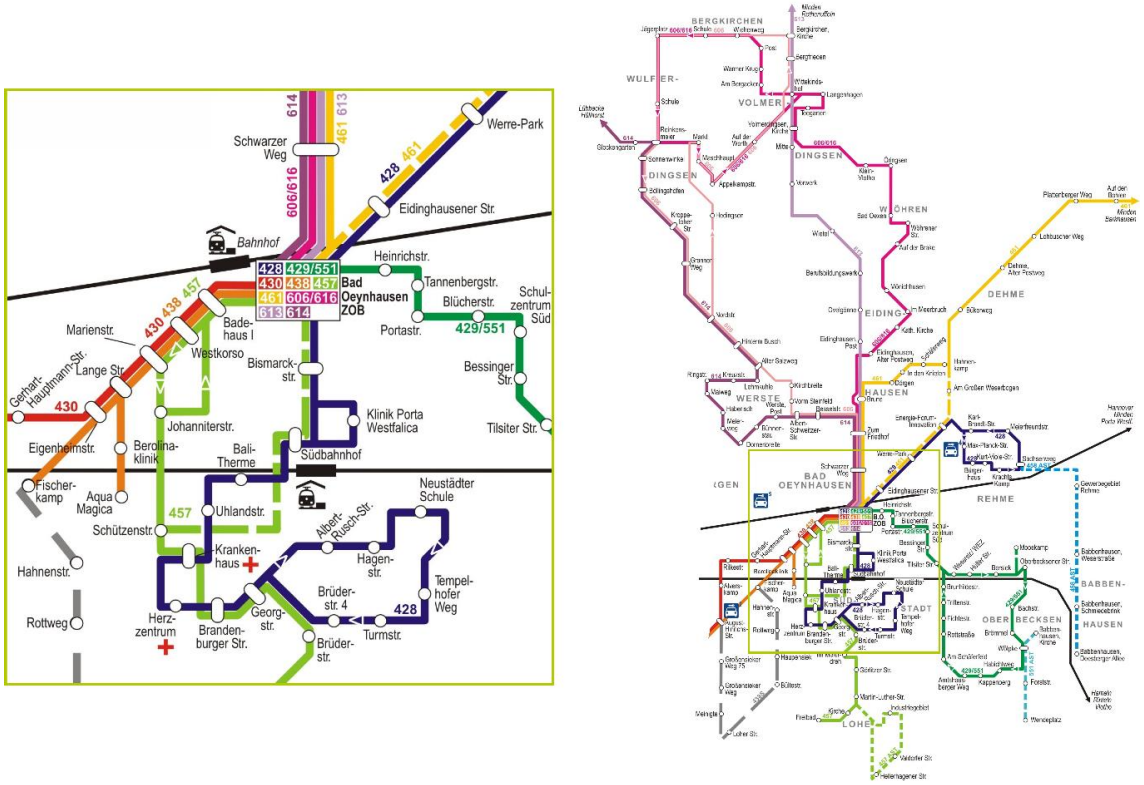


Quelle: Planersocietät nach Fahrtzeiten der DB Reiseauskunft

Anbindung mit dem ÖPNV

Die Stadt Bad Oeynhausen ist nahezu flächendeckend durch den ÖPNV erschlossen. Insgesamt neun Buslinien führen durch das Stadtgebiet, die in regelmäßigem Takt verkehren. Die nördlichen Stadtteile Bergkirchen, Volmerdingsen, Werste und Wulferdingsen werden durch den „Oeynhauser“ über die Linie BO7 im Stundentakt erschlossen. Hinzu kommen stündliche Bedienungen der Linien BO5 und BO6 in Richtung Hille, die Haltepunkte in den Stadtteilen Werste, Volmerdingsen und Bergkirchen bzw. Wulferdingsen, Bergkirchen und Volmerdingsen haben.

Abbildung 35: Liniennetzplan der Stadt Bad Oeynhausen (Stand: 12/2018)



Quelle: Planersocietät nach MHV 2018

Der Stadtteil Eidinghausen wird neben den Linien BO7 und BO7 zusätzlich über die Linie 461 in Richtung Minden erschlossen. Sie verkehrt in den Morgenstunden im Halbstundentakt, ab 08:15 Uhr bis 19:15 Uhr dann im Stundentakt zwischen Minden ZOB und Bad Oeynhausen ZOB.

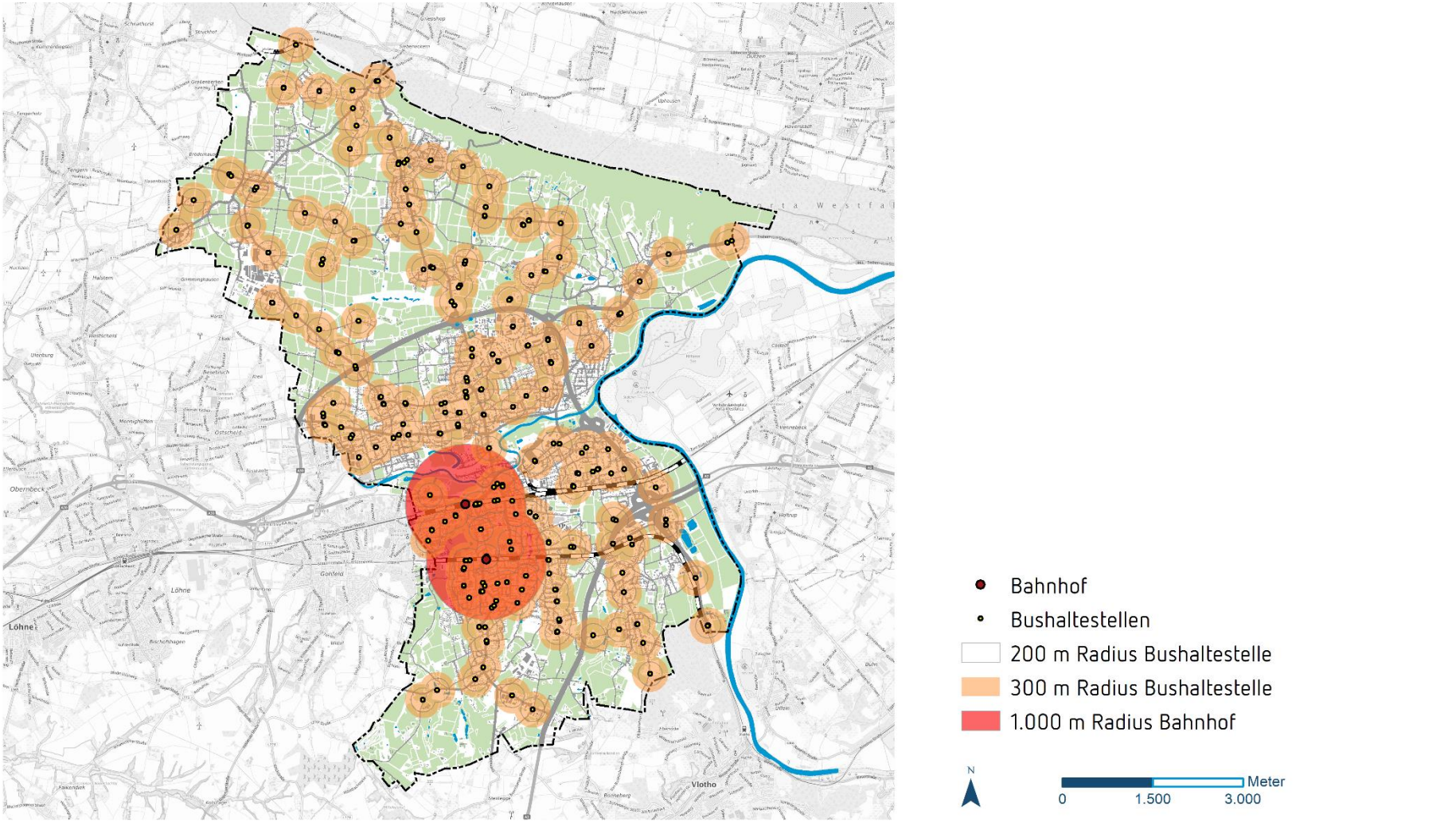
Der östliche Stadtteil Rehme wird halbstündig über die Linie BO1 zwischen 06:30 Uhr und 20:00 Uhr erschlossen. Gleiches gilt für die Bad Oeynhausener Südstadt. Zusätzlich findet hier eine Bedienung über die Linie BO2 im Halbstundentakt zwischen 07:00 Uhr und 14:30 Uhr statt. Diese Linie erschließt auch Teile des Stadtteils Lohe. Lohe (zum Teil) sowie Babbenhausen sind die einzigen Stadt- bzw. Ortsteile, die nicht durch einen Regelbetrieb an den ÖPNV angebunden sind.

Der Stadtteil Oberbecksen wird über die Linie BO3 zwischen 06:00 Uhr und 20:30 Uhr ebenfalls im Halbstundentakt angebunden.

Weite Teile des Siedlungsgebiets der Stadt Bad Oeynhausen werden durch das Netz des öffentlichen Verkehrs abgedeckt. Erschließungslücken finden sich im südöstlichen Dehme sowie in Dehme Klei, im Stadtteilzentrum Wulferdingsen sowie zwischen den Stadtteilen Oberbecksen und Babbenhausen.

Ist die Bedienung an Samstagen noch weitestgehend unverändert (erst ab 07:30 Uhr) ist diese an Sonn- und Feiertagen allerdings sehr eingeschränkt. So verkehrt beispielsweise die Linie BO1 dann nur dreimal täglich um 14:00 Uhr, 16:00 Uhr und 18:00 Uhr.

Abbildung 36: Abdeckung durch den öffentlichen Verkehr



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Zur Ausstattung der Haltestellen kann mit Hilfe des Nahverkehrsplans 2019 keine Aussage getroffen werden. Hierin wird lediglich festgehalten, dass bis zum Jahr 2022 die Zielsetzung formuliert wird in Orten mit mehr als 15.000 Einwohnenden mindestens zehn Haltestellen barrierefrei auszubauen[18].

Allerdings konnten hier laut Daten der Stadt Bad Oeynhausen geringfügige Verbesserungen erzielt werden. So sind nun bereits vier Haltestellen barrierefrei (ZOB, Hinterm Busch, Post Eidinghausen, Berufsbildungswerk) und weitere sieben immerhin mit einem Hochbord ausgestattet. Dabei ist die Qualität der Haltestellen sehr unterschiedlich. Die Qualitätsspreizung reicht hier in den meisten Fällen von nicht barrierefreien, aber modernen Haltestellen mit Witterungsschutz und Radabstellanlagen über Wartehäuschen, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, bis hin zu einfachen Haltestellen, die lediglich über ein Schild ausgewiesen werden. Digitale Informationssysteme sowie Echtzeitinformationen fehlen an sämtlichen Haltestellen.

Abbildung 37: Unterschiedliche Haltestellenqualitäten in Bad Oeynhausen (oben Lohe; unten Post, Eidinghausen)

[18] MHV 2019, S. 344

Quelle: Planersocietät

Die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen fällt gegenüber anderen Verkehrsmitteln, bspw. zum MIV, zum Teil ab, wobei die Stadtteile unterschiedlich aufgestellt sind (siehe Tabelle 13). Es ist aber festzustellen, dass sich die Situation in den letzten fünf Jahren deutlich verbessert hat. Die Stadtteile Eidinghausen, Lohe, Rehme und Werste liegen innerhalb einer zehnminütigen ÖV-Erreichbarkeitszone zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), die Südstadt Bad Oeynhausen besitzt eine besonders gute ÖPNV-Erschließungs- und Verbindungsqualität.

Tabelle 13: ÖPNV-Angebotsqualität in Bewertungsstufen nach FGSV und im Vergleich der Jahre 2015 und 2020 (Fahrzeitverhältnis vom ÖPNV zum MIV; > 1: der MIV ist schneller)

Ortsteil	ÖPNV/MIV 2015	ÖPNV/MIV 2020
Eidinghausen	1,6	1,6
Dehme	1,6	1,1
Lohe	3,5	1,6
Rehme	1,5	1,3
Werste	1,7	1,1
Wulferdingsen	1,9	1,6
Volmerdingsen	1,4	1,2

Quelle: Planersocietät

Zu Nutzenden und Entwicklung des ÖPNV kann keine Aussage getroffen werden, da auch hier im Vergleich zur Erstellung des Masterplan klimafreundliche Mobilität (2014) keine neuen Daten aus dem Nahverkehrsplan oder anderen Konzeptionen des ÖV vorliegen.

Die Qualität der Busse ist hingegen in weiten Teilen gut und die Fahrzeuge neu. Sie verfügen überdies als zusätzlichen Service über W-Lan.

Abbildung 38: Busse am ZOB Bad Oeynhausen

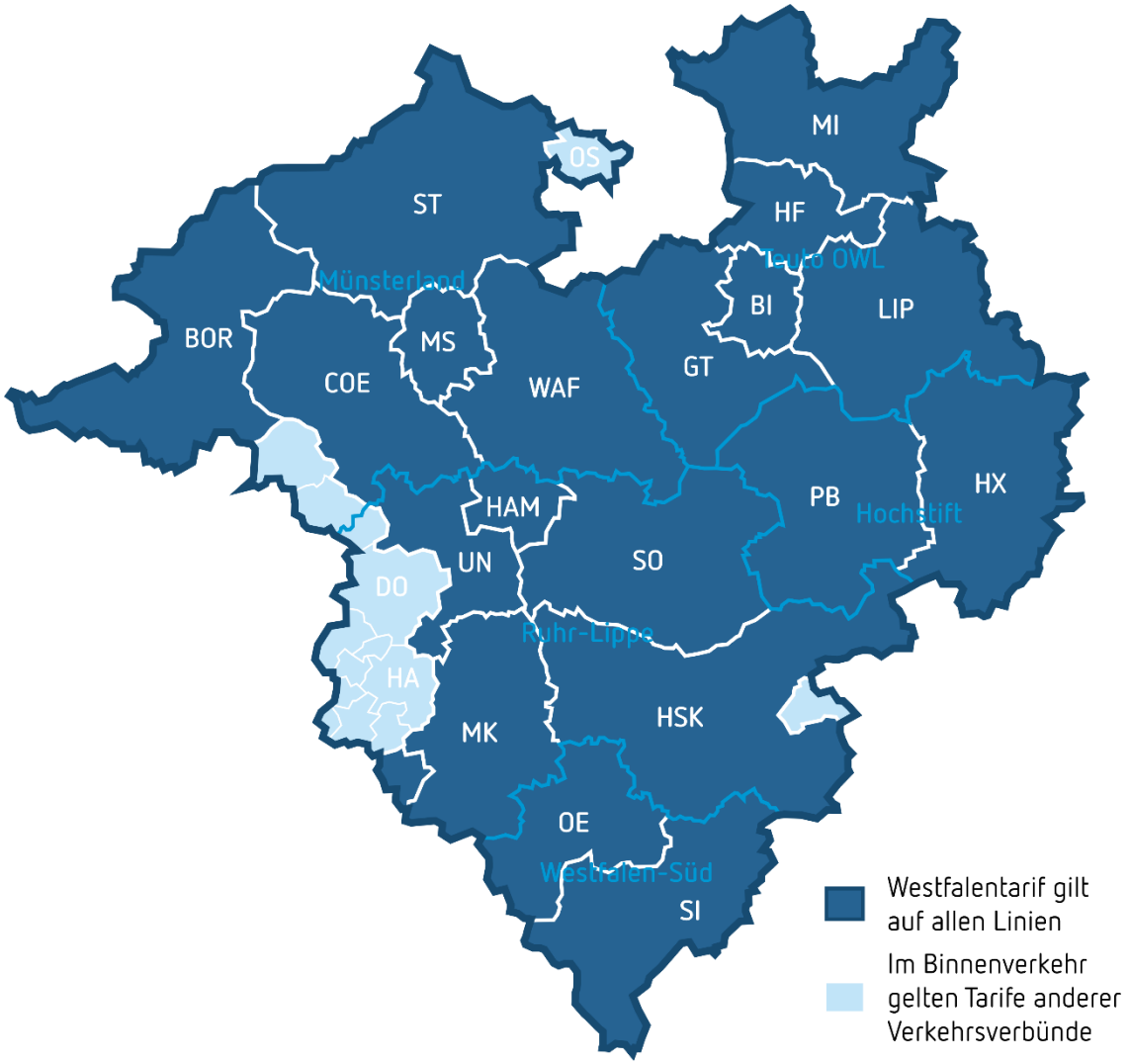
Quelle: Planersocietät

4.3.2 Kosten des ÖPNV

Die Stadt Bad Oeynhausen zählt zum Geltungsbereich des Westfalentarifs, der über unterschiedliche Preisstufen verfügt und sich aus den Teilräumen Münsterland, Ruhr-Lippe, Westfalen Süd, Hochstift sowie TeutoOWL zusammensetzt.

Innerhalb der Stadt Bad Oeynhausen gilt dabei die Preisstufe MH. Diese besteht entweder aus einer Kurzstrecke (maximal 4 Haltestellen ohne Umstiege) oder aus der Preisstufe 1MH.

Abbildung 39: WestfalenTarif-Raum



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von Daten des Westfalentarif

Ein Einzelticket für die Kurzstrecke kostet hierbei 1,60 €, das Ticket 1MH 2,50 € für Erwachsene und 1,50 € für Kinder. Darüber hinaus gibt es für alle Preisstufen verschiedene Tagestickets sowie 4er Einzeltickets. Eine einfache Fahrt nach Löhne kostet damit für einen Erwachsenen 3,80 €, nach Minden 4,90 €, nach Bielefeld 7,10 €, nach Osnabrück 13,70 € oder nach Dortmund und Münster 23,80 €. Bei Hin- und Rückfahrt bietet sich die Wahl eines Tagestickets an. Beim 9 Uhr Tagesticket kommt man hier auf den oben genannten Relationen auf Einsparungen von 0,60 € auf Relationen wie Löhne oder Minden bis zu 17,80 € auf Relationen wie Dortmund oder Münster.

Dazu kommen verschiedene Abo-Angebote im Westfalentarif bzw. im TeutoOWL, als 9 Uhr Abo sowie ohne zeitliche Einschränkungen. Dies kostet im Stadtgebiet von Bad Oeynhausen 29,00 € bzw. 58,40 €. Außerdem werden verschiedene Zielgruppen spezifisch mit weiteren Angeboten und Abonnements angesprochen. So zum Beispiel das FunAbo für Personen unter 21 Jahren oder das WeserWerreTicket, „für alle die mit dem Geld rechnen müssen“.

Neu sind außerdem das KlimaTicket sowie das KlimaAbo, mit dem für 36 € bzw. 29 € im Monat eine beliebige Anzahl an Fahrten durchgeführt werden kann. Beide Tickets sind außerdem auf andere

Personen übertragbar und es dürfen zu bestimmten Zeiten Personen oder Fahrräder kostenfrei mitgenommen werden.

4.3.3 Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs

Zentraler Verkehrsknotenpunkt öffentlicher Verkehrsmittel ist das Gebiet rund um den Nordbahnhof, der eine Anbindung zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Fernverkehr bietet. Am nur gut 200 m vom Eingang des Bahnhofs gelegenen ZOB laufen nahezu alle Buslinien der Stadt Bad Oeynhausen sowie die Regionalbuslinien zusammen. Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs sind somit komfortabel möglich. Darüber hinaus findet sich hier auch die Radstation der Stadt Bad Oeynhausen mit 196[19] Stellplätzen. Diese ermöglicht es bei Besitz einer Monats- oder Jahreskarte (7,50 € bzw. 75 €) das Fahrrad rund um die Uhr oder tageweise (0,75 €) innerhalb der Öffnungszeiten (08:00 – 17:00 Uhr) sicher abzustellen. Außerdem verfügt der Bahnhofsvorplatz über weitere, kostenlose Radabstellanlagen.

Am Südbahnhof hingegen ist die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs ausbaufähig. Der Bushaltepunkt Südbahnhof wird von nur zwei Buslinien (428 und 457) bedient, durch letztere auch nur an Schultagen. Dies entspricht Werktags einer Bedienung im Halbstundentakt (6:30-20:00 Uhr). Problematisch ist dabei vor allem, dass aufgrund der Ankunftszeiten des Busses in Verbindung mit den Abfahrtszeiten der RB 77 eine Aufenthaltszeit von 30 Minuten nötig wird.

4.3.4 Kurzfazit

Abschließend wird die Situation des öffentlichen Personenverkehrs in Bad Oeynhausen zusammenfassend und übersichtlich dargestellt und bewertet:

- ⊕ Gute SPNV Anbindung an die Regiopole Bielefeld
- ⊕ Stadtbusverkehr seit 2020 sogar im Viertelstundentakt im Oeynhausener Süden
- ⊕ Zusätzliche Services wie W-Lan im Bus
- ⊙ Überwiegend gute Erschließung des Stadtgebiets; einzelne signifikante Erschließungslücken bestehen jedoch; teils Potenzial der besseren Zuwegung und Verknüpfung von Haltestellen mit anderen Verkehrsmitteln, um Erschließungswirkung zu erhöhen
- ⊙ Deutliche Unterschiede der Qualität der Haltestellen und fehlendes einheitliches Design
- ⊖ Für das gute Spätverkehrsangebot im SPNV besteht in den Nachtstunden (bereits ab 20:00 Uhr bzw. 20:30 Uhr) keine Möglichkeit zur Weiterfahrt im Stadtgebiet

[19] Ausbau geplant für 2021

- ⊖ Großer Nachholbedarf beim barrierefreien Haltestellenausbau
- ⊖ Keine digitale Fahrgastinformation
- ⊖ Starke Einschränkungen der Bedienung vor allem an Sonn- und Feiertagen

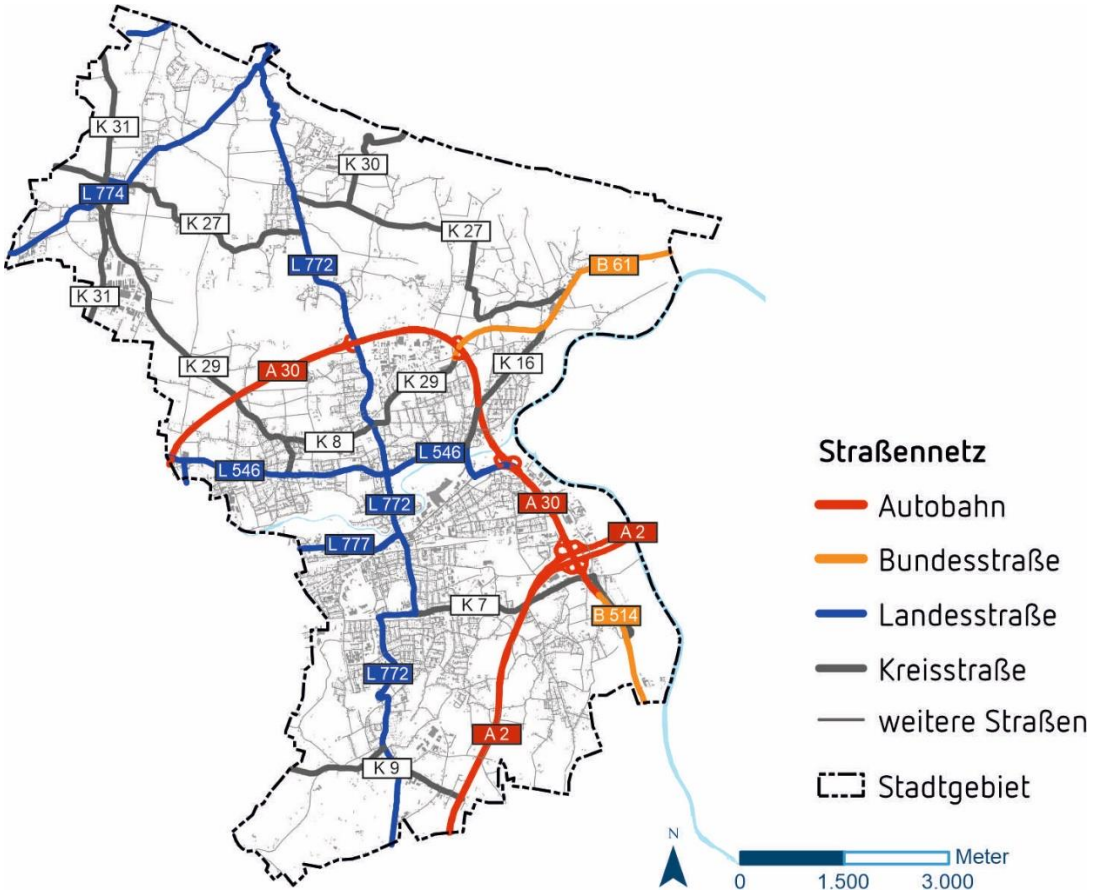
4.4 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr spielt in Bad Oeynhausen eine wichtige Rolle. Neben den Binnenwegen, die zu einem großen Anteil täglich mit dem Auto zurückgelegt werden, kommen zahlreiche Einpendler in die Stadt. Dazu ist Bad Oeynhausen gut an das regionale und überregionale Netz angebunden und auch die innerstädtischen Straßen sind aus Sicht des Kfz-Verkehrs gut ausgebaut. Allerdings belastet der Kfz-Verkehr zugleich die Stadt. Als Kurort ist besonderer Wert auf gute Luftqualität und geringe Lärmbelastung zu legen. Durch die neue Autobahnführung nördlich der Stadt sowie dem damit einhergehenden geplanten Rückbau der alten B 61 bestehen für Bad Oeynhausen gute Chancen, den Anteil des Kfz im innerstädtischen Verkehrsgeschehen sowie den Durchgangsverkehr zu reduzieren und somit die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs zu vermindern.

4.4.1 Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz

Die Stadt Bad Oeynhausen ist mit den Autobahnen A 2 und A 30, die sich im östlichen Stadtgebiet kreuzen (Kreuz Bad Oeynhausen), sehr gut in das überregionale Straßennetz eingebunden. Des Weiteren erschließen mehrere leistungsfähige Landes- und Kreisstraßen die Stadt.

Abbildung 40: Straßennetz Bad Oeynhausen



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020,

Ursprünglich mündete die A 30 westlich vor Bad Oeynhausen in die B 61, welche den Verkehr durch die Stadt leitete und im Osten wieder an die Fortführung der A 30 anschloss. Dies stellte eine große Belastung für den Kurort dar, bis im Jahr 2018 nach 10 Jahren Bauphase die Nordumgehung (auch: A 30n) fertiggestellt werden konnte. Die ehemalige B 61 wurde abgestuft (heute: L 777, Kanalstraße und Mindener Straße), so dass die Stadt vom überregionalen Verkehr entlastet werden konnte. An dessen Stelle traten jedoch andere Verkehre wie Durchgangsverkehre, die sich auf die gut ausgebaute und verkehrsentlastete Bundesstraße verlagerten. Derzeit wird überlegt, wie dieser Straßenraum unter Berücksichtigung des RS3 umgestaltet bzw. verengt werden kann, um zukünftig noch mehr Fahrten über die neue Autobahnstrecke umzulenken, induzierte Verkehre zu verhindern, umweltfreundliche Mobilität zu fördern und die starke Trennwirkung des Straßenzuges zu reduzieren.

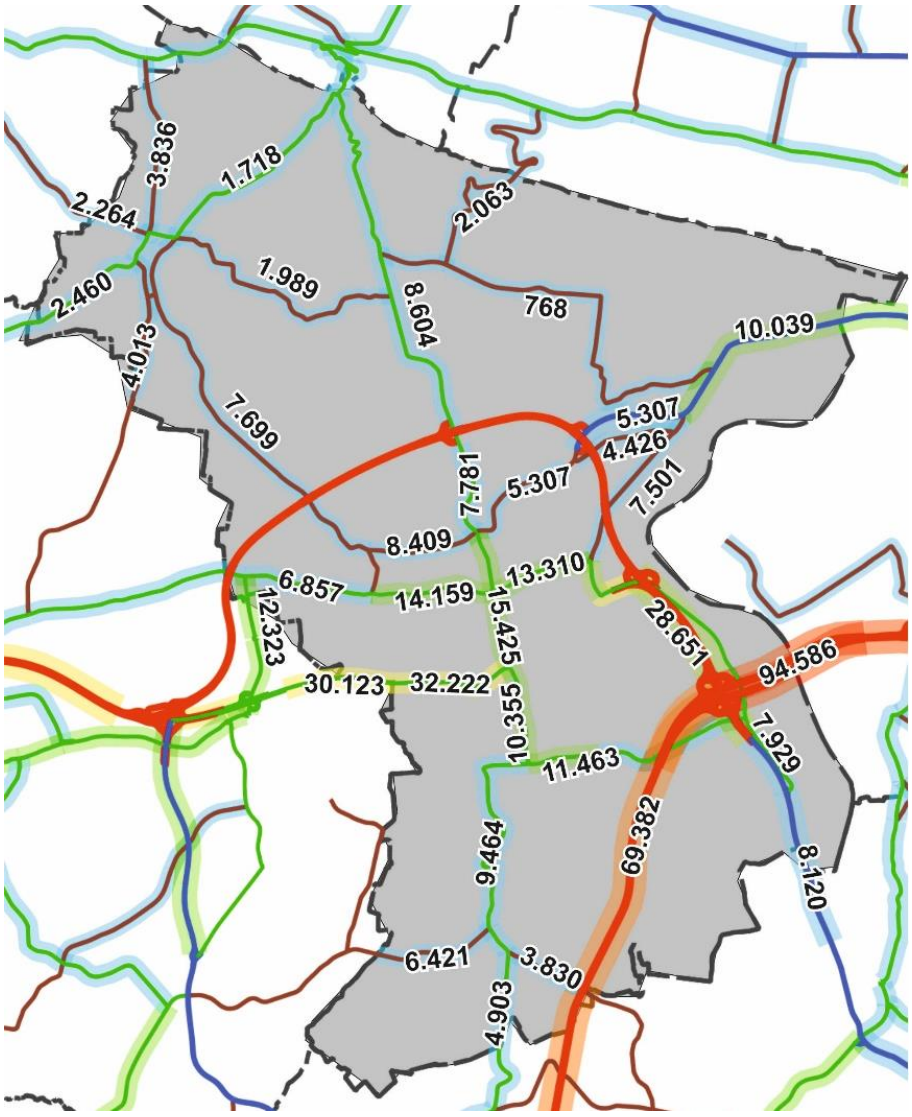
Der Hauptsiedlungskörper Bad Oeynhausens wird – eingerahmt von den Autobahnen – durch ein enges Netz aus zahlreichen Sammel- und Nebenstraßen erschlossen. Eine klare Hierarchie ist hier nur schwer zu erkennen. Die nördlichen Stadtteile bündeln sich hingegen um die sie durchziehenden Landes- und Kreisstraßen; aber auch hier ist eine mehr oder weniger ausgeprägte Zersiedelung entlang von Nebenstraßen und ursprünglichen Wirtschaftswegen erkennbar.

4.4.2 Entwicklung der Verkehrsmengen

Den stärksten Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in Bad Oeynhausen in den zurückliegenden Jahren hat sicherlich der Bau der Nordumfahrung (A 30n) mit sich gebracht.

Die Verkehrsmengenkarte der Bundesverkehrswegezählung 2015 in Abbildung 41 zeigt noch den früheren Zustand, kurz vor Fertigstellung der A 30n.

Abbildung 41: frühere Verkehrsmengen (2015, vor Fertigstellung der A 30n) in Kfz/Tag

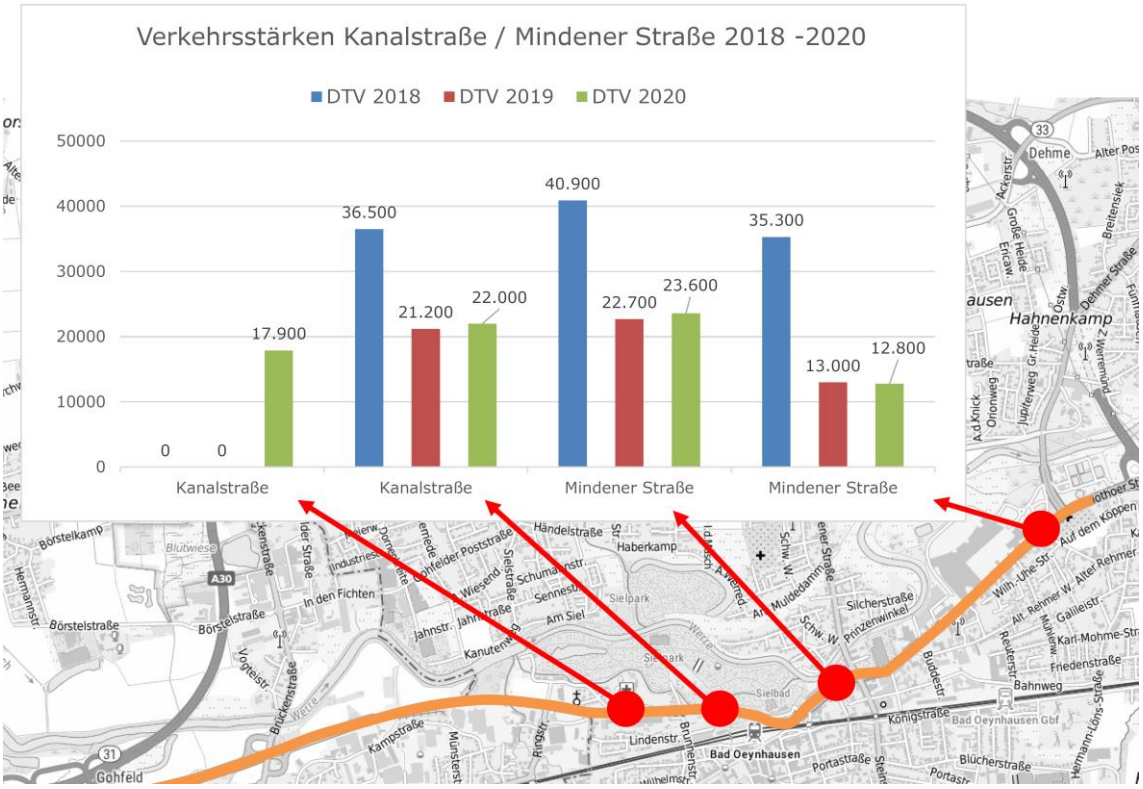


Quelle: Planersocietät auf Grundlage von Straßen.NRW (NWSIB, Bundesverkehrswegezählung 2015) sowie SHP Ingenieure: Vergleichsgutachten 2018/2019 (Bildausschnitt)

Mehrere vergleichende Verkehrsuntersuchungen aus den Jahr 2018-2020 (siehe Abbildung 42) zeigen ein Jahr nach der Freigabe des neuen Autobahnstücks deutliche Verkehrsabnahmen auf der Kanalstraße/Mindener Straße. Allerdings gingen die Verkehrsmengen auf der ehemaligen Bundesstraße seitdem noch nicht so weit zurück, wie vor dem Bau der Umfahrung erhofft. Teilweise lagen die Zahlen 2020 sogar wieder etwas über denen von 2019. Insbesondere in den Spitzenstunden weisen die Verkehrsknoten noch schlechte Qualitätsstufen auf. In allen Bereichen könnte jedoch

nach Abzug des Durchgangsverkehrs auch bei einer einstreifigen Führung die Qualitätsstufe D erreicht werden. Um den Durchgangsverkehr weiter auf die A 30n zu verlagern gab StraßenNRW die Zustimmung zur Einstreifigkeit der Kanalstraße / Mindener Str. und den Bau des Radschnellwegs.

Abbildung 42: Vergleich Kanalstraße/Mindener Straße 2018 - 2020



Quelle: Stadt Bad Oeynhausen

An weiteren Stellen im Straßennetz (abseits der ehemaligen Bundesstraße) wurden 2020 im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans vergleichende Erhebungen zu 2013 durchgeführt.

Vergleich der Kfz-Belastung in Bad Oeynhausen 2013 zu 2020

Sowohl im Jahr 2013 (im Rahmen der Stufe I des Masterplan klimafreundliche Mobilität), als auch 2020 wurden in Bad Oeynhausen durch die Planersocietät die Verkehrsmengen an sechs Knotenpunkten erhoben. Die Erhebungen fanden jeweils zwischen 6 und 10 Uhr sowie 15 und 19 Uhr statt. Diese Spitzenzeiten wurden anhand der im „Handbuch für die Vermessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS) vorgegebenen Faktoren auf durchschnittliche Werktagesbelastungen (Kfz/24h, DTVw) hochgerechnet.

Folgende Knoten wurden am 23. Juni 2020 (sowie auch im Jahr 2013) erhoben:

- Detmolder Straße/Lessingstraße/Weserstraße
- Herforder Straße/Westkorso
- Königstraße/Kaiserstraße/Mindener Straße
- Steinstraße/Bismarckstraße
- Triftenstraße/Weserstraße/Hermann-Löns-Straße

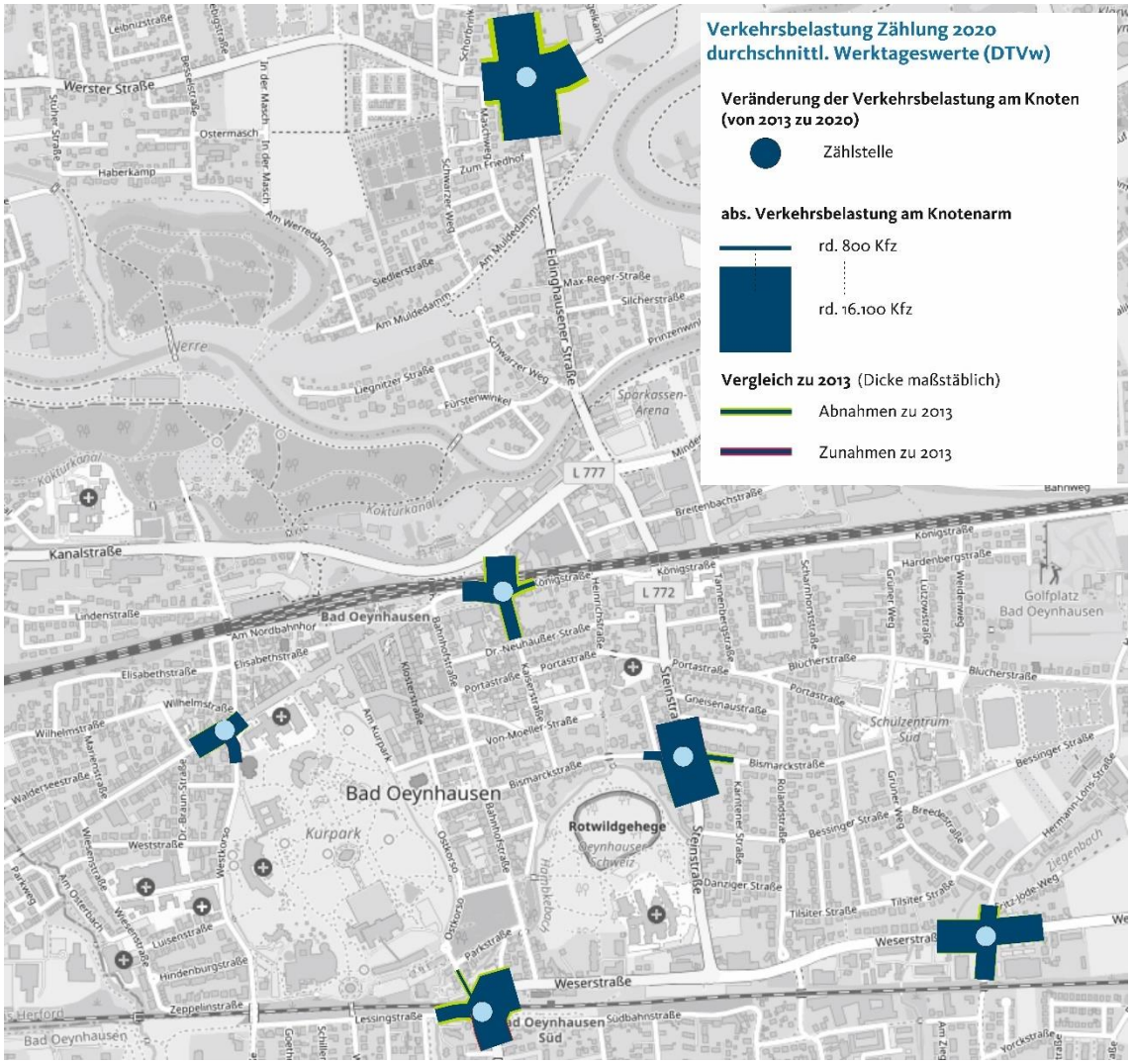
- Werster Straße/Eidinghausener Straße

Die sieben Jahre auseinanderliegenden Erhebungen erlauben einen Wertevergleich und eine Interpretation der Verkehrsentwicklung während dieses Zeitraums in der Stadt Bad Oeynhausen.

In der folgenden Abbildung 43 sind die aktuellen DTVw-Belastungswerte des Jahres 2020 je Knotenarm dargestellt (dunkelblau). Im selben Größenverhältnis sind die Veränderungen zu 2013 markiert (rot = Zunahmen seit 2013, grün = Abnahmen seit 2013).

Dabei wird deutlich, dass es sich in der Regel um Verkehrsabnahmen handelt. Die größten relativen Abnahmen betragen bis zu -59%, die größten absoluten Abnahmen bis zu -3.300 Kfz/Tag. Die größten Veränderungen gibt es am nördlichsten Knoten (Werster Str./Eidinghauser Str.) mit bis zu rd. 3.300 Kfz/Tag weniger je Arm (v.a. die Nord- und Ostrichtung). Dieser Knoten weist insgesamt auch mit Abstand die höchsten Belastungswerte auf (rd. 10.500-16.100 Kfz/Tag je Arm).

Abbildung 43: Verkehrsbelastung 2020 (DTVw)



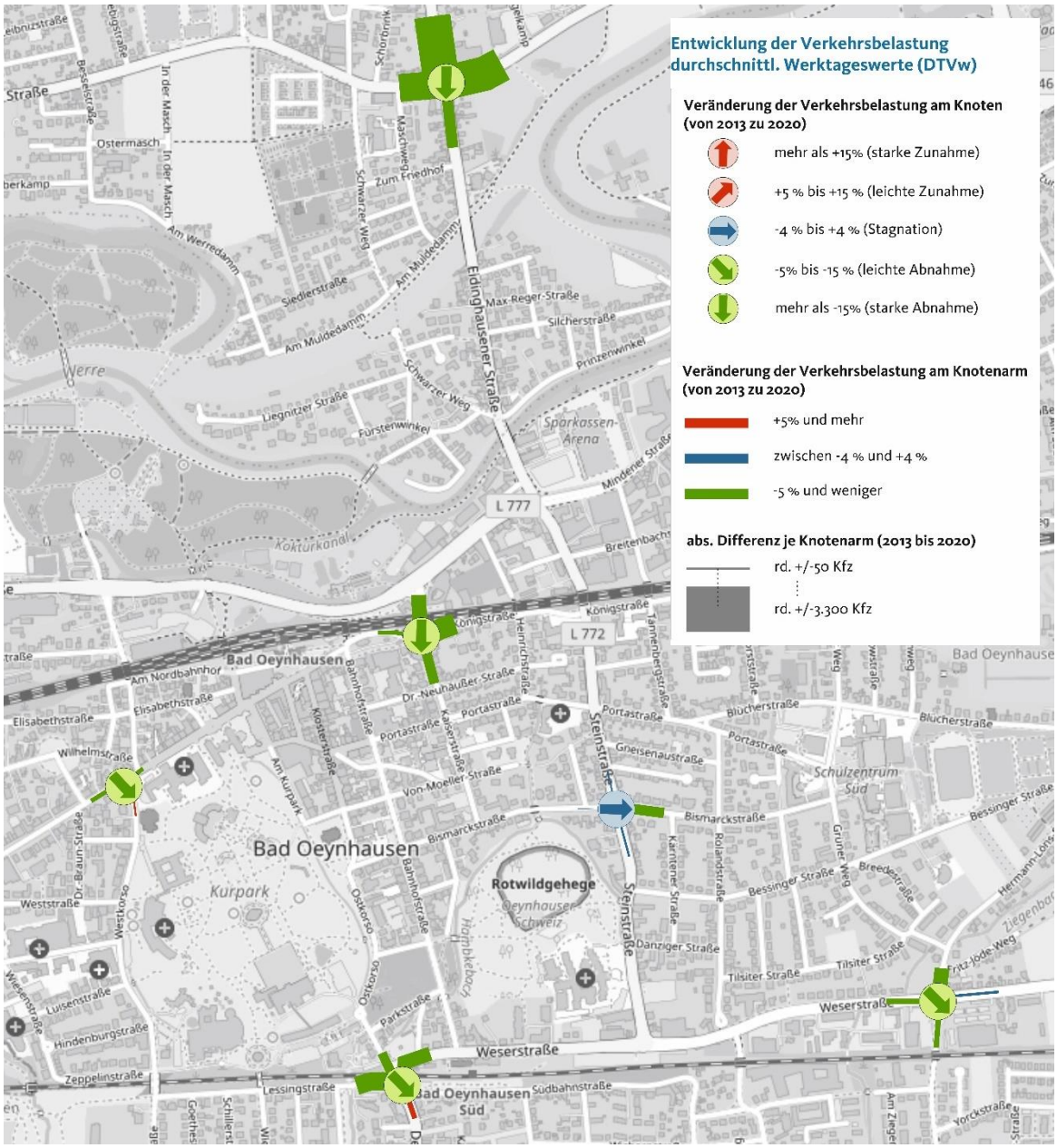
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Weitere im Rahmen der Zählungen 2020 erkennbare Hauptachsen verlaufen entlang der Steinstraße und der Detmolder Straße (rd. 9.800 Kfz)/Weserstraße (rd. 7.600-12.000 Kfz) sowie über die Herforder Straße (rd. 5.300-6.100 Kfz)/Mindener Straße (rd. 8.400 Kfz).

Dies war auch bereits 2013 der Fall, allerdings haben einige Beziehungen inzwischen an Bedeutung verloren bzw. konnten entlastet werden. Dies trifft v.a. auf die bereits angesprochene Entlastung der nördlichen Eidinghausener (-22%, -3.300 Kfz/Tag) und westlichen sowie östlichen Werster Straße (-19%, -2.500 Kfz bzw. -23%, -3.100 Kfz) zu. Aber auch auf der Mindener Straße (-14%, -1.300 Kfz) und der östlichen Königstraße (-59%, -1.900 Kfz) sind verhältnismäßig größere Abnahmen erkennbar. Und auch die Lessingstraße (-30%, -1.600 Kfz) sowie die Hermann-Löns-Straße (-22%, -1.300 Kfz) weisen nennbare Verkehrsrückgänge zur Situation in 2013 auf.

Die Abbildung 44 verdeutlicht nochmals die anteilige Entwicklung an den Knotenpunkten und zeigt eindeutig die überwiegenden Rückgänge.

Abbildung 44: Entwicklung der Verkehrsbelastung 2013 zu 2020 (DTVw)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Interpretation der Entwicklungen (2013-2020)

Die stärksten Verkehrsrückgänge am nördlichen Knoten (Werster/Eidinghausener Straße) können auf den Bau der Autobahnverbindung zurückgeführt werden. Verkehre, die zuvor diese innerörtliche Querverbindung genutzt haben, können heute über die schnellere Autobahn ausweichen. Auch Quell- und Zielverkehre des nördlichen Gewerbegebietes können nun direkt von der Autobahn dorthin gelangen und fahren folglich nicht mehr über diesen Zählknoten.

Ebenfalls mit dem Bau der Autobahn bzw. der Rücknahme der ehemaligen B 61 lassen sich die Rückgänge an der Mindener und Königstraße deuten. Anscheinend gab es 2013 noch Ausweichverkehre bzw. Verdrängungseffekte von der damals stark belasteten Bundesstraße auf die parallel südlich der Bahn verlaufende Königstraße, was den Rückgang am Knoten in/aus Nord-Ost-Richtung erklären kann.

Ähnliche, wenn auch schwächere Tendenzen sind auf der Ost-West-Achse Lessing-, Detmold- und Weserstraße sowie weiter über die Hermann-Lens-Straße sichtbar. Diese Verbindung stellt weiterhin eine wichtige Achse durch die südliche Stadt dar, verzeichnet jedoch ebenfalls tendenzielle Verkehrsrückgänge.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Verkehr in Bad Oeynhausen insgesamt seit 2013 rückläufig ist. Der hauptsächliche Grund dafür ist der Lückenschluss der A30, welcher sich insbesondere im Norden der Stadt und auf den Ost-West-Achsen durch Verlagerungen bemerkbar macht. Die B61 wurde entlastet, aufgrund weiterer Verkehrsverlagerungseffekte im Straßennetz aber nicht so effektiv, wie es möglich wäre: Es gibt zum einen Verkehrsverlagerungseffekt aus dem untergeordneten Straßennetz auf die B61. Zum anderen hat sich durch die Verkehrsentlastung der Verkehrswiderstand der B61 verringert – damit hat die B61 wieder an Attraktivität für den durchfahrenden Autoverkehr gewonnen, welcher nun durch konsequente Umgestaltung und Rückbau wieder zu nehmen ist.

Anmerkungen zum Jahr 2020 (Covid-19/Lockdown):
Beeinflussungen durch Einschränkungen und verändertes Verkehrsverhalten im Rahmen der Corona-Pandemie 2020 sind in den Verkehrszählungen Ende Juni 2020 nicht spürbar ersichtlich. Nach Erfahrungen des Gutachterbüros aus anderen Städten und entsprechend der Daten des COVID-19 Mobility Project (https://www.covid-19-mobility.org/current-mobility/) war die Mobilität im Sommerzeitraum wieder auf Vorjahresniveau. Einzig der Schüler-Bringverkehr hat zu dieser Zeit noch nicht wie üblich stattgefunden, da die Schulen noch weitestgehend geschlossen waren. Dies wird zum Beispiel an der Zählstelle Bismarckstraße deutlich, wo einzig der auf das Schulzentrum hingerichtete Knotenarm Verkehrsabnahmen verzeichnet (-39%, -900 Kfz/Tag), während alle anderen Arme weitestgehend stagnieren (-2 bis +1%, -196 bis +145 Kfz).

.

4.4.3 Leistungsfähigkeit und Verkehrsführung

Der Durchgangsverkehr und auch der Binnenverkehr können über die Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden, die entsprechend Verkehrsmengen weitgehend angemessen dimensioniert ausgestaltet sind. Neben den üblichen Rückstaubildungen an Knoten zu Spitzenzeiten, wurden hinsichtlich des Verkehrsflusses und der -abwicklung keine besonders auffälligen Streckenabschnitte identifiziert.

Auch die Erschließung der Innenstadt der Stadt Bad Oeynhausens ist hinsichtlich des Kfz-Verkehrs als gut zu bewerten. Potenzielle Ziele (Ärzte, Behörden, Post, Gastronomie, Kurpark) sind mit dem Pkw gut zu erreichen. Dabei ist die Verkehrsführung trotz einiger Einbahnstraßen weder irreführend noch verhindert sie das Erreichen bestimmter Ziele mit dem Auto. Einzig die Beschilderung der Parkmöglichkeiten könnte verbessert werden, um unnötigen Parksuchverkehr zu reduzieren.

4.4.4 Verkehrsberuhigung

In der Innenstadt von Bad Oeynhausen gilt zwischen Weserstraße und B 61 abseits der Landesstraße (Steinstraße) durchgängig Tempo 30 km/h. Dies gilt auch für die Stadtteile der Stadt, die abseits der Hauptverkehrsstraßen in weiten Teilen Tempo 30-Regelungen aufweisen. Überdies besteht in einigen Wohnbereichen in Innenstadtnähe sowie in vielen Bereichen des Kurgebiets für bestimmte Uhrzeiten ein Einfahrverbot für Motorräder und Motorroller, v.a. zum Schutz vor Verkehrslärm.

Insbesondere westlich des Kurparks trägt auch die Verkehrsführung zur Beruhigung der Innenstadtbereiche bei. Hier wird mittels Einbahnstraßenregelungen, der Schützenbrücke und den Fußgängerzonen die Nutzung der Straßen für den Durchgangsverkehr erschwert bzw. ganz verhindert. Diese Regelungen tragen der besonderen Schutzbedürftigkeit dieser Bereiche des Kurgebiets Rechnung. Unterstützt wird dies durch die auch hier geltenden niedrigen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h).

4.4.5 Straßenraumaufteilung

Insgesamt sind die Straßenräume aber eher Kfz-orientiert und bieten diesem im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr viel Platz. So stehen dem Fußverkehr sogar in den an den Kurpark bzw. die Fußgängerzone angrenzenden, innerstädtischen Straßen wie zum Beispiel Ostkorso (19 % : 51 % : 19 %), Bahnhofstraße (13 % : 73 % : 13 %) oder Portastraße (13 % : 73 % : 13 %) lediglich zwischen 27 % und 48 % des Straßenraums zur Verfügung. Zum Vergleich: laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) liegt ein idealer Wert für innerstädtische Straßenräume bei einem Verhältnis von 30 % : 40 % : 30 % (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum).

Dies gilt in ähnlicher Weise auch für die Stadt- oder Ortsteile; so liegen zum Beispiel auf der Niederbecksener Straße in unmittelbarem Schulumfeld und bei (geringem) Geschäftsbesatz ebenso wie auf dem Alten Rehmer Weg Straßenraumverhältnisse von etwa 20 % : 60 % : 20 % vor.

Abbildung 45: überbreite Fahrbahn auf der Niederbecksener Straße

Quelle: Planersocietät

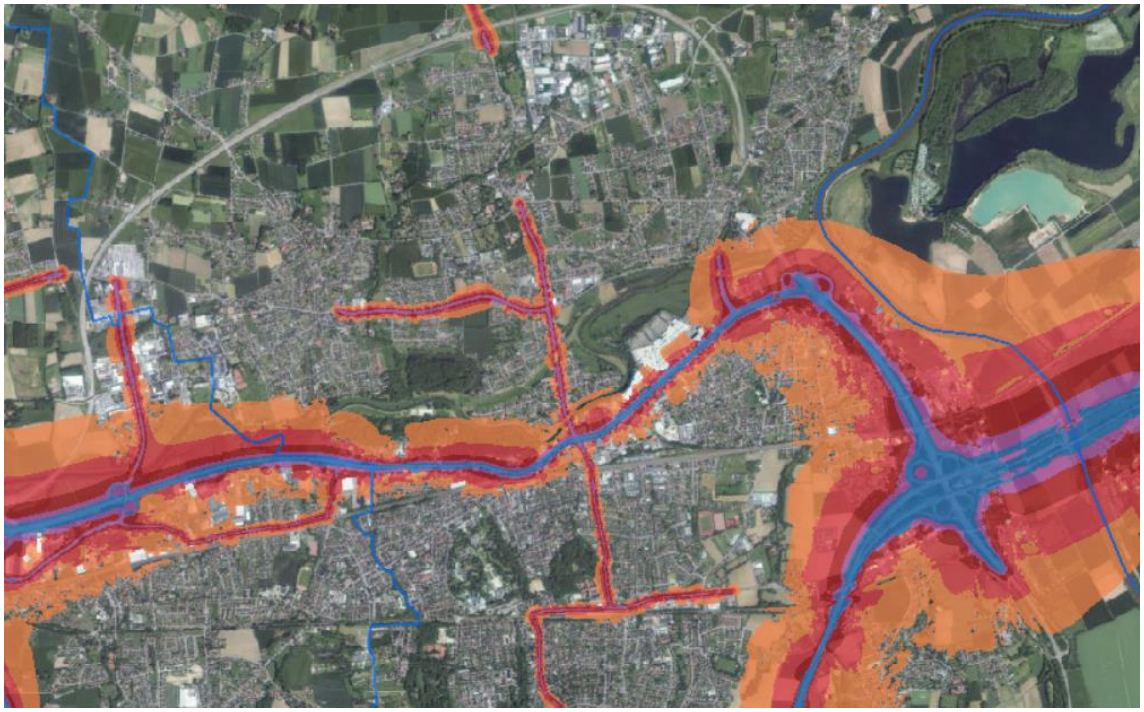
4.4.6 Lärmsituation

Die Kommunen in Deutschland sind verpflichtet, über regelmäßig erstellte Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne die Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen mit über 8.000 Kfz/Tag an das Land bzw. die EU zu melden und ggf. entsprechende Gegenmaßnahmen festzuschreiben. Die Lärmkartierung wird dazu in Nordrhein-Westfalen durch das LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) für alle Kommunen erstellt. Die letzte Kartierung (Stufe III) erfolgte 2017, einen Lärmaktionsplan der Stufe III hat die Stadt Bad Oeynhausen nicht erstellt bzw. fortgeschrieben. Bewertet werden kann daher im Rahmen der Analyse nur der LAP der Stufe II von 2015 (basierend auf der Kartierung von 2013) sowie die neuere – aber ebenfalls ohne die Wirkung der A 30n beinhaltende – Lärmkartierung von 2017.

Deutlich zu erkennen ist im Luftbildhintergrund der Kartierung von 2017 bereits der Verlauf der A 30n, eine berechnete Lärmwirkung liegt dort jedoch noch nicht vor. Die Hauptlärmquellen stellten 2017 das Autobahnkreuz, die A 2 sowie die ehemaligen B 61 dar. Letztere hatte auch – neben der Werster Straße – aufgrund der hohen Betroffenenzahlen einen prioritären Handlungsbedarf.

Dieser dürfte heute aufgrund rückläufiger Verkehrsmengen mindestens etwas geringer ausfallen, dafür käme im Norden der Lärm der A 30n hinzu. Dort sollte jedoch der verfahrensstandardmäßige Lärmschutz bei Straßenneubauten beachtet worden sein, um die Anlieger zu schützen.

Abbildung 46: Ausschnitt aus der Lärmkartierung des Landes NRW (Stand: 2017, Stufe III)



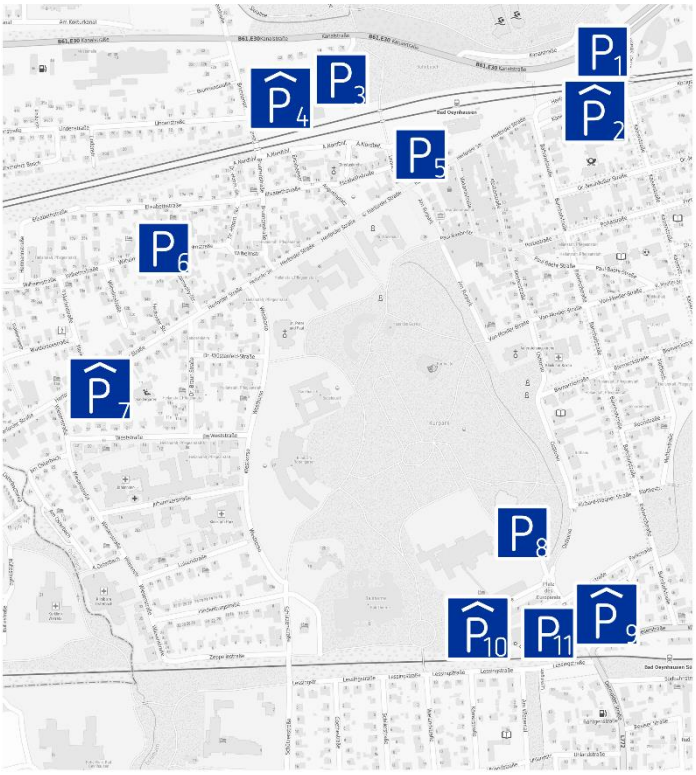
Quelle: Lärmportal LANUV NRW, https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de
© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © GeoBasis-DE / BKG 2018, © Planet Observer

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stufe II sahen u. a. vor, den Verkehr von der B 61 auf die neue Autobahnumgehung zu verlagern und im Gegenzug die ehemalige B 61 entsprechend umzugestalten (insb. in Bereichen mit hoher Nutzungsintensität an der Kanalstraße und Mindener Straße), Geschwindigkeiten zu reduzieren (z. B. auf der B 61 (Dehmer Straße), L 772 (Volmerdingsener Straße, Eidinghausener Straße, Steinstraße, Detmolder Straße), K 8 (Werster Straße / Kirchbreite) und K 29 (Alter Postweg)), die Anlage von (Mini-)Kreisverkehren etc. (z. B. B 61 (Kanalstraße und Mindener Straße), weitere gestalterische Maßnahmen (z. B. Abschnitte der L 772 und L 546) sowie die Sanierung von Fahrbahnbelägen und Förderung des Radverkehrs.

4.4.7 Ruhender Verkehr

In der Innenstadt Bad Oeynhausens und in direkt angrenzenden Bereichen besteht ein ausgedehntes Angebot an Parkmöglichkeiten. So finden sich im öffentlichen Straßenraum etwa 2.300 öffentliche Parkmöglichkeiten. Hinzu kommen weitere etwa 1.300 Stellplätze in Parkbauten, die sich zum Großteil in Trägerschaft der Stadtwerke Bad Oeynhausen befinden. Dabei sind technische Ausstattung und Erscheinungsbild der Parkhäuser in die Jahre gekommen. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Beschilderung der Zufahrten, als auch der Orientierung und Beschilderung innerhalb der Parkhäuser.

Abbildung 47: Parkmöglichkeiten der Stadtwerke Bad Oeynhausen mit Anzahl an Stellplätzen



1	Parkplatz ZOB-Nord	50
2	Tiefgarage ZOB	281
3	Parkplatz Innenstadt (Sültebusch)	133
4	Parkhaus Innenstadt (Sültebusch)	492
5	Parkplatz unter dem City-Center	30
6	Kaiser-Wilhelm-Platz	130
7	Parkhaus Herforder Straße	162
8	Parkplatz Kaiserpalais	80
9	Parkpalette Wear Valley Platz	183
10	Staatsbad Tiefgarage und Parkdeck Morsbachallee	453
11	Parkplatz Kohlenhof	18

Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Abbildung 48: Parkhaus Sültebusch

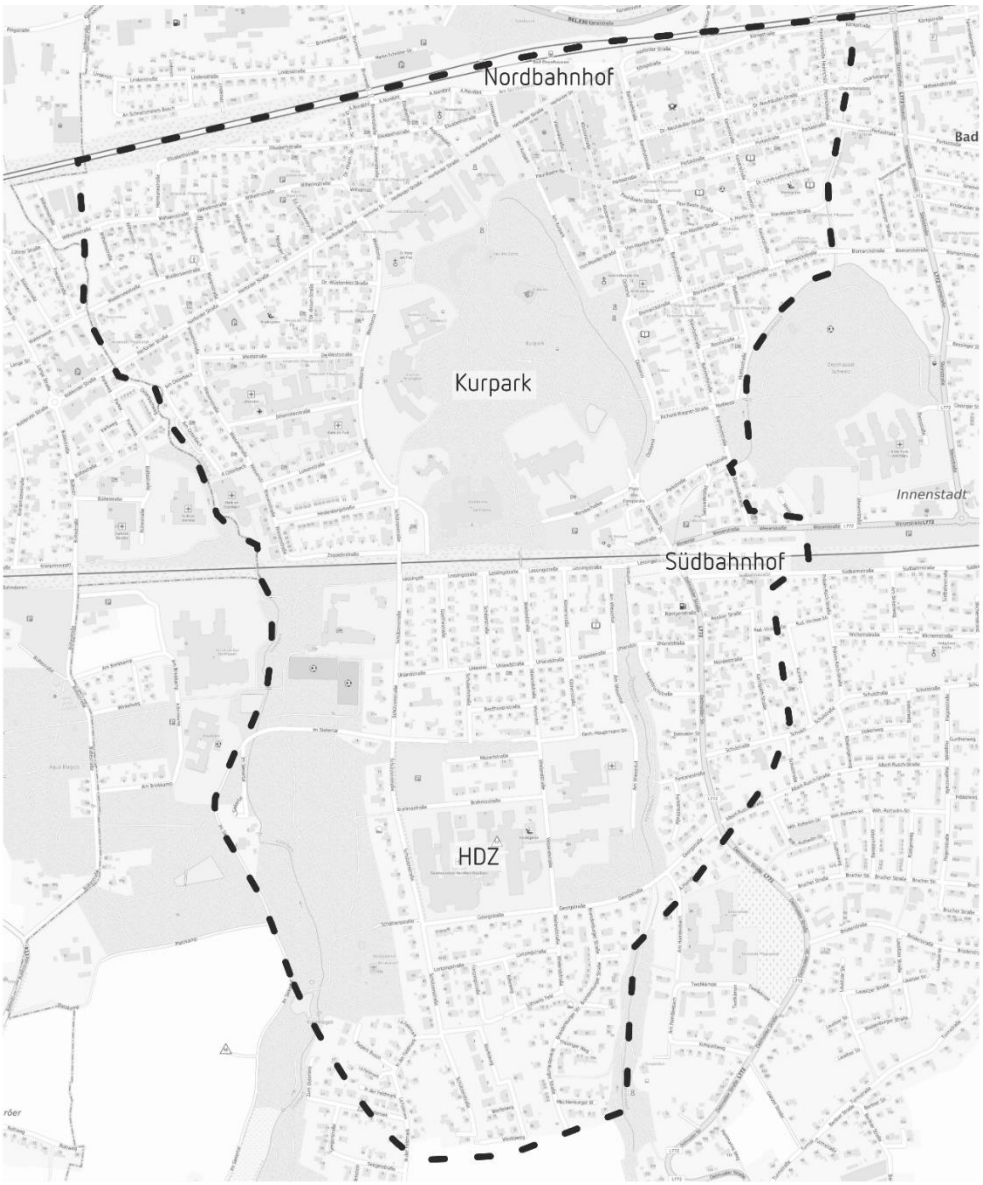
Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus finden sich halböffentliche Parkmöglichkeiten in unbekannter Zahl auf privaten Grundstücken, die einem bestimmten Nutzungszweck dienen bzw. für einen bestimmten Nutzerkreis zugänglich sind (z.B. Arztpraxen, Kanzleien, Kurkliniken). Die Angebotsstruktur der Parkmöglichkeiten im innenstadtnahen Bereich hat also mit etwa einem Viertel einen beträchtlichen Anteil Parken im Straßenraum, welches von den meisten Nutzern mit kürzerer Parkdauer der Nutzung von Parkgaragen vorgezogen wird, so dass die Aussicht auf einen ebenerdigen Stellplatz trotz etwaig höherer Gebühren entsprechenden Parksuchverkehr nach sich zieht.

Zum Parkraum wurde bereits im Jahr 2019 durch die SHP Ingenieure ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeitet. Die Ergebnisse zur Parkraumbewirtschaftung werden daher ebenso wie

einige Ergebnisse der Auslastung aus dieser Konzeption übernommen und zur Vollständigkeit der vorliegenden Konzeption dargestellt.

Abbildung 49: Übersicht über das Untersuchungsgebiet des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

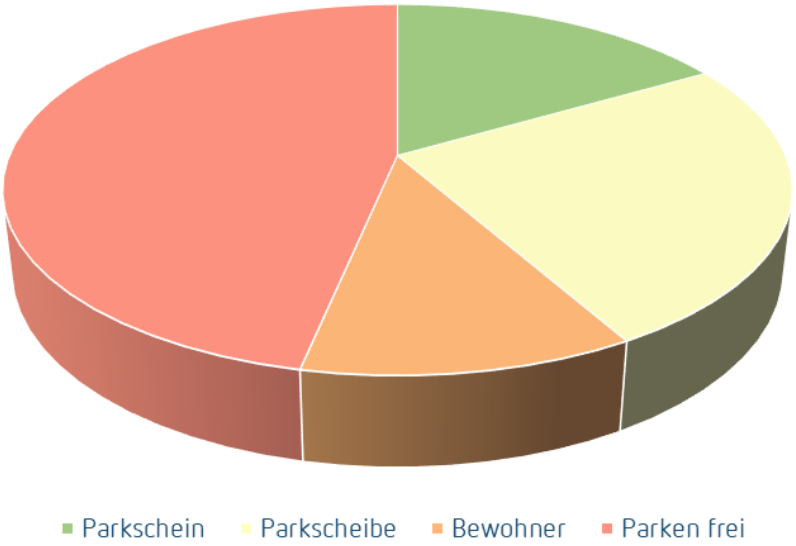


Quelle: Planersocietät nach Stadt Bad Oeynhausen 2019 und auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Parkraumbewirtschaftung

Lediglich rund die Hälfte aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets unterliegt einer Bewirtschaftung.

Abbildung 50: Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nach Form der Bewirtschaftung



Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Bad Oeynhausen 2019

Dabei unterscheiden sich einzelne Teilgebiete in ihrer Bewirtschaftungsform deutlich. Den höchsten Anteil an Bewirtschaftung weist das Gebiet östlich der Fußgängerzone auf. Hier sind weite Teile der Bahnhofstraße, der Portastraße sowie der Dr.-Neuhäußer-Straße mit Parkschein bewirtschaftet. Dennoch sind auch hier lediglich rund 40 % der Stellplätze kostenpflichtig.

Im Süden in den Wohngebieten rund um das Herz- und Diabeteszentrum findet sich in weiten Teilen freies Parken, das ggf. durch eine Parkscheibe zeitlich begrenzt ist.

Abbildung 51: Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

Quelle: Stadt Bad Oeynhausen 2019

Die Gebühren haben sich in den Parkbauten im Vergleich zum Jahr 2013 nicht verändert, sind überwiegend einheitlich und liegen zwischen 1 € für eine Parkdauer bis eineinhalb Stunden und 1 € für jede weitere (angefangene) Stunde bei einem Tageshöchstsatz von 6 €. Darüber hinaus bieten fast alle Parkhäuser und Tiefgaragen Angebote für Dauerparker an (31 € für Tagparker, 41 € für Tag-/Nachtparker je Monat). Hinzu kommen für Kunden des Werre-Parks rund 2.300 kostenlose Parkplätze.

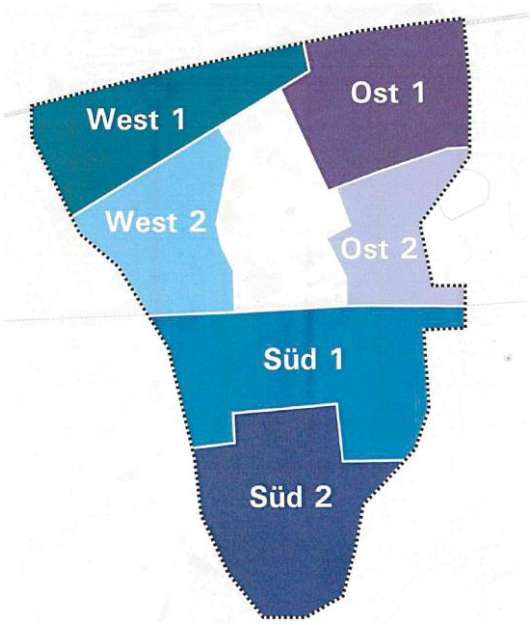
Neben den Angeboten der Parkplätze sowie Parkhäuser bzw. Tiefgaragen bietet die Stadt Bad Oeynhausen auch Parkräume im Straßenraum an. Diese sind werktags von 09:00 – 19:00 Uhr Gebührenpflichtig (Parkschein), die Höchstparkdauer beträgt 2 Stunden. Dabei ist die erste Stunde Parken

kostenlos, danach werden Kosten in Höhe von 0,25 € pro 15 Minuten fällig. Die Höchstgebühr beträgt somit 1,00 €. Auch hieran hat sich seit dem Jahr 2013 nichts geändert.

Auslastung

Zur Erhebung der Auslastung wurde das Untersuchungsgebiet im Parkraumbewirtschaftungskonzept in sechs Teilbereiche unterteilt: West 1 und West 2 westlich des Kurparks, Ost 1 und Ost 2 östlich des Kurparks sowie Süd 1 und Süd 2 südlich der Südbahn.

Abbildung 52: Gliederung des Untersuchungsgebiets



Quelle: Stadt Bad Oeynhausen 2019

Auslastung dieser Teilbereiche unterscheiden sich voneinander:

- In den Bereichen **West 1 und West 2**, dem Parkhaus Herforder Straße und dem nahegelegenen Parkhaus Sültebusch ist der Parkdruck gering bis mäßig. Die Auslastungen liegen im Straßenraum tagsüber oftmals deutlich unter 70%. Das Parkhaus Herforder Straße ist ebenfalls zu maximal 71 % gefüllt, das Parkhaus Sültebusch nur zu gut einem Drittel.
- Der Bereich **Ost 1** weist über den Tag Auslastungen von teilweise über 90 % der Straßenraumparkplätze auf und ist damit hoch bis vollausgelastet. In fußläufiger Entfernung liegt auch hier das Parkhaus Sültebusch, das noch viele freie Kapazitäten besitzt.
- Östlich des Kurparks, **Ost 2**, ist die Auslastung der Straßenraumparkplätze gering (ca. 50-60 %) bis mäßig (maximal 74 % Auslastung spätnachmittags). Insgesamt ist aber auch hier keine hohe bzw. Vollauslastung festzustellen. Am Wear-Valley-Platz mit 180 Stellplätzen ist die Auslastung demgenüber extrem gering (max. 6 % Auslastung).
- Ähnliches gilt auch für den Teilraum **Süd 1**, in dem zu Spitzenzeiten eine Auslastung von 75 % herrscht und somit Restkapazitäten zur Verfügung stehen. Der nahegelegene Wear-Valley-Platz hat viele weitere freie Kapazitäten.
- Insbesondere im Nahbereich des **HDZ** sind die Stellplätze fast vollständig belegt. Die gilt

umso mehr für den Teilbereich **Süd 2**, der durch das HDZ und das Krankenhaus Bad Oeynhausen dominiert wird. Die Spitzenauslastung liegt hier bei 94 % - der Bereich ist somit überlastet.

Insgesamt ist die Parkraumsituation in den Bereichen West und Ost sowie Süd 1 also unproblematisch, da auch die nahen Parkbauten noch Kapazitäten besitzen. Problematischer ist das Umfeld des HDZ, da hier - zumindest in direkter Nähe – keine Ausweichmöglichkeiten in Parkbauten bestehen.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept legt ein umfangreiches Handlungskonzept zur Adressierung der identifizierten Handlungsbedarfe vor, das Teil der späteren Maßnahmenentwicklung des Masterplans sein wird und auf Aktualität und Synergieeffekte mit den weiteren Maßnahmen geprüft wird.

4.4.8 Kurzfazit

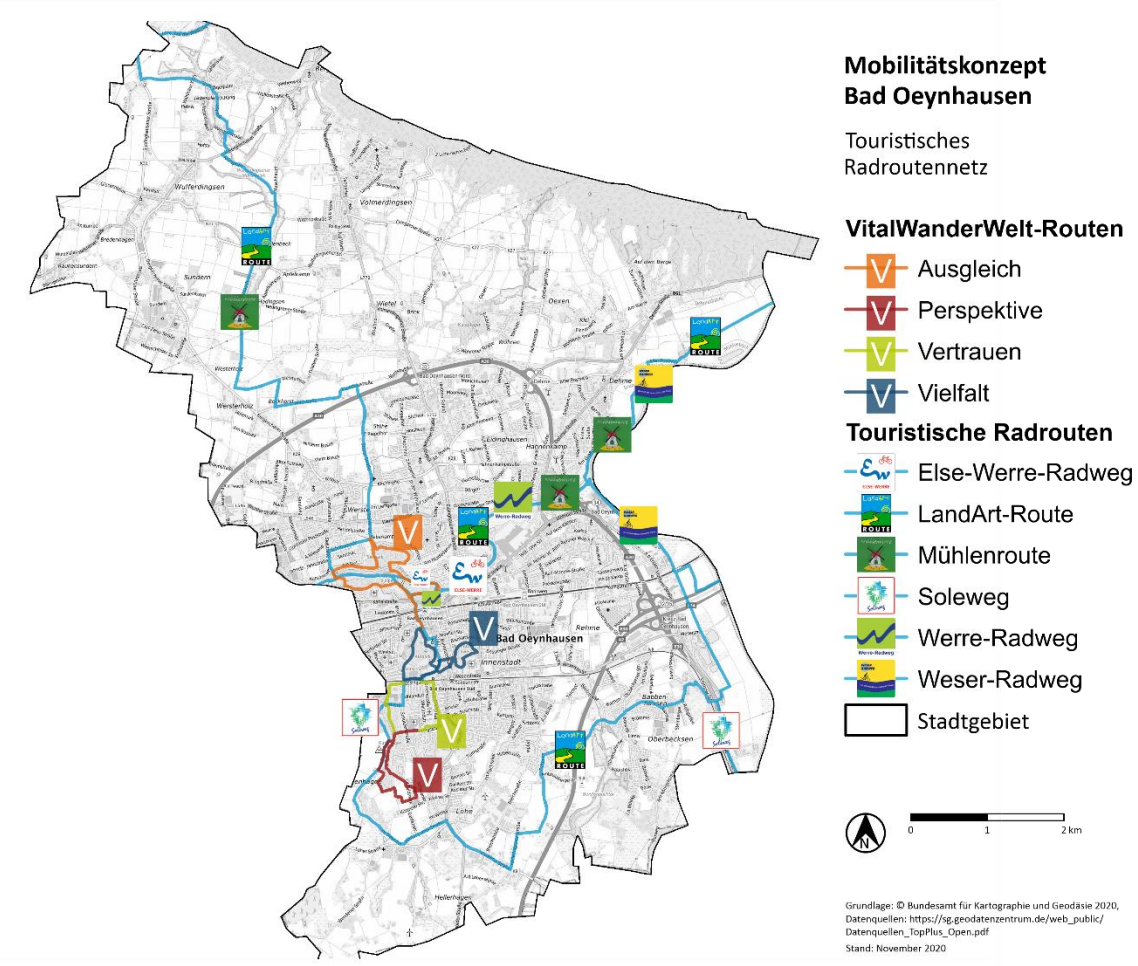
Abschließend wird die Situation des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs in Bad Oeynhausen zusammenfassend und übersichtlich dargestellt und bewertet:

- ⊕ Sehr gute Erreichbarkeit im (über-)regionalen Straßennetz (Autobahnanschluss)
- ⊕ Leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen ohne auffällige Kapazitätsengpässe, Verkehrsabnahmen in den letzten Jahren
- ⊕ Überwiegende Verkehrsberuhigung im Nebennetz
- ⊙ Großes Potenzial zur Entlastung und Umgestaltung der ehemaligen B 61
- ⊖ Gestalterische Mängel (z. B. Verhältnis Fahrbahn : Seitenraum)
- ⊖ Zersiedeltes Stadtgebiet mit nicht eindeutig definiertem Nebennetz
- ⊖ Deutliche Unterauslastung einiger Parkierungsanlagen
- ⊖ Problematische Situation vor allem im Bereich des HDZ

4.5 Tourismus- und Freizeitverkehr

Laut ADFC nutzen etwa 55 % der deutschen Radfahrenden das Fahrrad für Ausflüge und Radreisen. Der touristische Radverkehr hat also eine hohe Bedeutung in Deutschland und insbesondere auch im Weserbergland (Platz 4 der beliebtesten Radregionen 2019)[20].

Abbildung 53: Übersicht über das touristische Rad- und Wandernetz



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf; Radroutenplaner NRW, Stadt Bad Oeynhausen

4.5.1 Wanderrouten

Da am und im Teutoburger Wald insgesamt sieben Heilbäder (z. B. Bad Driburg, Bad Salzuflen, Horn-Bad Meinberg) zu finden sind, spielen die Themen Gesundheit, Wellness und Barrierefreiheit bei den Angeboten eine große Rolle. Insbesondere die vom „Teutoburger Wald Tourismus“[21] in Zusammenarbeit mit den Städten und Staatsbädern entwickelte und vermarktete VitalWanderWelt zielt auf ein

20 ADFC 2020 – ADFC Radreiseanalyse 2020

21 OstWestfalenLippe Marketing GmbH – Fachbereich Teutoburger Wald Tourismus

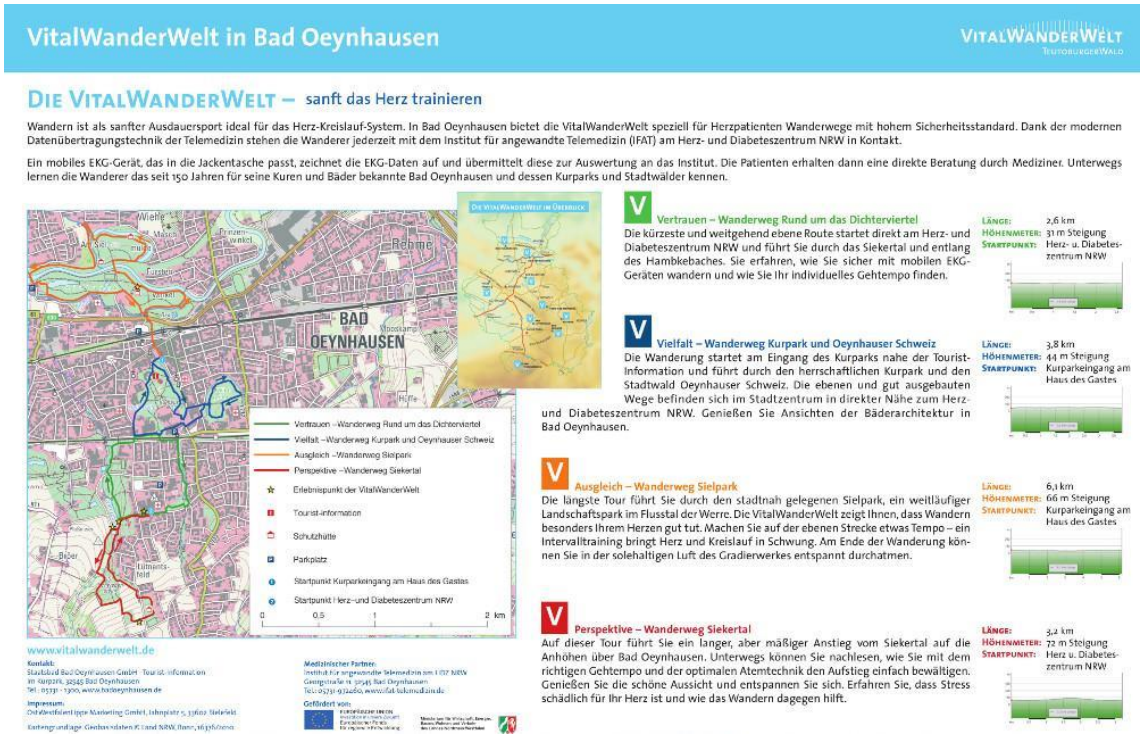
sicheres und barrierefreies Naturerlebnis ab. In allen teilnehmenden Kommunen gibt es Routen zu unterschiedlichen Schwerpunkten wie Abnahme („aktiv abnehmen"), oder Stressbewältigung („natürliche Therapie bei Tinnitus und Stress"). Schwerpunkt der Wege in Bad Oeynhausen ist „sanft das Herz trainieren" und richtet sich vorrangig an Patienten und Gäste mit Beschwerden des Herz-Kreislauf-Systems. Diese können auf den Wanderungen telemedizinisch vom Institut für angewandte Telemedizin (IFAT) am Herz- und Diabeteszentrum NRW in Bad Oeynhausen überwacht werden. Dafür kann ein mobiles EKG-Gerät auf die Wanderung mitgenommen werden. Das Gerät zeichnet während der Wanderung die EKG-Daten auf und übermittelt sie zur Auswertung und weiteren Beratung an das Institut. Nahe gelegene Zufahrtswege und ein durchgehender Empfang für Mobiltelefone dienen zur Absicherung während der Wanderung.

Die Wege haben eine Länge zwischen 2,6 und 6,1 km und bieten sowohl Abkürzungs- als auch Verknüpfungsmöglichkeiten mit den anderen Wegen. In Bad Oeynhausen sind vier Wanderwege in und um die Stadt angelegt:

- Vertrauen – Wanderweg Rund um das Dichterviertel (2,6 km)
- Vielfalt – Wanderweg Kurpark und Oeynhauser Schweiz (3,8 km)
- Ausgleich – Wanderweg Sielpark (6,1 km)
- Perspektive – Wanderweg Siekertal (3,2 km)

In allen Kommunen wurden Informationstafeln mit einer Karte, Kurzbeschreibung der Routen und weiteren Informationen bzw. Ansprechpartner aufgestellt (vgl. Abbildung 54). Die Routen sind alle beschildert.

Abbildung 54: Informationstafel VitalWanderWelt in Bad Oeynhausen



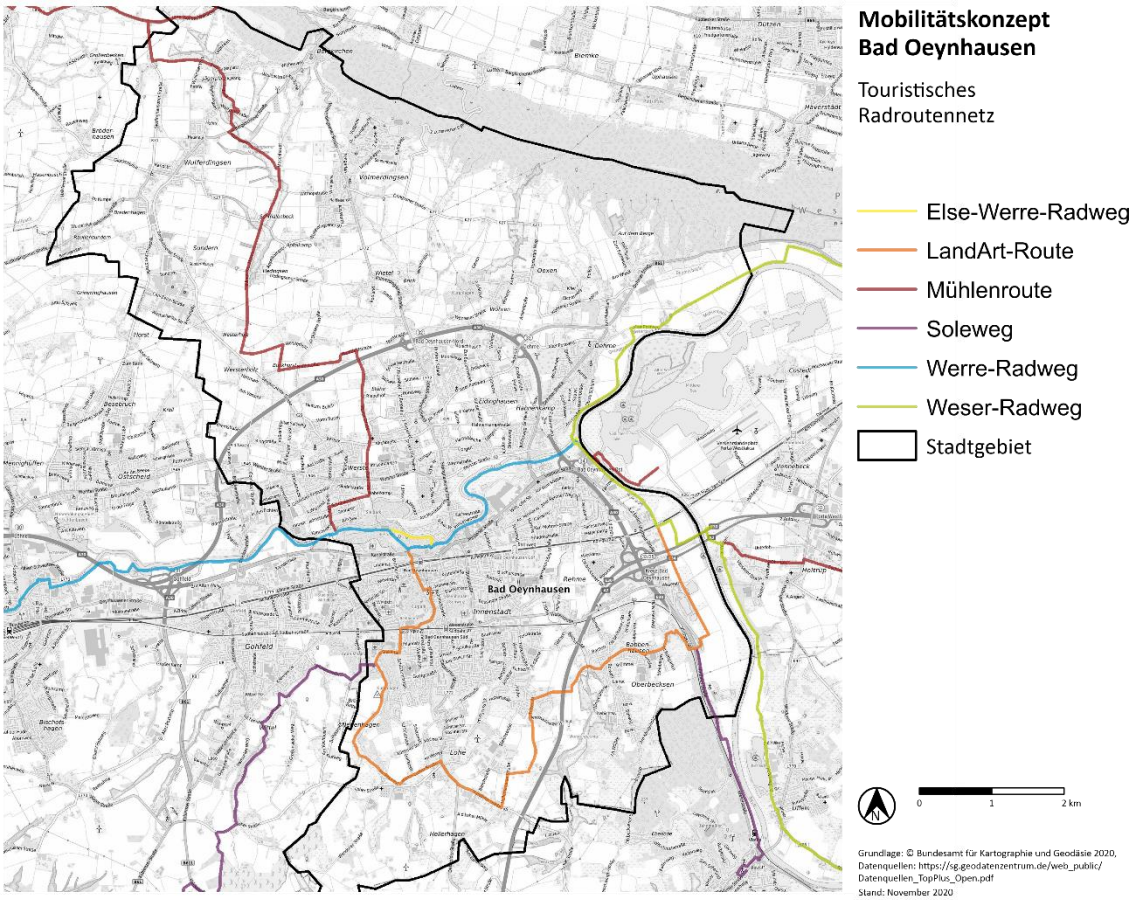
Quelle: OstWestfalenLippe Marketing GmbH – Fachbereich Teutoburger Wald Tourismus

An die Wanderwege im Teutoburger Wald besteht darüber hinaus kein direkter Anschluss von der Bad Oeynhauser Innenstadt. Für den Einstieg in die zahlreichen Touren ist eine Anfahrt notwendig. Von Bad Oeynhauser Stadtgebiet gibt es vom Stadtteil Volmerdingsen zahlreiche Startmöglichkeiten zu Wandertouren in verschiedenen Schwierigkeitsgraden und Längen. Anreisemöglichkeit mit dem ÖPNV besteht mit dem Bus (Linie 613) nach Volmerdingsen, der am Wochenende im 2-Stunden-Takt verkehrt.

4.5.2 Radrouten

Die Stadt Bad Oeynhausen ist über zahlreiche touristische Radrouten an die Region und auch überregional eingebunden.

Abbildung 55: Touristische Radrouten in Bad Oeynhausen



Quelle: Planersocietät

Die Mühlenroute (395 km, Rundweg) führt entlang von 40 Wind-, Wasser- und Rossmühlen, die zusammen ein einzigartiges „Mühlenmuseum“ bilden. Eine Befahrung kürzerer Routen, z. B. als Tagesausflug, ist ebenfalls möglich und in entsprechenden Rundwegen beschildert. Die Land-Art-Route (Länge: 320 km, Rundweg) verbindet Orte des Kunsthandwerks und der Kunst, Galerien, Museen, Ausstellungen und Architektur. Eine von fünf regionalen Teilrouten verläuft durch Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Hille. Der Soleweg (Länge: 95 km, Rundweg) orientiert sich am Verlauf

der unterirdischen Soleströme im Wittekindsland und im Lipperland und greift die Trasse der ehemaligen Herforder Kleinbahnen auf. Er besteht aus den drei Abschnitten „Kleinbahntrasse-Mittelachse", „südlicher Rundkurs" und „nördlicher Rundkurs". Entlang des Radwegs können die Städte Bad Oeynhausen, Löhne, Vlotho, Bad Salzuflen, Herford, Hiddenhausen und Spenge erkundet werden. Die drei Routen verlaufen überwiegend auf asphaltierten Wegen.

Die weiteren ausgewiesenen Radwanderwege in Bad Oeynhausen orientieren sich meist am Verlauf der Flüsse Werre, Else und Weser. Der Werre-Radweg verläuft von Herford bis zur Mündung der Werre in die Weser, dem sogenannten „Werre-Weser-Kuss" in Bad Oeynhausen. Auf einer Streckenlänge von 26 km verläuft der Weg außerdem durch Löhne, Hiddenhausen und Kirchlengern nahezu steigungsfrei und ist in beide Richtungen mit dem Logo des Werre-Radweges beschildert.

Abbildung 56: Verlauf des Else-Werre-Radwegs

Quelle: Stadt Bünde[22]

Der Else-Werre-Radweg verbindet die Städte Melle, Bünde, Kirchlengern, Löhne und Bad Oeynhausen. Er verläuft abseits von verkehrsreichen Straßen und lädt dazu ein, Natur und Kultur umweltfreundlich, aktiv und abwechslungsreich zu genießen. Ausgangspunkt ist der „Umweltbildungsstandort Bifurkation". Von dort führt der Weg 50 km entlang der Else und Werre bis zum „Werre-Weser-Kuss" in Bad Oeynhausen. Die Route ist in beide Richtungen beschildert und bildet den Lückenschluss zwischen den bekannten Radwanderwegen Hase-Ems-Tour und Weser-Radweg. Zwischen Kirchlengern und Bad Oeynhausen verlaufen der Werre-Radweg und der Else-Werre-Radweg über die gleiche Route. Bekanntester Radwanderweg auf dem Stadtgebiet von Bad Oeynhausen ist der Weser-Radweg, der 2019 (wie auch schon 2018) mit Abstand zur beliebtesten Radroute Deutschlands gewählt wurde[23]. Er verläuft auf 450 km überwiegend abseits stark frequentierter Straßen auf gut befahrbaren Wegen in mehreren Etappen von Hann.-Münden über Höxter, Hameln, Minden, Nienburg, Bremen, Bremerhaven, Nordham bis nach Eckwarderhörne. Das Stadtgebiet von Bad Oeynhausen streift der Weg lediglich am östlichen Rand. Durch den Anschluss an den Else-

22 https://www.buende.de/Fernradweg

23 ADFC 2020 – ADFC Radreiseanalyse 2020

Werre-Radweg bzw. Werre-Radweg besteht jedoch eine gute Anbindung in die Innenstadt. Perspektivisch kann die Innenstadt von hier aus auch über den RS3 erreicht werden.

Bad Oeynhausen stellt damit einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen den Routen dar. Da die Stadt als Start- bzw. Zielort der Routen an der Werre gilt, ist ein entsprechendes Angebot zur Übernachtung mit dem Rad, ein Verleihangebot sowie Service-Angebote rund um das Fahrrad besonders wichtig. Bisher sind im Stadtgebiet keine vom ADFC zertifizierten Bett+Bike-Unterkünfte verzeichnet. Ein Verleih- und Reparaturangebot besteht bei der Radstation (vgl. 4.2.2). Ein Verleihangebot bei dem eine Abgabe am Zielort möglich ist, ist derzeit nicht bekannt.

4.5.3 Kurzfazit

Abschließend wird die Situation des touristischen Verkehrs in Bad Oeynhausen zusammenfassend und übersichtlich dargestellt und bewertet:

- ⊕ Gute Verknüpfung von Wanderwegen und Kur- bzw. Gesundheitsangebot
- ⊕ Abwechslungsreiches Wandergebiet (Teutoburger Wald) in unmittelbarer Umgebung
- ⊕ Ausgezeichneter Fernradweg (Weserradweg) verläuft auf dem Stadtgebiet
- ⊕ Gute Einbindung in touristisches Radwegenetz in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung
- ⊙ Teile des Werre-Radweges mit wassergebundener Decke
- ⊖ Keine Zuwege von der Innenstadt zu den Wanderwegen im Teutoburger Wald
- ⊖ Geringfügige ÖPNV-Anbindung an das Wandergebiet Teutoburger Wald
- ⊖ Keine Übernachtungsangebote speziell für Radtouristen (z. B. Bett+Bike)

4.6 Verkehrssicherheit

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit und zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet von Bad Oeynhausen wurden Daten der Kreispolizeibehörde Minden-Lübbecke, zu Vergleichszwecken auch Daten Dritter genutzt. Die Unfallanalyse umfasst für die übergeordnete Analyse den Zeitraum 2010-2012 und 2015-2019, für die Analyse der verorteten Unfälle den Zeitraum 2015-2019, der damit den in der Fachliteratur empfohlenen Umfang von mindestens drei Untersuchungsjahren erfüllt.

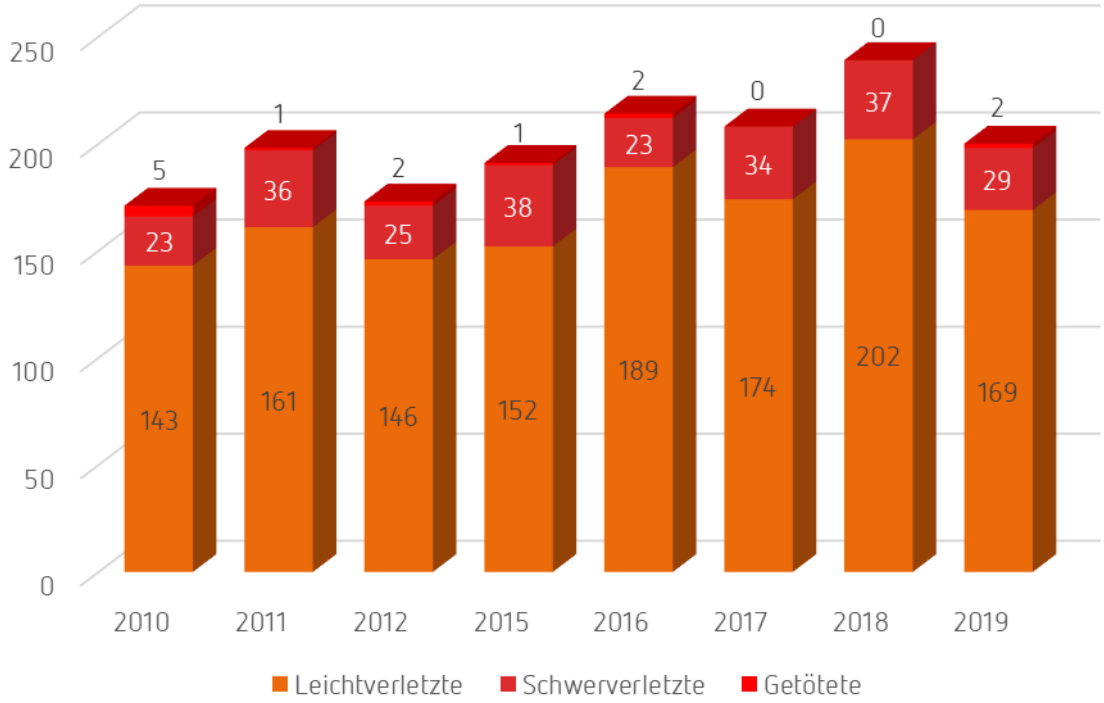
Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die hier getroffenen Aussagen auf Grundlage der amtlichen Unfallstatistik erfolgt, also nur der polizeilich gemeldeten bzw. erfassten Unfälle und eine mutmaßlich nicht unerhebliche Dunkelziffer nicht berücksichtigt. Es kann aber angenommen werden, dass bei nahezu allen Unfällen mit erheblichem Sach- und insbesondere mit Personenschaden die Polizei hinzugezogen wird.

Die Verkehrssicherheitsanalyse gliedert sich in die Darstellung des allgemeinen Unfallgeschehens (Entwicklungstrends, Unfallhäufungsstellen) und die Betrachtung besonders gefährdeter Straßenraumnutzer (zu Fuß Gehende und Radfahrende).

4.6.1 Gesamtbetrachtung und Entwicklungstrends

Im Zeitraum von 2010 bis 2015 ereigneten sich in Bad Oeynhausen pro Jahr zwischen höchstens 195, wenigstens 163 und im Mittel 173 Unfälle mit Personenschaden. Die Entwicklung dieser Zahlen ist deutlichen Schwankungen unterlegen, weshalb kein klarer Entwicklungstrend erkennbar ist.

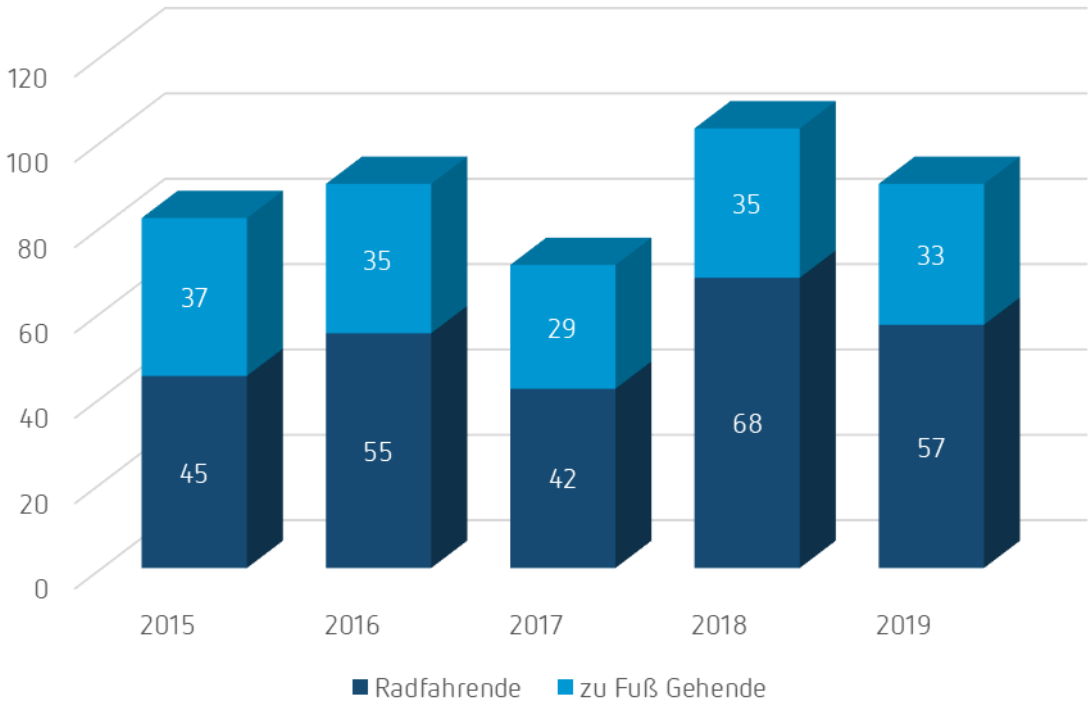
Abbildung 57: Anzahl der Verunglückten nach Schwere der Verletzung



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde

Hinsichtlich der Beteiligung der Schwachen Verkehrsteilnehmenden (zu Fuß Gehende und Radfahrende) ist im Zeitverlauf von 2015 bis 2019 laut Kreispolizeibehörde ebenfalls kein klarer Entwicklungstrend erkennbar.

Abbildung 58: Anteil der schwachen Verkehrsteilnehmenden an Unfällen mit Verunglückten



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde

Deutlich wird allerdings, dass die schwachen Verkehrsteilnehmenden einen erheblichen Anteil an den Unfällen mit Personenschaden aufweisen. So waren innerhalb des Betrachtungszeitraums an 169 Unfällen zu Fuß Gehende beteiligt. Im Jahr 2019 lag der Anteil der Fußgänger an den Unfällen mit Personenschaden bei 57 %, der der Radfahrenden bei 33%. Insgesamt sind im Jahr 2019 also 90% aller Verunglückten den schwachen Verkehrsteilnehmenden, Fußgängern und Radfahrern, zuzuordnen.

Allein zwischen 2015 und 2019 waren Radfahrende an 267 Unfällen beteiligt (30 %). Dabei wurden 272 Personen verletzt, getötet wurde niemand. Gut 20 % (57 Personen) der verletzten Personen wurden schwer verletzt.

Auffällig ist außerdem, dass sich in der Straße „In der Wiehwisch“, also im direkten Umfeld des Schulzentrum Nord, im Jahr 2019 drei Unfälle mit vier verletzten Personen ereignet haben.

Häufigste Unfallursachen bei Unfällen mit Radfahrenden

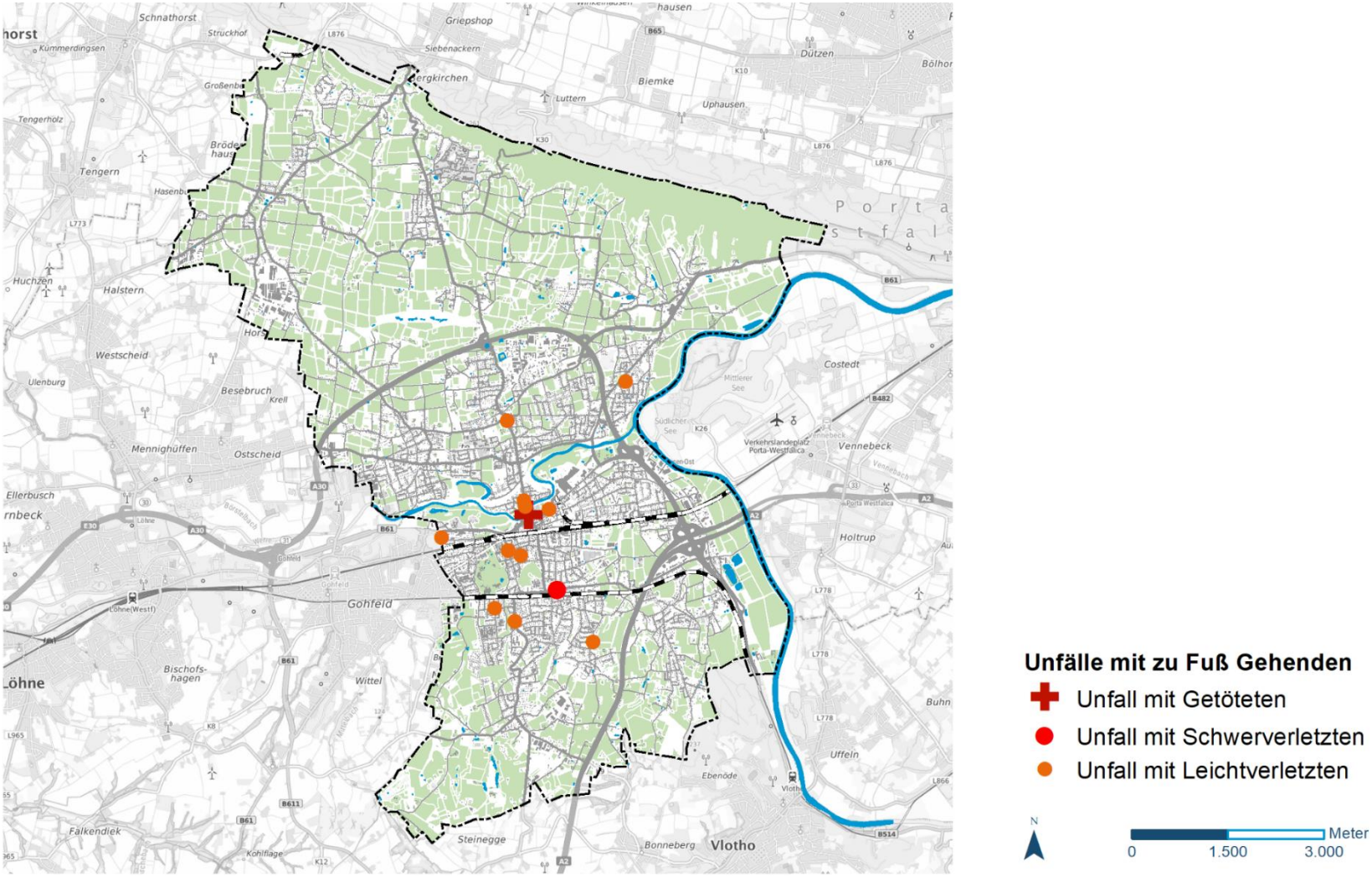
- Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Fehler beim Abbiegen
- Nichtbeachten der Regel „rechts vor links“

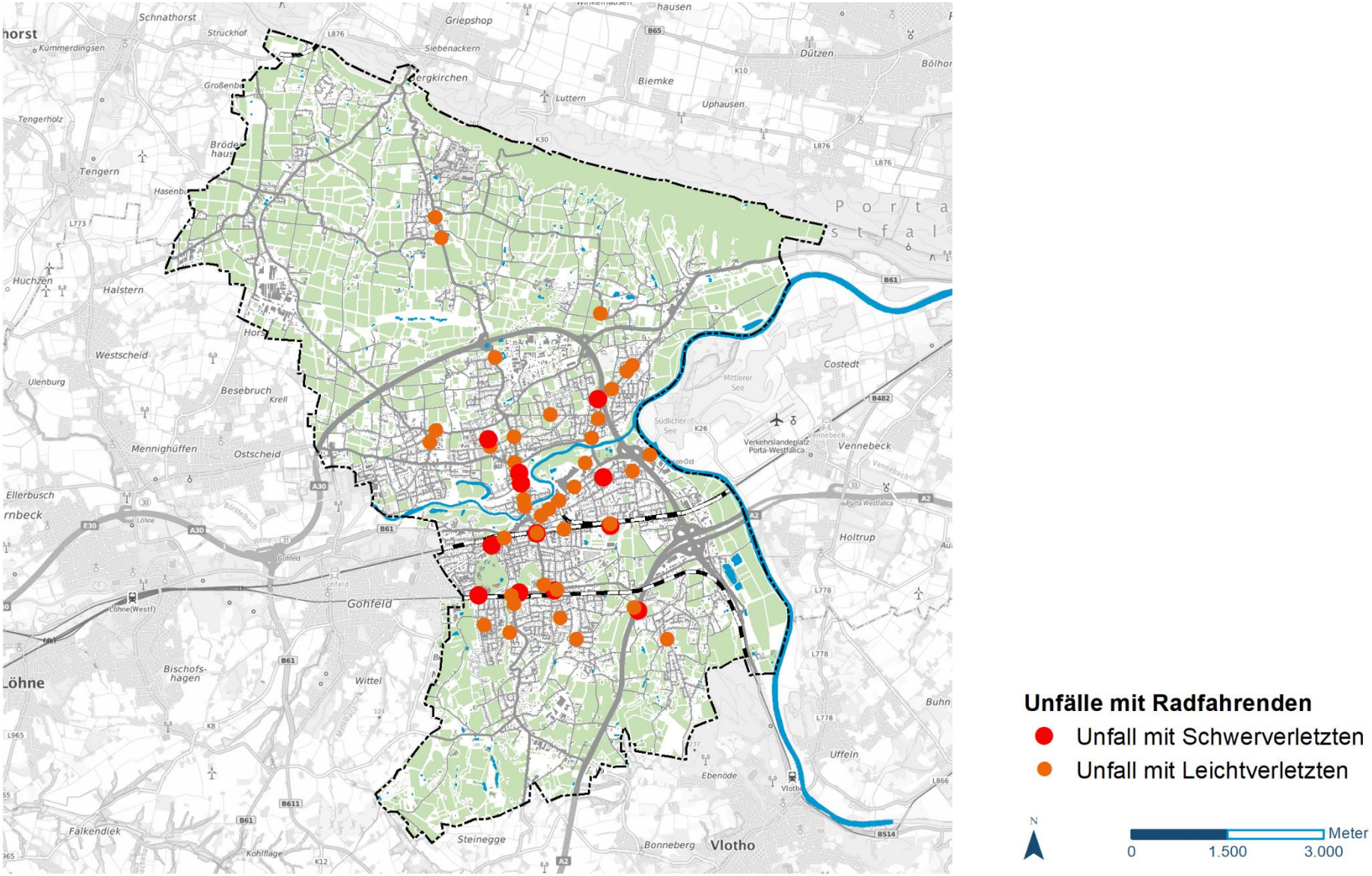
4.6.2 Unfallhäufungsstellen und unfallreiche Streckenabschnitte

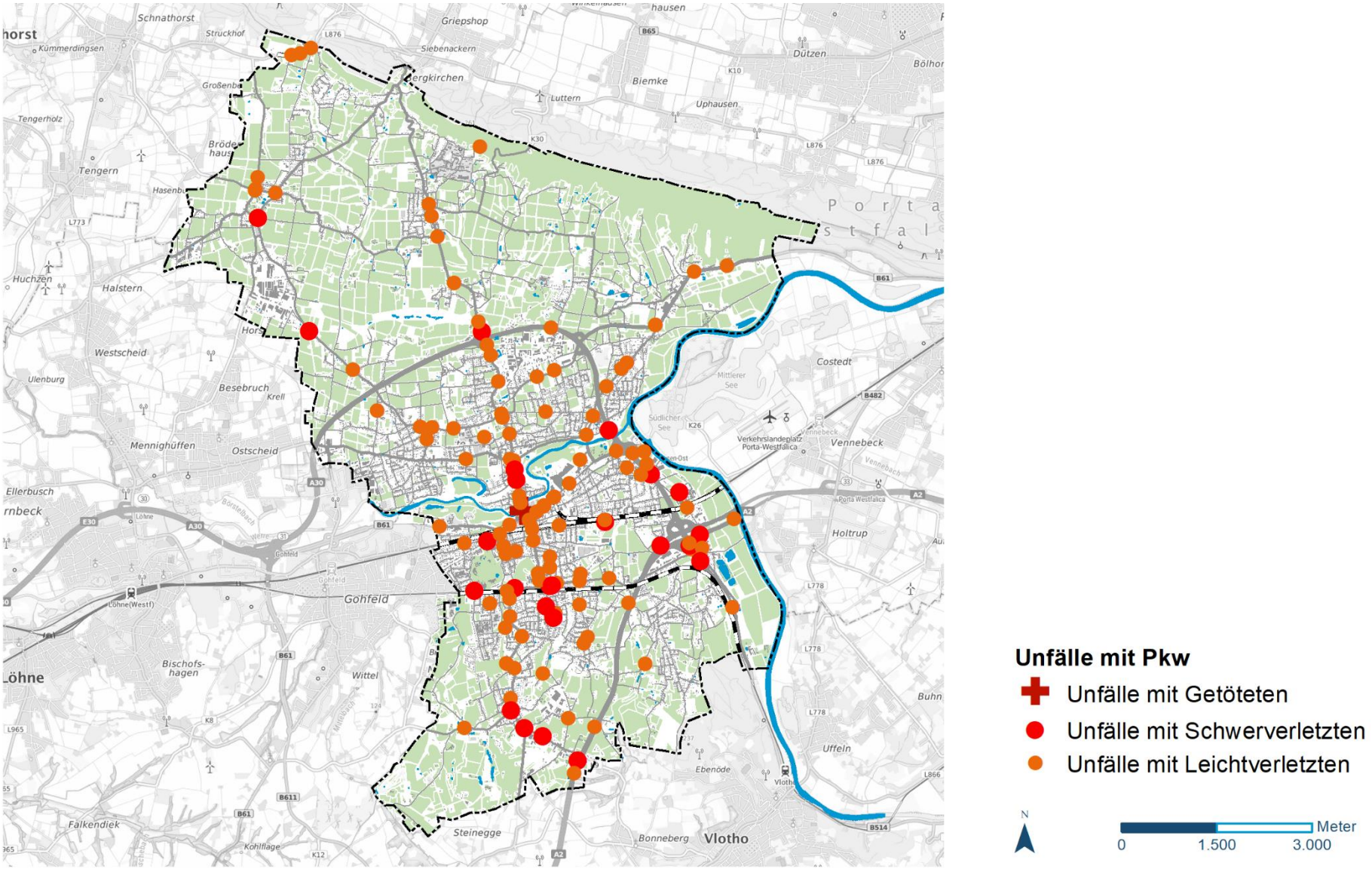
Unfallhäufungsstellen sind entsprechend der Anlage 3 zu Aufgaben der Unfallkommission NRW Knotenpunkte, für die innerhalb eines Jahres drei Unfälle des gleichen Grundtyps mit Getöteten, Schwerverletzten, Leichtverletzten oder schweren Sachschaden oder innerhalb von drei Jahren Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden mit Getöteten, Schwerverletzten oder Leichtverletzten erfasst wurden[24]. Anhand der Unfalldaten der Kreispolizeibehörde Minden-Lübbecke für die Jahre 2015-2019 konnte keine potenzielle Unfallhäufungsstelle ermittelt werden.
Allerdings können einige Bereiche und Straßen identifiziert werden, in denen in den Jahren vermehrt Unfälle auftraten. Auffällig, aber nicht überraschend ist hierbei das Auftreten vermehrter Unfälle auf den großen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen. Dies hängt natürlich auch mit den auf den klassifizierten Straßen höheren gefahrenen Geschwindigkeiten zusammen, die für tendenziell schwerere Verletzungen sorgen.

[24] Innenministerium und Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2008

Abbildung 59: In nach Verkehrsmitteln im Jahr 2019




Unfälle mit Radfahrenden
Unfall mit Schwerverletzten
Unfall mit Leichtverletzten
N
Meter
0
1.500
3.000
Schnathorst
Struckhof
Kümmerdingsen
Griepshop
Siebenackern
Dützen
Biemke
Luttern
Uphausen
Tengerholz
Tengern
Halstern
Huchzen
Westscheid
Ulenburg
Besebruch
Mennighüffen
Ostscheid
Ellerbusch
Gohfeld
Bischofs-
hagen
Wittel
Löhne
Falkendiek
Steinegge
Bonneberg
Vlotho
Ebenöde
Uffeln
Holtrup
Vennebeck
Costedt
Verkehrslandeplatz
Porta-Westfalica
Mittlerer
See
Südlicher
See
Porta
Westfalica
Löhne(Westf)
Kohlflage
Buhn


Unfälle mit Pkw
Unfälle mit Getöteten
Unfälle mit Schwerverletzten
Unfälle mit Leichtverletzten
N
Meter
0
1.500
3.000
Schnathorst
Griepshop
Struckhof
Siebenackern
Dützen
Biemke
Uphausen
Luttern
Tengern
Halstern
Westscheid
Ulenburg
Besebruch
Mennighüffen
Ostscheid
Costedt
Vennebeck
Holtrup
Gohfeld
Löhne
Bischofshagen
Wittel
Falkendiek
Steinegge
Bonneberg
Vlotho
Uffeln
Buhn
Ebenöde

4.7 Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Wie bereits in Kapitel 4.2 beschrieben ist insbesondere der Radverkehr bereits stark auf der Homepage der Stadt Bad Oeynhausen vertreten. Allerdings könnten beispielsweise zum Radverkehrsnetz der Stadt detaillierte Informationen gegeben werden. Dargestellt sind hier derzeit vor allem übergeordnete und allgemeine Informationen zu Bemühungen und Maßnahmen die von der Stadt umgesetzt werden. Auch wird hier auf Kampagnen hingewiesen die durch die Stadt organisiert werden oder an denen die Stadt teilnimmt. Allerdings sind die Informationen hierzu nicht auf dem neusten Stand. So werden beispielsweise die Ergebnisse der Stadt Bad Oeynhausen vom Stadtradeln nicht auf der Homepage dargestellt. Hier findet lediglich eine Verlinkung zum Stadtradeln statt.

Um sich über touristische Angebote und Touren für den Rad- und Fußverkehr zu informieren muss die Seite des Staatsbades besucht werden. Die entsprechende Verlinkung auf der Seite der Stadt Bad Oeynhausen ist nicht sofort ersichtlich. Genau wie weitere Verknüpfungen auf externe Seiten sowie der Online-Stadtplan befindet sich dies am unteren Ende der Homepage und ist daher nicht direkt im Blickfeld. Darüber hinaus ist der Online-Stadtplan in seiner Optik nicht unbedingt zeitgemäß und auch nicht immer funktional, da die Ladezeiten sehr lang sind bzw. mögliche Quellen und Ziele auch schlicht nicht angezeigt werden.

Die Homepage des Staatsbades ist aufgeräumt, die Informationen zu Wanderungen und touristischen Radverkehr sind übersichtlich dargestellt. Außerdem gibt es Vorschläge für Wander- und Radrouten, die auch als gpx-Dateien heruntergeladen werden und somit zur mobilen Navigation genutzt werden können.

Auch zum ÖPNV wird man nicht direkt auf der Seite der Stadt Bad Oeynhausen fündig. Informationen dazu stellt die Seite der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) zur Verfügung. Zu finden sind hier Informationen zu Liniennetzen und Fahrplänen sowie spezifische Informationen zu Angeboten und Produkten der mhv.

4.8 Zusammenfassung der Stärken- und Schwächenanalyse und Handlungserfordernisse

Im vorliegenden Endbericht der Fortschreibung zum Masterplan klimafreundliche Mobilität wurden die Stärken und Schwächen sowie Potenziale der Mobilität im Stadtgebiet von Bad Oeynhausen und stadtgrenzenüberschreitend untersucht. Darauf basierend wurden die Handlungserfordernisse abgeleitet. Auf dieser Grundlage wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes sowie ein umfangreiches Handlungs- und Maßnahmenkonzept erarbeitet.

Zentrale Stärken hinsichtlich der Mobilität in Bad Oeynhausen können wie folgt zusammengefasst werden:

- kompakter Siedlungskern der Innenstadt (sowie eine schon attraktive Fußgängerzone) mit vielen kurzen Wegen bieten Potential für (noch) mehr Wege zu Fuß und vor allem mit dem Rad sowie durch die Verbreitung der Pedelecs auch auf längeren Wegen zwischen den Stadtteilen/in die Nachbarstädte
- zeitgemäßer Stadtbuslinienverkehr an Werktagen, angemessene Regionalbuslinienverbindungen nach Minden die durch den RRX weiter ergänzt werden
- im Wesentlichen gute Straßennetzerschließung innerorts und stadt-regional, keine andauernden Verkehrs-/Stauprobleme

Die analysierten Schwächen zeigen aber auch, dass es noch deutliche Optimierungspotenziale gibt. Im Wesentlichen zählen dazu:

- Straßenräume sowie Wegeachsen in der Innenstadt, insbesondere im Umfeld der Fußgängerzone, mit teils deutlichem Optimierungsbedarf hinsichtlich Aufenthaltsqualität, städtebaulichen Qualitäten und Fußverkehrsqualitäten; zudem zerschneidende Wirkung der ehemaligen B61
- die bereits vorhandenen Radwege sind Lückenhaft, oft in einem baulich nicht ausreichenden Zustand und in Anbetracht steigender Ansprüche des Radverkehrs (Radverkehrsmengen, Lastenräder/Räder mit Anhänger, Geschwindigkeiten von E-Bikes/Pedelecs, ...) stark verbesserungsbedürftig, qualitativ hochwertige Radabstellanlagen fehlen noch an vielen Stellen
- das ÖPNV-Angebot in den Schwachverkehrszeiten (abends sowie am Wochenende) weist Defizite auf
- Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist ausbaufähig, überdies verfügt die Stadt Bad Oeynhausen nicht über eine zeitgemäße Fahrgastinformation (keine DFI)

Auf Grundlage der Stärken und Schwächen wurden vor allem folgende Handlungserfordernisse als erste Arbeitsgrundlage für die weiteren Ziel- und Maßnahmendiskussionen identifiziert:

- Stärkung der Innenstadt, aber auch der Stadtteilzentren mit attraktiven Straßenräumen, Wegeachsen und Plätzen
- Anpassung des Radwegenetzes und der Radwegeinfrastruktur an wachsende Nutzungsan-

sprüche: hochwertige Radverkehrsachsen, auch vor dem Hintergrund der künftigen Einbindung des RS3 sowie mehr attraktive Radabstellmöglichkeiten

- Optimierung der ÖPNV-Bedienung von Stadtteilen, der ÖPNV-/SPNV-Regionalverbindungen sowie des ÖPNV-Angebotes in Schwachverkehrszeiten (abends und am Wochenende)
- weitere Verknüpfung der Verkehrsmittel (insb. am Bahnhof)
- Prüfung der Möglichkeiten, den Kfz-Verkehr in Bad Oeynhausen effizienter und verträglicher abzuwickeln (Sharing-Angebote, E-Mobilität, umweltfreundliche Konzepte für den Wirtschaftsverkehr)

5 Das Zielkonzept

Durch das Klimaschutzteilkonzept Masterplan klimafreundliche Mobilität Bad Oeynhausen bzw. dessen Fortschreibung werden strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr vorgenommen. Die Ziele des Masterplans dienen zum einen als Orientierungsrahmen für das integrierte Handlungskonzept und zum anderen als Bewertungsmaßstab für die Maßnahmen. Die Ziele der Fortschreibung des Klimaschutzteilkonzeptes sind somit die zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten Prozess der Fortschreibung und auch für die Umsetzung festlegen. Das Leitziel sowie die einzelnen Ober- und Unterziele wurden mit bestehenden Beschlüssen der Stadt Bad Oeynhausen abgeglichen, sodass sie sich in deren Zielstellung einbetten.

Das Leitziel des Zielsystems **„Reduzierung des MIV um mindestens 15 % im Vergleich zum Jahr 2020"** fungiert als oberstes Ziel des Mobilitätskonzeptes und entstammt dem Beschluss[25] der Stadt Bad Oeynhausen, der dem Klimaschutz höchste Priorität einräumt und zur Reduzierung des MIV bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes verpflichtet. Die Reduzierung soll bis zum Jahr 2030 erreicht werden.

Das Zielsystem wurde aus der Stärken-Schwächen-Analyse (mit Einbindung der Öffentlichkeit durch den Ideenmelder) sowie Abstimmungsprozessen mit der Verwaltung abgeleitet.

Im weiteren Verlauf der Entwicklung des Masterplans klimafreundliche Mobilität werden Maßnahmen zur Erreichung der Ziele entwickelt. Dadurch werden die Ziele zu zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten Prozess inkl. der Umsetzung festlegen.

Aufbau und Struktur des Zielsystems

Das Zielsystem setzt sich aus einem Leitziel sowie sechs Oberzielen zusammen. Die Oberziele werden durch die Unterzielebene weiter differenziert und konkretisiert. Die Buchstabierung der Ober- und Unterziele stellt keine Rangfolge dar, alle Ziele stehen vielmehr gleichberechtigt nebeneinander. In der Maßnahmenentwicklung können sich ggf. Zielkonflikte ergeben.

Im Folgenden wird das Zielsystem mit seinen Oberzielen und Unterzielen dargestellt:

Auch wenn die Ziele in insgesamt sechs Oberzielblöcke eingeteilt sind, gibt es zwischen den einzelnen Zielen zahlreiche Querbeziehungen und Schnittstellen, die insgesamt zur Erreichung des Leitziels **„Reduzierung des MIV um mindestens 15 % im Vergleich zum Jahr 2020"** beitragen. Das heißt, dass für die zukünftige Mobilitätsplanung in Bad Oeynhausen nicht alleine die Verfolgung eines Ziels oder Zielbereiches erfolgsversprechend ist, sondern die Mobilität als ganzheitliches System betrachtet wird. Im Folgenden werden die Oberziele in Kürze mit ihren wichtigsten Querbeziehungen zusammengefasst:

Das Ziel „**Etablierung und Erhalt sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle"** (Oberziel A) soll die Mobilitätsangebote für die Bevölkerungsgruppen jeden Alters und sozialer Schicht sowie entsprechend der spezifischen Mobilitätsbedürfnisse verbessern. Dazu zählen insbesondere vielfäl-

[25] VO/19/1668-1 sowie VO/20/1903

tige Mobilitätsangebote für eine eigenständige Mobilität und deren Finanzierung, die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit sowie die subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum. Das Ziel steht damit auch in direktem Zusammenhang zu anderen Oberzielen, insbesondere zur Förderung des Umweltverbundes (Oberziel D).

Das Oberziel B „**Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre"** ist ebenfalls in Verbindung mit den weiteren Oberzielen zu sehen, insbesondere mit Oberziel D (möglichst viele Menschen sollen auf Bus und Bahn, den Rad- und in Teilen den Fußverkehr umsteigen, um verkehrsbedingte Umweltbelastungen zu reduzieren). Der verbleibende Kfz-Verkehr soll stadtverträglich abgewickelt werden, Durchgangs- und Schleichverkehre reduziert und der vorhandene Parkraum effizienter und flächensparsamer genutzt werden. Der zukünftige motorisierte Verkehr soll durch verbesserte Rahmenbedingungen für klimafreundliche und ressourcenschonende Antriebsformen klima- und umweltfreundlicher werden.

Das Oberziel C „**Erhalt einer attraktiven Innenstadt, Weiterentwicklung von Stadt- und Straßenräumen"** ist zum einen als wichtiger Baustein zur Weiterentwicklung Bad Oeynhausens als attraktiver Ort zum Leben, Arbeiten, Einkaufen, für (Kur-)Gäste oder auch zur Freizeitgestaltung zu sehen. In diesem Zusammenhang sind neben der Innenstadt auch die Stadt- und Straßenräume in den Stadtteilen von Bedeutung. Zum anderen sind städtebaulich attraktive öffentliche Plätze und Freiräume ein Ziel einer Mobilitätsplanung für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Der Einbezug von Grünflächen sowie Bäumen ist dabei nicht nur ein ästhetischer Aspekt, sondern positiver Einflussfaktor auf das (Stadt-/Mikro-)Klima sowie zur Bewältigung von Klimafolgen (z. B. Versickerungsflächen).

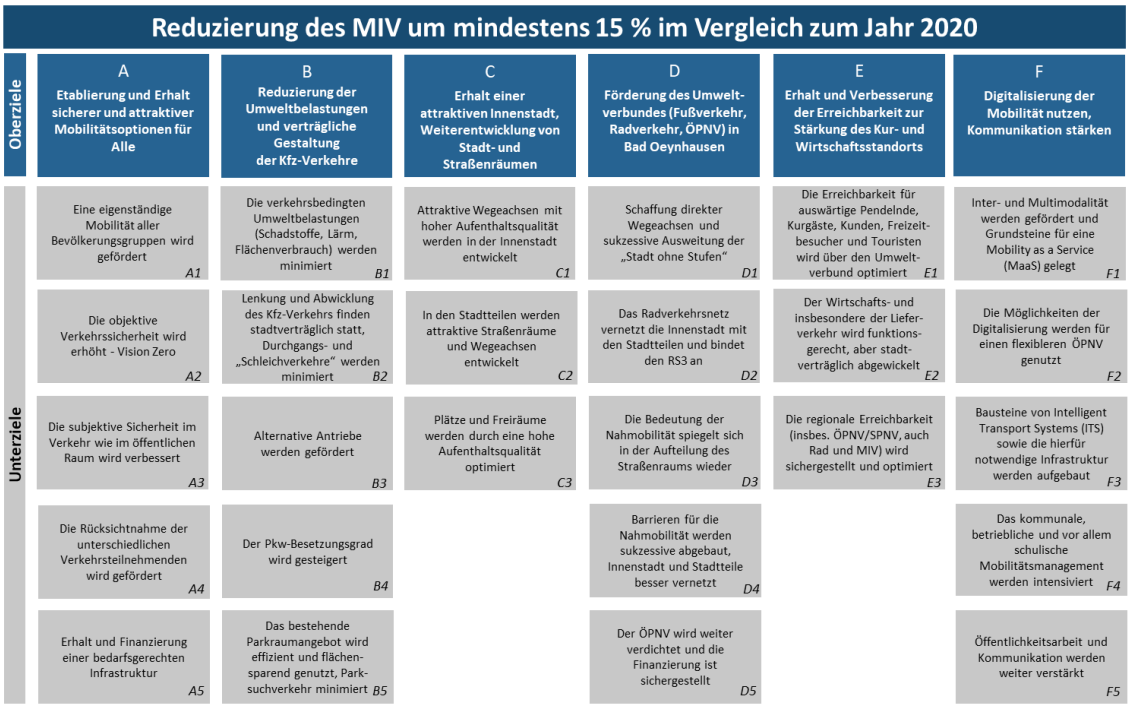
Mit dem Oberziel D, der „**Förderung des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) in Bad Oeynhausen"**, sollen sowohl die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes auf Quartiersebene als auch in der Stadt (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) weiter optimiert werden. Es sollen direkte Wegeachsen geschaffen und die „Stadt ohne Stufen" sukzessive ausgeweitet werden. Möglichst kurze Wege zwischen den Zielen der Menschen sind ein wichtiger Bestandteil einer Fuß- und Radverkehrsplanung. Die Chance, die der RS3 zur Förderung des überörtlichen sowie örtlichen Radverkehrs bietet, wird durch eine gute Einbindung in das Bad Oeynhausener Radverkehrsnetz genutzt. Durch eine weiter verstärkte Förderung des Umweltverbundes sollen die Möglichkeiten aller Menschen zur Nutzung des Umweltverbundes deutlich erhöht und die Abhängigkeit vom Auto verringert werden. Die Förderung des Umweltverbundes ist ein wichtiger Baustein des Zielsystems und besitzt Querbezüge zu allen anderen Oberzielen sowie zum Leitziel. Zudem leisten die Vernetzung im Verkehrssystem sowie die Förderung von Sharing-Konzepten (Oberziel F) einen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels.

„Erhalt und Verbesserung der Erreichbarkeit zur Stärkung des Kur- und Wirtschaftsstandorts" basieren auf der Notwendigkeit der guten Verkehrsanbindung Bad Oeynhausens als Wohn-, Wirtschafts- und Kur- bzw. Tourismusstandort und fördert damit die Standortfaktoren der Stadt. Gute Erreichbarkeiten (auf örtlicher und überörtlicher Ebene) sollen zu einer Attraktivitätssteigerung Bad Oeynhausens als Wohn-, Freizeit- und Wirtschaftsstandort beitragen und die Bedürfnisse Auswärtiger (Kunden, Pendler, Freizeitbesucher/Touristen, Kurgäste) einbeziehen. Dies bezieht sich zum einen auf die äußere Erreichbarkeit der Stadt, zum anderen auf die innere Erreichbarkeit, d.h. die Vernetzung der Stadtteile. In Verbindung mit den anderen Oberzielen bedeutet dies Optimierungen

für den Umweltverbund, wobei der motorisierte Individualverkehr (neben dem ÖPNV sowie z.T. Radverkehr) gerade auf längeren Wegen auch zukünftig zu beachten ist. Für den Wirtschaftsverkehr ist eine gute Erreichbarkeit der spezifischen Ziele (vor allem die Kliniken, die großen Gewerbegebiete und die Innenstadt) entscheidend. Neben einer Optimierung der Erreichbarkeiten sollen aber auch Konflikte, welche durch Wirtschaftsverkehre entstehen (Lärm, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch, ...), gemindert und der Wirtschaftsverkehr stadtverträglich geführt werden.

Die Ziele im Bereich **„Digitalisierung der Mobilität und Stärkung der Kommunikation"** greifen insbesondere die bessere Vernetzung der Verkehrsmittel sowie die Möglichkeiten und zunehmenden Potenziale der Digitalisierung auf. Eine Vernetzung der Verkehrsmittel über eine Stärkung der Umstiegspunkte sowie Sharing-Konzepte sollen die Mobilitätsangebote für die Menschen verbessern und das Verkehrsgeschehen insgesamt flexibler und effizienter gestalten. Dazu sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung, wie zum Beispiel On-demand Verkehre, Intelligent Transport Systems (ITS) oder Mobility as a Service (MaaS) genutzt werden. Weitere wichtige Ziele sind ein verstärktes Mobilitätsmanagement in Bereichen des Betriebs (z. B. wo möglich Bündelung oder Reduzierung von Fahrten, attraktive Angebote für den ÖPNV), an Schulen (insbesondere zur Reduzierung der Hol- und Bringverkehre „Elterntaxi") sowie als insgesamte Intensivierung von Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und partizipativer Verkehrsplanung.

Abbildung 60: Zielsystem für die Stadt Bad Oeynhausen



Quelle: Planersocietät

6 Das Maßnahmenkonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem Zielkonzept, welches auf eine Mobilitätswende in Bad Oeynhausen abzielt, wurden Handlungsfelder gebildet. Dies dient dazu, die Maßnahmen zu strukturieren und vereinfacht es die Maßnahmen zueinander in Beziehung zu setzen. Die Haupthandlungsfelder sind:

- Fußverkehr & Barrierefreiheit
- Radverkehr & Mikromobilität
- ÖPNV & Intermodalität
- Kfz- & Wirtschaftsverkehr

Ergänzend wurde ein Handlungsfeld mit Querschnittsthemen definiert, das verkehrsartenunabhängige und verkehrsartenübergreifende Maßnahmen beinhaltet und meist deutliche Überschneidungen oder enge Bezüge zu den Haupthandlungsfeldern aufweist.

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Maßnahmenfelder bzw. -kategorien definiert, die den Kern des Maßnahmenkonzepts bilden und die die Mobilitätswende in Bad Oeynhausen anstoßen und fortführen sollen. Die einzelnen Maßnahmenfelder können entweder ein Bündel von weiter aus- und abzuarbeitenden Einzelmaßnahmen oder Daueraufgaben darstellen. Dabei wird zwischen

- baulichen Einzelmaßnahmen (bspw. Bau eines konkreten Radwegs),
- organisatorischen Einzelmaßnahmen (bspw. Erarbeitung eines Detailkonzepts),
- baulichen Daueraufgaben (bspw. Instandhaltung von Verkehrswegen) und
- organisatorischen Daueraufgaben (bspw. Ausbau der Verkehrsüberwachung) unterschieden.

Da nicht alle Maßnahmenfelder gleichzeitig angegangen werden können (aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen), ist eine Priorisierung der Maßnahmenfelder erforderlich. Diese fußt insbesondere auf dem Zielbeitrag, aber auch der Dringlichkeit des Maßnahmenfeldes, welche sich aus den Analysen und auch den Eingaben der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben.

Die einzelnen Maßnahmenfelder sind im Folgenden in einer Tabelle je Handlungsfeld zusammenfassend dargestellt. In den Tabellen sind wichtige Informationen zu den Maßnahmenfeldern, wie Beschreibung der Maßnahme(n), Verortung, Priorität, besonders relevante Akteure für die Umsetzung, Maßnahmenart und zeitlicher Rahmen sowie Kostenklassen (auf Basis des abgeschätzten Finanzbedarfs bis 2035) angegeben.

Zunächst werden Anlass und Zielsetzung des Maßnahmenfeldes erläutert. In der nächsten Zeile wird das Maßnahmenfeld hinsichtlich unterschiedlicher Kriterien klassifiziert (wie Priorität, Kostenklasse, mögliche Förderung, Klimaschutzbeitrag, Schnittstellen zu anderen Maßnahmenfeldern). Anschließend werden die Akteure dargestellt, welche bei der Umsetzung des Maßnahmenfeldes involviert sind. Wie in Kapitel 2.1. erläutert, werden die verschiedenen Maßnahmenfelder den unterschiedlichen Raumkategorien zugeordnet.

6.1 Handlungskonzept Fußverkehr

Das zu Fuß gehen nimmt vor dem Hintergrund der Förderung der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und einer alternden Bevölkerung eine wichtige Rolle ein. Alle Wegeketten - auch Fahrten mit dem Auto oder Bus - beginnen und enden zu Fuß. Heute werden in Bad Oeynhausen ca. 13 % der Wege der in der Haushaltsbefragung befragten Bevölkerung zu Fuß zurückgelegt.

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

Vor diesem Hintergrund ist das Ziel, den Fußverkehr in seiner aktuellen Position zu stärken sowie auf zukünftige Herausforderungen vorzubereiten (z. B. demografischer Wandel). Hierzu gehören in Bad Oeynhausen insbesondere der Zustand und die Breite der Gehwege, die Verkehrssicherheit sowie die Barrierefreiheit.

Querbezüge dieses Handlungsfeldes bestehen u. a. zur Verbesserung der Durchlässigkeit im Radverkehr (6.2.3), zur integrierten Straßenraumgestaltung (6.4.2) sowie zu den Querschnittsthemen (6.5.3, 6.5.5).

Rückblickend sei an dieser Stelle auf die Analyse und Karten im Kap. 4 verwiesen.

Das Handlungsfeld beinhaltet die folgenden Themenfelder (F1 bis F7):

- F1: Fußwegenetz in der Innenstadt und in Stadtteilen
- F2: Optimierung des Fußwegenetzes
- F3: Attraktive Fußwegeachsen: Flanierrouten
- F4: Barrierefreiheit: Stadt ohne Stufen
- F5: Straßenquerungen und Querungshilfen
- F6: Bessere Durchlässigkeit im Fußwegenetz
- F7: Optimierung des Fußgängerleitsystems

6.1.1 Fußwegenetz in der Innenstadt und in den Stadtteilen

Vor allem in der Innenstadt von Bad Oeynhausen sind bereits gute und qualitativ hochwertige Fußwegeverbindungen in der Breite vorhanden. Die Anbindung der umliegenden Wohngebiete sowie Fußwegeverbindungen in die Stadtteile sowie innerhalb dieser Stadtteile sollen aufgewertet werden. Dazu wird ein Planungsnetz für den Fußverkehr, äquivalent zum Zielnetz im Radverkehr, für zielgerichtete Fußwegeplanung entwickelt. Dieses Fußverkehrsnetz wird hierarchiebezogen in Fla-

nierrouten und Hauptwegen mit entsprechenden Ausbauqualitäten belegt. Dabei sind auch die bereits konkreten Maßnahmen aus der Optimierung des Fußwegenetzes (siehe 6.1.2) sowie der Flanierrouten (6.1.3) zu berücksichtigen.

6.1.2 Optimierung des Fußwegenetzes

Das Fußwegenetz der Stadt Bad Oeynhausen soll optimiert werden. Dabei gilt es einerseits ein entsprechendes Fußwegenetz stringent zu definieren, andererseits bereits ermittelte Bedarfe und Verbindungen direkt zu bedienen. Hierin enthalten sind Netzlückenschlüsse sowie Netzerweiterungen wie ein neuer Fußweg am Glockenbrink ebenso wie Sanierungen und Oberflächenoptimierungen zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Fußwegenetzes, wie die Sanierung maroder Holzbrücken.

Die Maßnahmen des Fußverkehrs sollen auch dazu führen diesen weiter zu stärken und den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split zu stabilisieren sowie zu steigern und damit einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, insbesondere auf kurzen Wegen, zu leisten.

Doch auch im Freizeitverkehr steigt der Fußverkehr in seiner Bedeutung. Gerade in Zeiten von Corona haben viele Menschen das Spazierengehen und Wandern (wieder-) entdeckt. Um dies weiter zu Stärken und auch die bereits vorhandenen Stärken der Stadt Bad Oeynhausen und seiner Umgebung auszunutzen, sollte das Wanderwegenetz des Teutoburger Waldes nicht nur besser an die Stadt angebunden sein, sondern auch besser beworben werden.

6.1.3 Attraktive Fußwegeachsen: Flanierrouten

Bei der Ausgestaltung von attraktiven Wegeachsen, sogenannten Flanierrouten, finden unterschiedliche Bausteine Verwendung. Um eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten und darüber hinaus auch einen positiven Beitrag zur Klimaanpassung leisten zu können, sollten Wege neben entsprechenden Ausbaubreiten auch begrünt werden (Beschattung und Mikroklima).

Um die Wege in die Stadt und in den Stadtteilen zu vereinfachen, sollen auf diesen Flanierroute außerdem sogenannte Sitzrouten entstehen. Dabei werden in kurzen Abständen Sitz- und Verweilmöglichkeiten platziert. Dies ermöglicht und erleichtert vor allem älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen, auch längere Strecken zurückzulegen.

In ähnlicher Weise sollten die Wegeverbindungen für Kinder zu sogenannten Spielrouten ertüchtigt werden (Elemente zum Spielen und Verweilen sind möglich). Dies macht die Wege für Kinder interessanter, lässt sie gerne zu Fuß gehen und legt damit eine Grundlage dafür, dass diese auch in höherem Alter mehr Wege zu Fuß zurücklegen.

Abbildung 61: Sitz- und Spielmöglichkeit im öffentlichen Raum

Quelle: Planersocietät

6.1.4 Barrierefreiheit: Stadt ohne Stufen

Die zentrale Innenstadt der Stadt Bad Oeynhausen ist bereits in weiten Teilen für Menschen mit Gehbehinderungen gut ausgebaut. Dennoch soll die Barrierefreiheit weiter ausgebaut werden. Dies betrifft sowohl Einzelmaßnahmen wie die Neugestaltung der Treppenanlage am Bahnhofsvorplatz, als auch insgesamt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Abschlussbericht „Barrierefreie Innenstadt“. Besonderes Augenmerk soll dabei auch auf die Belange von Blinden- und Sehbehinderten Menschen gelegt werden. Wichtig ist außerdem, den guten Standard aus der Innenstadt auch in die Statteile hineinzutragen und damit sukzessive eine „Stadt ohne Stufen“ auch über die zentrale Innenstadt hinaus zu werden.

Abbildung 62: Taktile Leitlinie in Borken

Quelle: Planersocietät

6.1.5 Straßenquerungen und Querungshilfen

Wichtig für die Attraktivität und Stärkung des Fußverkehrs sind nicht nur streckenbezogene Maßnahmen, sondern ebenso die Betrachtung der vorhandenen Knotenpunkte. Die sichere und komfortable bzw. barrierefreie Querung von Straßen ist für Verkehrsteilnehmende aller Altersgruppen von herausragender Bedeutung. Dies gilt insbesondere aber nicht ausschließlich in den Stadtteilzentren, wo sich an beiden Seiten der Straße Versorgungseinrichtungen befinden und daher ein erhöhter Bedarf zum sicheren Queren der Straße auftritt (z. B. Werster Straße, Detmolder Straße).

Aber auch darüber hinaus gilt es nicht nur an natürlichen Barrieren, sondern auch an Straßen die Durchlässigkeit für zu Fuß Gehende so weit wie möglich zu erhöhen. Dies gilt beispielsweisen auch in der Anbindung von Werste an die Werre (Werster Straße, Auf den vier Stücken).

Abbildung 63: Barrierefreie Querungshilfe

Quelle: Planersocietät

6.1.6 Bessere Durchlässigkeit im Fußwegenetz

Um den Fußverkehr noch attraktiver zu gestalten und die räumlichen Gegebenheiten der kompakten Innenstadt von Bad Oeynhausen zu nutzen, sollte die Durchlässigkeit für zu Fuß Gehende weiter erhöht werden. Eine Vermeidung von Umwegen, die verbesserte Querbarkeit der Werre sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Erscheinungsbildes der Unterführungen unter der Herforder Straße/Kanalstraße sowie der Bahnlinie und eine Aufwertung dieser als hochwertige Stadteingänge kann, in Verbindung der besseren Anbindung von Bahnhof und nördlichen Stadtteilen, ebenfalls zur Erhöhung des Anteils des Fußverkehr am Modal Split beitragen.

6.1.7 Optimierung des Fußgängerleitsystems

Das Fußgängerleitsystem der Stadt Bad Oeynhausen sollte eine Weiterentwicklung erfahren. Darin eingebunden sollten nicht allein die wichtigsten Quellen und Ziele der Stadt sein, sondern auch der Mobilität. Hier sollten die Parkbauten der Stadt nicht nur eingebunden werden, sondern auch eine entsprechende Lenkung der Besucherinnen und Besucher stattfinden.

Vorstellbar ist dabei auch eine Ergänzung bzw. Integration in eine entsprechende Smartphone-App sowie ein einlesbarer QR-Code auf den Elementen der Wegweisung mit deren Hilfe man sich mittels mobilen Endgeräts weitergehende Informationen anzeigen lassen kann. Entsprechende Ansätze sind auch bereits im Parkraumkonzept des Jahres 2019 enthalten.

Abbildung 64: Fußgängerleitsystem in Bad Säckingen

Quelle: Planersocietät

6.1.8 Übersicht über die Maßnahmen im Fußverkehr

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Fußwegenetz in der Innenstadt und in Stadtteilen	Definition wichtiger Fußwegeachsen in der Innenstadt und in den Stadtteilen (Planungsnetz für eine zielgerichtete Fußwegeplanung komplementär zum Radverkehrs-Zielnetz) sowie Hierarchisierung in Flanierrouten und Hauptwege	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
Optimierung des Fußwegenetzes	Maßnahmenprogramm zur Umsetzung wichtiger Hauptwege: Sanierung, Verbreiterung, Oberflächenoptimierung etc; wichtige Projekte unter anderem: • Neuer Fußweg Glockenbrink • Wegeverbindung im Anschluss an sowie im Sielpark • Sanierung maroder Holzbrücken in Stadtteilen und	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Ersetzen/Umbau/Erneuerung mit alternativen Materialien zu Holz								
	Wegeverbindungen in Parkanlagen z.B. Bad Oeynhausener Schweiz: Oberflächenqualität, Barrierefreiheit, Attraktivierung der Möblierung/Spielgelegenheiten (siehe ISEK Projekt-Nr. A15, E7)	Stadt	Spiel-, Sitz, Begrünungselemente 1.200€/St.	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
	Anpassung der Fußgängerzone nördlich der Klosterstraße und westlich der Paul-Baehr-Str. für ein städtebaulich einheitliches Erscheinungsbild, Möblierungs- und Begrünungselemente (siehe ISEK Projekt-Nr. B1)	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
	Anbindung an das Wanderwegenetz Teutoburger Wald (Maßnahme im Themenfeld Tourismus) und Maßnahmen, um das Wanderwegenetz wieder bekannter zu machen	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Attraktive Fußwegeachsen: Flanierrouten	Maßnahmenprogramm für mehr Sitzgelegenheiten, Spielgelegenheiten sowie die Begrünung zur Ausbildung hochwertiger Flanierrouten (entsprechend ihrer Bedeutung, siehe 6.1.3) • Sitz- und Spielrouten in der Innenstadt und in Stadtteilen (Spielrouten in Kombination mit Schulwegplänen) • Beschilderung von Sitz- und Spielrouten und Aufnahme in digitale Karten	Stadt	1.200€/St.	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
Barrierefreiheit: Stadt ohne Stufen	Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit: Definition von Standards und dauerhafte Umsetzung der Barrierefreiheit in der Innenstadt, an Haltestellen und in Stadtteilen, wichtige Projekte unter anderem: • Umsetzung von Maßnahmen aus dem Abschlussbe-	Stadt	Taktiles Leitsystem 26€/lfd. Meter	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	richt „Barrierefreie Innenstadt Bad Oeynhausen" • Johanniterstraße (Vorbild Luisenstraße) • Neugestaltung der Treppenanlage am Bahnhofsvorplatz zur besseren Vernetzung des Bahnhofs mit der Innenstadt und Reduzierung der Barrierewirkung (siehe ISEK Projekt-Nr. E4)								
Straßenquerungen und Querungshilfen	Maßnahmenprogramm für (barrierefreie) Straßenquerungen: Mittelinseln, Fußgängerüberwege, ggf. Fußgänger-LSA, vorgezogene Seitenräume/Gehwegnasen (v.a. im Nebenstraßennetz), insb. barrierefrei; wichtige Maßnahmen unter anderem: • Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilzentren von Werste (bspw. Werster	Stadt	8.000€ - 150.000€ je nach Maßnahme	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Straße in Werste), Eidinghausen und Rehme • Werster Straße, Ecke Dingelkamp • Werrestraße, Ecke Auf den vier Stücken • Stüher Straße • Glockenbrink • Volmerdingser Straße, auf Höhe der Kirche Volmerdingsen • Hermann-Löns-Straße • Detmolder Straße								
Bessere Durchlässigkeit im Fußwegenetz	Vermeidung von Umwegen, verbesserte Querbarkeit über neue (Werre-)Brücken, Anbindung der Innenstadt/Bahnhof an die nördlichen Stadtgebiete, Maßnahmen für	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	subjektive Sicherheit in Unterführungen und deren optische Aufwertung als Eingänge in die Innenstadt								
Optimierung des Fußgängerleitsystems	Siehe Parkraumkonzept 2019: Weiterentwicklung des Fußgängerleitsystems mit Aufnahme der Parkbauten, bessere Besucherlenkung von den Parkbauten aus in die Innenstadt und zurück, Barrierefreiheit der Parkbauten, Mehrsprachigkeit des Fußgängerleitsystems, Ergänzung mit App-Integration, zum Beispiel über einen QR-Code auf den Wegweisern	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

6.2 Handlungskonzept Radverkehr

Die Entwicklung des Radverkehrs als preiswerte und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr genießt in der Stadt Bad Oeynhausen einen hohen Wert. Der Radverkehr ist derzeit mit lediglich 17 % Wegeanteil am Modal Split in Bad Oeynhausen bereits höher als noch im Jahr 2013 (12 %). Vor allem an den Schulen wird das Fahrrad bereits als Alltagsverkehrsmittel wahrgenommen und durch die starke Verbreitung von Pedelecs steigt die Möglichkeit zur Nutzung des Rades auf Alltagswegen für weite Teile der Bevölkerung. Potential zur Steigerung ist jedoch weiterhin vorhanden: laut Ergebnissen der Haushaltsbefragung werden nach wie vor Wege in einer Entfernungsklasse von 2 km bis unter 5 km bereits zu 53 % im MIV zurückgelegt, Wege von 5 km bis 10 km Länge bereits zu 67 %. Gerade in diesen Entfernungsklassen wird das Fahrrad jedoch als mögliches Verkehrsmittel angesehen, das zudem in der Reisezeit nicht deutlich abfällt. Damit obliegt dem Radverkehr das größte Potenzial bzgl. der Erreichung des Zieles, -15 % im MIV bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2020 zu realisieren.

Handlungsbedarf wird aus gutachterlicher Sicht v.a. in den folgenden Bereichen gesehen:

- Weiterentwicklung des Radwegenetzes / Schließung von Netzlücken
- Einrichtung einer durchgehenden Infrastruktur (v.a. entlang der Hauptstraßen)
- Herstellung fahrradfreundlicher Bedingungen im Straßenraum und an Knotenpunkten
- Begleitendes Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Das Handlungskonzept für den Radverkehr gliedert sich daher in die nachfolgend vorgestellten Themenfelder R 1 bis R 6:

- **R 1:** Regionale Radverkehrsanbindungen
- **R 2:** Ausbau der Radinfrastruktur
- **R 3:** Verbesserung der Durchlässigkeit im Radverkehrsnetz
- **R 4:** Radabstellanlagen
- **R 5:** Weiterentwicklung des Fahrradverleihs
- **R 6:** Service und Komfort

6.2.1 Regionale Radverkehrsanbindungen

Zur regionalen Radverkehrsanbindung genießt die Umsetzung des Radschnellweges (RS3) absolute Priorität. Dabei ist auch die Ein- und Anbindung in das lokale Radverkehrsnetz von großer Bedeutung. Die Zuwegung zum RS3 über den Kokturkanal, einen Radweg in der Ahe sowie insbesondere auch der radfahrerfreundliche Umbau von Knotenpunkten entlang der B61 genießen hier Vorrang.

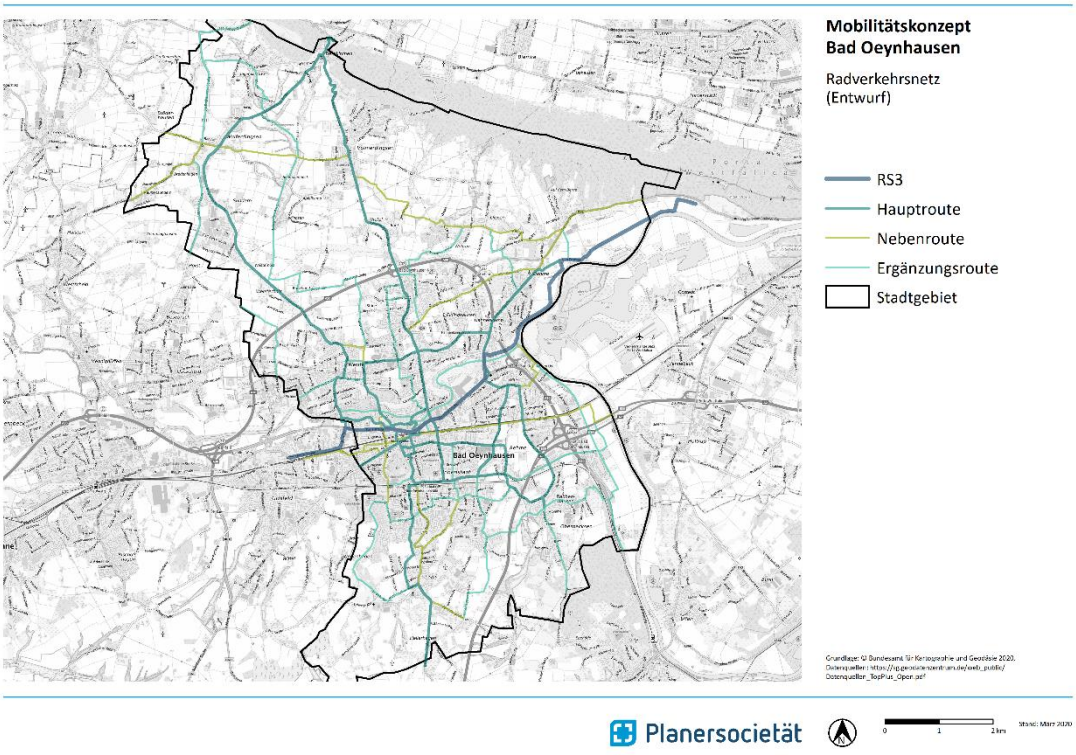
Doch auch über den RS3 hinaus sollte die umgebenden Kommunen gut angebunden sein, um es den Pedelnden zu ermöglichen das Fahrrad zu nutzen und den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu beschleunigen. Attraktive stadtgrenzenüberschreitende Radverbindungen mit komfortabler Breite in einem Veloroutenstandard sind vor allem in die Städte Porta-Westfalica (Hausberge) sowie

Vlotho wünschenswert und würden die durch den RS3 hervorragende Anbindung der Stadt Bad Oeynhausen im Radverkehr weiter steigern.

6.2.2 Ausbau der Radinfrastruktur

Angestrebt wird die Herstellung eines Radverkehrsnetzes in der Stadt Bad Oeynhausen, dessen Rückgrat der RS3 sowie hochwertige Radverkehrsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung darstellen. Auf der Nord-Süd-Achse werden dabei eine östliche und eine westliche Achse ausgebildet. Die westliche Achse führt von der Lohe durch das Wiesental und den Sielpark weiter nach Werste und über Wulferdingsen bis nach Bergkirchen. Die östliche Achse von der Weserstraße über die Steinstraße und Eidinghausener Straße über Volmerdingsen bis nach Bergkirchen. Außerdem soll über Im Leingarten und Dörgen nicht nur das Schulzentrum, sondern weiter bis Dehme eine qualitativ hochwertige Radverkehrsachse in Ost-West-Richtung und als parallele zum RS3 etabliert werden. Ein wichtiger Bestandteil dessen bzw. ein wichtiges Instrument zur Herstellung dieser Radverkehrsachsen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen. Diese eignen sich aber auch darüber hinaus dazu, den Radverkehr zu stärken, auf den Nebenachsen abzuwickeln und die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen (z. B. Ostkorso, Von-Moeller-Straße). Dies ist insbesondere der Fall, da Fahrradstraßen in der Stadt Bad Oeynhausen bereits ein seit Jahren etabliertes Instrument darstellen.

Abbildung 65: Radverkehrszielnetz der Stadt Bad Oeynhausen



Quelle: Planersocietät

Dabei ist auch die Änderung der VwV-StVO[26] zu beachten, nach der nicht länger eine hohes zu erwartendes Radverkehrsaufkommen für die Einrichtung von Fahrradstraßen notwendig ist, sondern hierbei vielmehr auf die Netzbedeutung abgestellt wird. Die von uns vorgeschlagenen Fahrradstraßen weisen dabei allesamt eine hohe Netzbedeutung auf.

6.2.3 Verbesserung der Durchlässigkeit im Radverkehrsnetz

Auch im Radverkehr sollte die Durchlässigkeit der natürlichen wie auch der gebauten Barrieren erhöht werden. Gerade im Radverkehr ergeben sich damit auf einigen Verbindungen sogar Fahrtzeitvorteile, auch im Vergleich zum MIV. Dabei geht es nicht allein darum neue Querungsmöglichkeiten zu schaffen, sondern vor allem auch darum bereits bestehende aufzuwerten. Beispiel hierfür sind die Siehlwehrbrücke, aber auch die Brücke am Jordansprudel. Breite und Oberflächenbeschaffenheit sollten für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden.

6.2.4 Radabstellanlagen

Zur Förderung des System Radverkehr und um Nutzungshindernisse abzubauen, gehört nicht allein eine qualitativ hochwertige Infrastruktur des fließenden Radverkehrs, sondern darüber hinaus auch adäquate Anlagen für den ruhenden Radverkehr. Auch vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung von Pedelecs und damit verbundenen (im Vergleich zu früher höheren) Kosten der Fahrräder sind sichere Radabstellanlagen an allen Quellen und Zielen der Stadt Bad Oeynhausen von großer Bedeutung.

Bereits in der Vergangenheit hat die Stadt Bad Oeynhausen wichtige Haltestellen des ÖPNV mit Abstellanlagen ausgestattet. Ein ähnliches Programm sollte auch für weitere Standorte durchgeführt werden. Dabei sollten auch standortbedingte Anforderungen an Fahrradabstellanlagen beachtet werden (wird das Fahrrad nur kurz für eine Besorgung abgestellt oder steht es hier über einen längeren Zeitraum?). Dazu kann es auch sinnvoll sein, ein Konzept für Fahrradabstellanlagen zu erarbeiten, welches entsprechende Qualitätsstandards aufzeigt und den Bedarf an unterschiedlichen Orten der Stadt konkret ermittelt. Ein gutes Beispiel hierfür liegt in der Stadt Kamen vor[27].

Wichtige Standorte an denen Radabstellanlagen (aus-)gebaut werden sollten sind unter anderem die zentrale Innenstadt, der Südbahnhof sowie das Herz- und Diabeteszentrum. Aber auch in den Stadtteilzentren sollten Radabstellanlagen vorgehalten werden.

[26] https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2021/0401-0500/410-21(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1

[27] https://www.fahrrad-kamen.de/pdf/konzept_fahrradabstellanlagenkonzept_schwerpunkt_zentrale_innenstadt_endfassung.pdf

Abbildung 66: Abschließbare Radabstellanlagen in der Innenstadt Ulm

Quelle: Planersocietät

6.2.5 Weiterentwicklung des Fahrradverleihs

Die Stadt Bad Oeynhausen verfügt inzwischen über das öffentliche Fahrradverleihsystem Oeynrad, mit stadtweit 13 Stationen. Das Fahrradverleihsystem könnte dabei auch in Zukunft weiterentwickelt werden und beispielsweise auch im Rahmen zukünftiger Neubauprojekte sowie bei der Ausweisung neuer Baugebiete Berücksichtigung finden. Denkbar wäre dabei auch die Integration von Lastenrädern, um zukünftigen Bewohnenden noch mehr Möglichkeiten zu geben die Nutzung eines Pkw zu reduzieren. Ein Ansatzpunkt hierfür könnte auch die (Neu-) Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung sein, bei der das Thema Fahrradparken zentraler Bestandteil ist.

6.2.6 Service und Komfort

Neben investiven und baulichen Maßnahmen müssen im Radverkehr auch weitere Querschnittsthemen berücksichtigt werden. Hierzu gehören zum Beispiel die Reinigung und der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen sowie eine adäquate Schadensbeseitigung. Auch Servicestationen, an denen kleinere Reparaturen vorgenommen oder Reifen aufgepumpt werden können sollten an wichtigen Zielen (z. B. Bahnhof, Werre-Park o. ä.) zur Verfügung gestellt werden.

Ein guter Ansatz hierfür ist das bereits in Bau befindliche Fahrradparkhaus am Nordbahnhof, das auch über weitergehenden Service wie Luftpumpe und Schlauchomat verfügen soll.

Weitergeführt und intensiviert sollte auch die Kommunikation zum Thema Radverkehr. Dieser wird derzeit bereits auf der Homepage der Stadt als eigenes Thema geführt. Informationen wie zum

Stadtradeln oder dem Fortschritt in Sachen Radschnellwegeplanung werden hier veröffentlicht. In Zukunft sollte hier auch prominent die Fortschritte der Umsetzung des Masterplan klimafreundliche Mobilität kommuniziert werden.

6.2.7 Übersicht über die Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Regionale Radverkehrsanbindungen	Bau des RS3 und Anbindung an das örtliche Radwegenetz. Wichtige Projekte unter anderem: • Am Kokturkanal • Radweg In der Ahe • Radfahrerfreundlicher Umbau von Kreuzungen entlang der B61	Stadt, Straßen.NRW	3.620.000€	Innenstadt	D2	Hoch	X		
	Attraktive stadtgrenzenüberschreitende Radverbindungen mit komfortabler Breite und möglichst direkter Führung, zum Beispiel nach Porta Westfalica und Vlotho	Stadt, angrenzende Kommune	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Mittel		X	
Ausbau der Radinfrastruktur	Herstellung hochwertiger Radverkehrsachsen	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Schließung noch bestehender Netzlücken auf wichtigen Verbindungen. Zu den wichtigen zählen unter anderem: • Herforder Straße • Ringstraße • Anbindung Flutmulde an die Stadtachse (kleines Siel) • Bergkirchener Straße • Weserstraße (Hüffer Straße bis Oberbecksener Straße)	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		
	Herstellung von Fahrradstraßen für attraktiv Radverkehrsachsen, wichtige Projekte unter anderem: • Schwarzer Weg • In der Ahe • Tannenbergstraße • Detmolder Straße (ab Weserstraße), Ostkorso, Von-	Stadt, Straßen.NRW	85€ pro lfd. Meter	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Moeller-Straße, Am Kurpark (bis Fußgängerzone) • Dörgen								
	Verbesserung bestehender Radinfrastrukturen hinsichtlich der Breite/des Komforts/der Verkehrssicherheit mit einem dauerhaften Maßnahmen-/Sanierungsprogramm, wichtige Projekte unter anderem: • Eidinghausener Straße • Steinstraße • Dehmer Straße (erfolgt im Rahmen des Baus des RS3)	Stadt, Straßen.NRW	130€/m²	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	
	Umbau von Knotenpunkten für mehr Verkehrssicherheit und zur Beschleunigung des Radverkehrs in einem dauerhaften Maßnahmenprogramm, wichtige Projekte unter anderem:	Stadt, Straßen.NRW	Bis zu 250.000€ pro Knoten	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	• Detmolder Straße / Lessingstraße / Weserstraße; Planung vorhanden, Realisierungsmöglichkeiten werden geprüft • Steinstraße / Portastraße (Beschleunigung des Radverkehrs zur weiteren Attraktivierung der vorgeschlagenen Fahrradstraße im Verlauf der Portastraße) • Steinstraße / Königstraße • Steinstraße / Mindener Straße / Eidinghausener Straße (im Zuge der Planungen des RS3 sowie Neubau "Medical City Plaza" mitzudenken) • Eidinghausener Straße / Dörgen / Schwarzer Weg (bessere Querbarkeit der Kreuzung in Ost-West								

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Richtung im Zuge der Realisierung der Fahrradstraße Dörgen) • Werster Straße/Stüher Straße (direkte Querbarkeit des Kreuzungspunktes in Nord-Süd-Richtung) • Triftenstraße/Weserstraße/Hermann-Löns-Straße • Bachstraße/Weserstraße/Hüffer Straße (als Abschluss bzw. Anfangspunkt der Fahrradstraße) • Knotenpunkte entlang der Eidinghausener Straße								
	Vor allem neue Brücken über die Werre (z.B. zwischen Eidinghausen und Werre-Park sowie an der	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Verbesserung der Durchlässigkeit im Radverkehrsnetz	Straße Auf den vier Stücken). Weitere neue bzw. zu verbessernde Brücken: • Karbach / Diesterwegstraße • Turnierplatz • Schwarzer Weg • Prinzenwinkel / In der Ahe • Sielwehrbrücke / Sielpark (siehe ISEK Projekt-Nr. 6-E) • Instandsetzung der Brücke am Jordansprudel								
	Weitere Öffnungen von Einbahnstraßen in Gegenrichtung entsprechend der Voraussetzungen der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen"	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	
Radabstellanlagen	Maßnahmenprogramm für Radabstellanlagen und Qualifizierung bestehender Radabstellanlagen: Programm für mehr überdachte und	Stadt, Straßen.NRW	650€ pro Anlehnbügel	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	abschließbare Radabstellanlagen, zum Beispiel • in der Innenstadt • am Südbahnhof • an wichtigen Haltestellen • Ausbau der Anlagen am Herz- und Diabeteszentrum • an Unternehmen/Betriebsstandorten (Ansatzpunkte über ein Maßnahmenprogramm betriebliches Mobilitätsmanagement sowie über eine Stellplatzsatzung) • Programm für mehr Radanlehnbügel auch in den Stadtteilzentren								
Weiterentwicklung des Fahrradverleihs	Evaluierung und ggf. weiterer Ausbau von OeynRad; darüber hinaus Integration von Lastenrädern in große Wohnungsbauvorhaben als	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Angebot für Mieter (Ansatzpunkt: kommunale Stellplatzsatzung)								
Service und Komfort	Vor allem einfache oder organisatorische Maßnahmen sowie Informationsangebote, um das Radfahren attraktiver zu machen, unter anderem: • Winterdienst und Schadensbeseitigung • Servicestationen im Stadtgebiet sowie am Weser-Radweg (insb. mit Luftpumpe und Schlauchomat) • weitere Qualifizierung des sich in Bau befindlichen Fahrradparkhauses Nordbahnhof über Service-Maßnahmen wie Luftpumpe, Schlauchomat etc. • Zertifizierung fahrradfreundlicher Unterkünfte	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	(ADFC-Siegel Bed+Bike) und Publikation dieser auf einer städtischen Informations-seite zum Radverkehr • Kommunikation eines Küm-merers für den Radverkehr bzw. Radverkehrsbeauf-tragten"								

6.3 Handlungskonzept ÖPNV

Neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs stellt die Verbesserung und Attraktivierung des ÖPNV-Systems einen wichtigen Baustein der künftigen Verkehrsplanung in Bad Oeynhausen dar. Ziel ist, den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes attraktiver zu gestalten und den Modal Split-Anteil zu erhöhen – dies ist v. a. aus Gründen des Klimaschutzes, aber auch vor dem Hintergrund immer weiter steigender Energie- und Mobilitätskosten des MIV zu empfehlen. Hiermit verbunden sind die allgemeine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen sowie die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, auch ohne Pkw-Verfügbarkeit.

Insbesondere sollten Angebot und Zugang zu ÖPNV-Verkehrsleistungen für neue Zielgruppen (wahlfreie Personen, Senioren sowie auch Schüler/Studenten), aber auch für die sehr große Anzahl der Pendelnden verbessert werden.

Dabei sind auch die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung sowie der Neuerungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu nutzen. On-demand-Systeme können hierbei das Rückgrat der Taktfahrpläne insbesondere in Schwachverkehrszeiten, aber auch zur besseren Anbindung der äußeren Stadtteile sinnvoll ergänzen. Die Einführung des Klimatickets sowie des 30-Minuten-Taktes sind an dieser Stelle bereits gute Maßnahmen, welche die Nutzung des ÖPNV erleichtern und diesen Stärken.

Das Handlungskonzept für den ÖPNV gliedert sich in die nachfolgend vorgestellten Themenfelder Ö 1 bis Ö 4:

- Ö 1: Optimierung und Flexibilisierung des städtischen ÖPNV
- Ö 2: Bahnhöfe und Haltestellen
- Ö 3: Stadtgrenzenübergreifende ÖPNV/SPNV-Anbindung
- Ö 4: Tarife und Angebote, Marketing und Kommunikation

6.3.1 Optimierung und Flexibilisierung des städtischen ÖPNV

Mit dem Ausbau des „Oeynhauser" sowie dessen neuer und attraktiver Taktung wurde ein erster Schritt zur weiteren Attraktivierung geleistet. Darüber hinaus bestehen aber vor allem in den Schwachverkehrszeiten, also in den frühen Morgen- bzw. Abendstunden sowie am Wochenende weiterhin Verbesserungspotenzial. Eine Möglichkeit dafür sind on-Demand-Angebote, bei denen zusätzlich die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden.

Auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) begegnet den neuen Herausforderungen der Digitalisierung und schafft weitere Möglichkeiten für on-Demand und Ride-Pooling Angebote, die dem bisher geltenden PBefG fremd waren (da zum damaligen Zeitpunkt noch nicht möglich). Mit dem neuen PBefG werden die neuen Formen des Linienbedarfsverkehrs sowie der gebündelten Bedarfsverkehre eingeführt die es den Kommunen und Mobilitätsdienstleistern ermöglichen auch außerdem von Einzel- und Ausnahmegenehmigungen (wie zum Beispiel in Olfen geschehen) flexible

ÖPNV-Systeme anzubieten. Solche Systeme sollten dennoch auch weiterhin als Zusatzangebote gesehen werden und nicht den „klassischen" ÖPNV ersetzen. Sie können aber in zeitlicher wie auch räumlicher Ergänzung das System ÖV wie auch das System Umweltverbund weiter attraktivieren und stärken. Dabei können on-Demand-Systeme auch stark abhängig von entsprechenden Fördermitteln sein, was die Umsetzbarkeit verzögert.

Eine verbesserte Erschließung sollte vor allem in den Stadtteilen Dehme Südost und Klei, dem Stadtteilzentrum Wulferdingsen sowie einer Verbindung der Stadtteile Oberbecksen und Babbenhausen zu Teil werden. Auch das Freizeit- und Wandergebiet Wiehengebirge sollte von der Innenstadt aus besser angebunden sein.

Perspektivisch ist es darüber hinaus denkbar in einem Pilotprojekt autonome Fahrzeuge als Shuttlebusse einzusetzen. Vorstellbar wäre dies als Anbindung zwischen dem Bahnhof/ZOB und dem Werre-Park sowie zwischen dem Nord- und Südbahnhof.

Abbildung 67: Autonomer Bus in der Seestadt Aspern (Wien)

Quelle: Planerosciетät

6.3.2 Bahnhöfe und Haltestellen

Die Stadt Bad Oeynhausen verfügt derzeit nicht über einen modernen und leistungsfähigen ZOB, der den Ansprüchen an Barrierefreiheit, Verknüpfung von Mobilitätsformen und den Herausforderungen und Möglichkeiten der Digitalisierung gerecht wird. Seit Jahren gibt es Planungen und Überlegungen zur Aufwertung des ZOB, die für die Kurstadt Bad Oeynhausen sowie zur Verlagerung vom

MIV auf den Umweltverbund eine Schlüsselrolle zukommt. Hierbei, wie auch an den Bahnhöfen, sollte eine Ausbildung zur Mobilstation unbedingt geprüft werden. Ein positives Beispiel hierfür bietet die Stadt Werther (Westf.), die ihren alten ZOB zu einer modernen, barrierefreien und den Ansprüchen an Mobilität und Aufenthalt genügenden Mobilstation umgebaut hat.

In weiteren Schritten könnten darüber hinaus Mobilpunkte in den Quartieren die Multi- und Intermodalität in der Stadt Bad Oeynhausen weiter fördern. Dies sollte auch unter Einbindung des Oeyn-Rad erfolgen und könnte nicht allein in Wohnquartieren für eine Entlastung des ruhenden Verkehrs sorgen, sondern auch zur Anbindung von Gewerbegebieten für Mitarbeitende und im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements interessant sein.

Bereits in der Durchführung, aber weiterhin konsequent umgesetzt werden muss die Ausstattung der Haltestellen mit digitalen Informationssystemen sowie auch insgesamt eine qualitative Aufwertung der Haltestellen. Dabei ist auch eine einheitliche Gestaltung und damit ein Wiedererkennen im Stadtbild anzustreben.

Abbildung 68: Mobilstation als neuer ZOB in Werther (Westf.)

Quelle: Planersocietät

6.3.3 Stadtgrenzenüberschreitende ÖPNV/SPNV-Anbindung

Die Stadt Bad Oeynhausen hat in den vergangenen Jahren den IC Halt der Linie 55 verloren. Seit Ende 2018 wird der Bahnhof (nur noch) von 10 Intercity-Zügen am Tag bedient.
Auch wenn die Stadt an dieser Stelle nur geringe Einflussmöglichkeiten hat, sollte geprüft werden

ob und inwiefern spätestens im Rahmen des Deutschlandtaktes, dessen Einführung für das Jahr 2030 anvisiert ist und eine bessere Erhöhung der Bedienung möglich ist. Dabei könnte auch eine gemeinsame Abstimmung mit den umliegenden Kommunen sowie ein gemeinsames Auftreten hilfreich sein.

6.3.4 Tarife und Angebote, Marketing und Kommunikation

Mit dem „Oeynhauser" als Marke sowie der Einführung von „Klimaticket" und „KlimaAbo" was etwa einem „Ein Euro pro Tag" Ticket entspricht geht die Stadt Bad Oeynhausen bereits einen guten Weg und ermöglicht die Nutzung des ÖPNV zu einem fairen Preis. Diese sowie auch temporäre und/oder saisonale Angebote bzw. auch Kombiangebote gerade für Touristen und Kurgäste sollten unbedingt beibehalten und intensiviert werden. Darüber hinaus sollten die Angebote verstärkt beworben werden, um auch weiterhin Fahrgastpotenziale abschöpfen zu können.

Daneben sollte die Digitalisierung genutzt werden, um gerade eine Smartphone-affine Zielgruppe zu erreichen und Zugangshürden so gering wie möglich zu halten. Beispiele hierfür sind Handytickets und der weitere Ausbau von W-Lan (nicht allein in Bussen sondern auch an zentralen Haltepunkten).

6.3.5 Übersicht über die Maßnahmen im ÖPNV

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Optimierung und Flexibilisierung des städtischen ÖPNV	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung bislang unterversorgter Bereiche, das betrifft vor allem • Dehme Südost und Klei • Stadtteilzentrum Wulferdingsen • die Verbindung zwischen Oberbecksen und Babbenhausen	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
	Integration eines "On-Demand-Systems" zur Verbesserung der äußeren Stadtbereiche sowie zur Ergänzung des ÖPNVs abends/nachts/am Wochenende/feiertags	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3, F2	Hoch	X		
	Bessere Vertaktung von Bus und Bahn am Südbahnhof	Stadt, MHV	-	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Bessere Anbindung des Freizeit-/Wandergebietes Wiehengebirge von der Innenstadt aus	Stadt	-	Innenstadt, Bergkirchen	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel		X	
	Prüfung der Potenziale autonomer Fahrzeuge, z.B. zur Verbindung der beiden Bahnhöfe und/oder in Kombination mit einen On-Demand-System	Stadt, MHV, Stadtwerke	300.000€	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3, , F1, F2	Mittel		X	
Bahnhöfe und Haltestellen	Vorhalten eines leistungsfähigen, modernen ZOBs, Integration von Fahrradparken	Stadt, MHV	-	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3, F1	Hoch	X		
	Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilstationen; Prüfung, ob das Parkhaus Sültebusch am Nordbahnhof verstärkt für P+R genutzt werden kann und Verknüpfung mit dem Fahrradparkhaus (derzeit im Bau)	Stadt, MHV	100.000€	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3, F1	Hoch	X		
	Mobilpunkte in Quartieren, Gewerbegebieten und auch neuen Wohn- und Gewebegebieten mit Einbindung von OeynRad	Stadt, MHV	25.000€	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3, F1	Mittel		X	

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Maßnahmenprogramm zur Aufwertung von Haltstellen (Barrierefreiheit, Überdachung, Sitzgelegenheiten, wo sinnvoll und möglich Radabstellmöglichkeiten und an höher frequentierten Haltestellen digitale Informationsanzeigen), u.a. Bushaltestelle Meyerfreundweg; ein Maßnahmenprogramm ist derzeit in Umsetzung, jährlich werden in den nächsten 3-5 Jahren 10 Bushaltestellen umgebaut	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
Stadtgrenzenüberschreitende ÖPNV-/SPNV-Anbindung	Positionierung der Stadt (in Abstimmung mit direkt profitierenden Umlandkommunen) für eine Stärkung der SPNV- und Fernverkehrsanbindung Bad Oeynhausens	Stadt, MHV	-	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel		X	
	Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV mit fairen Tarifen und Fahrkartenpreise	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Tarife und Angebote, Marketing und Kommunikation	ggf. temporäre Sonderaktionen und Kombiangebote (bspw. für Touristen)	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel	X		
	weiteres Marketing und Bewerbung des ÖPNV zur Gewinnung weiterer Fahrgastpotenziale	Stadt, MHV	5.000€/a	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
	Bewerbung des Klimatickets und des Klimaabos	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
	verstärkte Digitalisierung (auch des Ticketverkaufes)	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3, F1, F2	Hoch	X		

6.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Das Handlungskonzept Kfz-Verkehr verfolgt das Ziel, das leistungsfähige Straßennetz und die gute Erreichbarkeit der Stadt für den motorisierten Individualverkehr zu erhalten, diesen aber gleichzeitig verträglicher abzuwickeln. Dies ist insbesondere für die Entwicklung als Wohn- und Arbeits- sowie als Kurstandort notwendig. Parallel dazu gilt es, den gestiegenen Anforderungen an die Nutzungs- sowie Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs gerecht zu werden und den Verkehr verträglich abzuwickeln, um zu einem Abbau von Lärm- und Abgasemissionen in den bewohnten Ortslagen beizutragen. Dies dient letztendlich angesichts der demografischen Entwicklung auch der Aufwertung und Attraktivierung der Stadt als Wohnstandort. Dabei sei auch darauf hingewiesen, dass es sich die Stadt zum Ziel gesetzt hat, den Anteil des motorisierten Verkehrs am Modal Split bis 2030 um mindestens 15 % Prozent gegenüber dem Jahr 2020 zu reduzieren. Dies bedeutet entsprechend nicht allein eine Förderung alternativer Antriebe, sondern Bedarf auch einer Neuaufteilung des Straßenraumes, um den Umweltverbund zu attraktivieren und gegenüber dem motorisierten Verkehr zu stärken.

Das Handlungskonzept für den Kfz-Verkehr gliedert sich in diese Themenfelder:

K 1: Weiterentwicklung des Straßennetzes

K 2: Integrierte Straßenraumgestaltung

K 3: Ruhender Verkehr

K 4: City-Logistik-Konzept Innenstadt

6.4.1 Weiterentwicklung des Straßennetzes

Abseits der Hauptverkehrsstraßen ist in Bad Oeynhausen bereits weitreichend Tempo 30 angeordnet. Mit Einrichtung des Radschnellweges RS 3 wird sich die Bedeutung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr und insbesondere für den Durchgangsverkehr weiter verschieben. Dabei sollte insbesondere dafür Sorge getragen werden, dass der Schwerverkehr möglichst verträglich und in möglichst großer Zahl über die A30 abgewickelt und auch die Industrie- und Gewerbegebiete möglichst direkt hieran angebunden sind. Perspektivisch sollte außerdem die Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h angesetzt werden. Auch wenn mit der derzeit geltenden StVO in dieser Form noch nicht möglich ist, wird davon ausgegangen, dass dies in den kommenden Jahren zum Regelfall werden wird. Die Stadt Bad Oeynhausen kann sich hierauf bereits mit der Ausarbeitung eines entsprechenden „Schnell-" und „Langsamstraßennetz" vorbereiten.

6.4.2 Integrierte Straßenraumgestaltung

Fuß- und Radverkehr machen bereits rund 30 % am Modal Split aus. Dies spiegelt sich im Straßenraum der Stadt allerdings an vielen Stellen nicht wider, wo der motorisierte Verkehr deutlich prä-

gend ist und den Großteil der Fläche einnimmt. Um den Umweltverbund zu stärken und das Radfahren und zu Fuß gehen attraktiver zu gestalten muss nicht allein die Infrastruktur für diese Verkehrsmittel gestärkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert, sondern auch der Rückgriff auf das eigene Auto weniger attraktiv gestaltet werden. Orientiert werden sollte sich dabei am „Design für alle" und „die Straße" nicht länger von der Mitte nach außen geplant werde, wo für den Fußverkehr vornehmlich Restflächen verbleiben, sondern umgekehrt. Dabei werden zuerst die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt und erst dann wird der Kfz-Verkehr geplant. Als idealer Anhaltswert ist dabei für Stadtstraßen nach RASt 06 ein Verhältnis von Seitenräumen und Fahrbahn von 30 % : 40 % : 30 % einzuhalten.

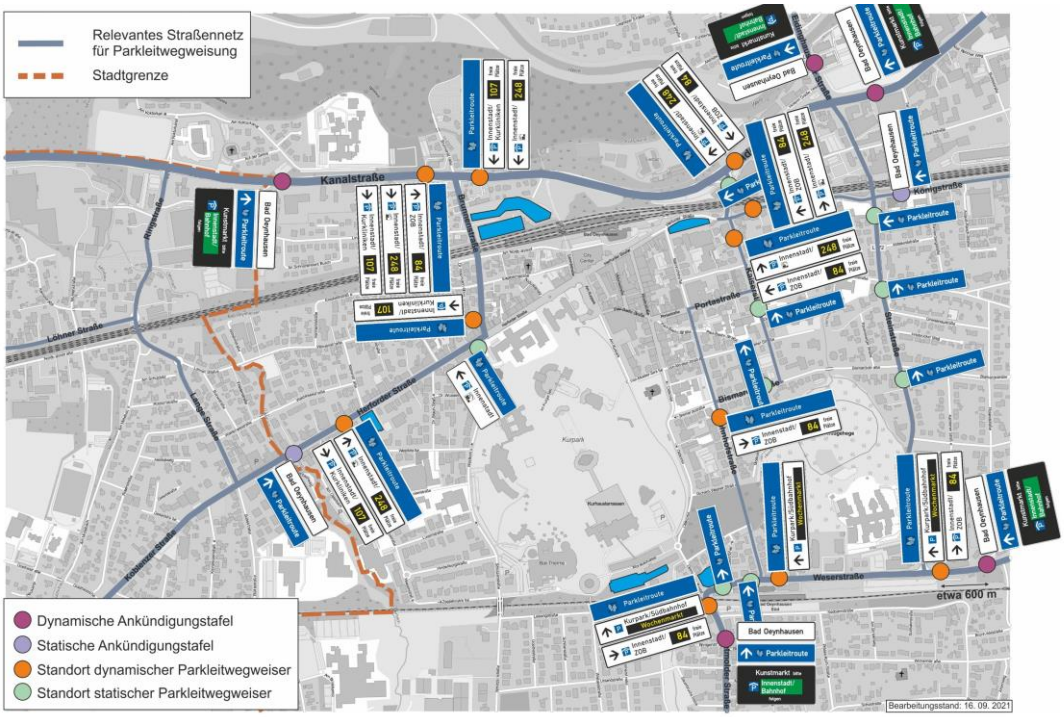
Eine solche Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollte unter anderem am Kaiser-Wilhelm-Platz umgesetzt werden. Dieser ist derzeit vornehmlich durch (ruhenden) Kfz-Verkehr geprägt und weist daher nur eine geringe Platzqualität auf. Mit Hilfe einer städtebaulichen Umgestaltung sowie unter (teilweiser) Herausnahme des ruhenden Verkehrs könnte hier ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.

Darüber hinaus sollten die Ortseingänge der Stadt Bad Oeynhausen umgestaltet werden. Dies dient der Wiedererkennung, fördert vor allem aber die Verkehrssicherheit, wenn die notwendige Anpassung der Geschwindigkeit klarer ersichtlich ist. Beispielhaft genannt sei hier die Werster Straße, die auch im weiteren Verlauf im Rahmen der Dorferneuerung verträglicher gestaltet und dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum geben soll (Dorferneuerung Werste, Maßnahme W6). Aber auch in weiteren Stadtteilen soll der integrierten Straßenraumgestaltung und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität bereits Rechnung getragen werden, so zum Beispiel im Umfeld des Bürgerhauses Rehme oder bei der Gestaltung des Kirchplatzes Rehme.

6.4.3 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr in der Stadt Bad Oeynhausen ist geprägt von einem hohen Anteil an straßenbegleitendem Parken. Die öffentlichen Parkierungsanlagen dagegen sind unterausgelastet. Um dies zu ändern und auch insgesamt die Auslastung der Parkierungsanlagen zu erhöhen ist neben einer Überarbeitung der Parkraumbewirtschaftung vor allem die Umsetzung des beschlossenen dynamischen Parkleitsystems für die Stadt Bad Oeynhausen von großer Bedeutung. Dies ermöglicht neben der besseren Auffindbarkeit der Parkierungsanlagen auch den besseren Überblick über derzeitige Auslastungen und ist damit geeignet Parksuchverkehre zu vermindern.

Abbildung 69: Dynamische Parkleitsystem für die Stadt Bad Oeynhausen (Stand: September 2021)



Quelle: Stadt Bad Oeynhausen

Um in Zukunft und bei neuen Bauvorhaben außerdem zeitgemäßer reagieren zu können, sollte eine kommunale Stellplatzsatzung aufgestellt werden. Darin sollte auch die Anbindung bzw. Erschließung durch den öffentlichen Verkehr, eine Vorgabe für Zahl und Qualität der Radabstellanlagen, die zunehmende Elektrifizierung der Kfz sowie der Einbezug besonderer Maßnahmen wie Jobtickets oder das Fahrradverleihsystem berücksichtigt werden.

Exkurs: Kommunale Stellplatzsatzung

Mit Inkrafttreten der neuen Landesbauordnung NRW (BauO NRW) zum 01.01.2019 sind die nordrhein-westfälischen Kommunen dazu ermächtigt worden individuell ausgestaltete kommunale Stellplatzsatzungen zu erlassen (vgl. § 48 BauO NRW).

Die BauO NRW definiert für die Kommunen verschiedene Regelungsmöglichkeiten und Handlungsspielräume (vgl. § 48 Abs. 3 Nr. 1 – 8 BauO NRW). Durch diese ergibt sich die Möglichkeit über eine kommunale Stellplatzsatzung örtliche Begebenheiten, Herausforderung und verkehrspolitische Ziele bei den Regelungen zu notwendigen Kfz-Stellplätzen auf privatem Grund zu adressieren (gilt ebenso für Fahrradabstellplätze). Die mit dem der Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität einhergehenden Ziele können so stärker mit der städtebaulichen Entwicklung verzahnt sowie auf den privaten Raum ausgedehnt werden. Hierdurch kann langfristig Einfluss auf die Etablierung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten genommen werden.

Nachfolgend ist aufgeführt, welche Regelungsmöglichkeiten sich durch die Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung für die Kommune ergeben. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf Kfz-Stellplätzen, da die Einflussmöglichkeiten für den Bereich des Radverkehrs bereits in Kap. 4.3.2 dargelegt wurden.

Grundlegend für eine kommunale Stellplatzsatzung ist die Erarbeitung von auf die verkehrlichen Begebenheiten der jeweiligen Kommune abgestimmten Richtzahlen. Diese können in Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung NRW des Zukunftsnetz Mobilität NRW unter Einbezug von quantitativen sowie qualitativen Kennwerten (z.B. Modal-Split, Pkw-Dichte, generelles Verkehrsaufkommen, Pendlerzahlen, usw.) bestimmt werden. Diese gesamtstädtisch geltenden Richtzahlen sind dann zur Ermittlung des grundlegenden Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfs heranzuziehen.
Für Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze können innerhalb einer kommunalen Stellplatzsatzung Qualitätsstandards definiert werden. Dies kann die notwendige Fläche (inkl. Zuwegung) für einen Stellplatz, aber auch die bauliche Ausführung oder Gestaltung betreffen (siehe zum Bereich Radverkehr Kap. 4.4.2).
Weiter besteht die Möglichkeit, für bestimmte Bereiche der Kommune Ausnahmen von der Herstellungspflicht bei Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen zu formulieren. Dies kann insbesondere in zentralen oder besonders sensiblen Bereichen der Kommune sinnvoll sein, in denen entweder nicht ausreichend Fläche für die Herstellung von Stellplätzen vorhanden ist oder es aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen nicht erwünscht ist weitere Stellplätze zu schaffen. Auch besteht grundsätzlich die Möglichkeit über Bagatellgrenzen (zu definierende Fälle in denen keine Herstellungspflicht ausgelöst wird) die Voraussetzungen für Nachverdichtung zu verbessern.
Ebenfalls in die kommunale Stellplatzsatzung integriert werden kann eine Quote zur Schaffung von einfach elektrifizierbaren Stellplätzen. Diese sind mit Leerrohren auszustatten und erleichtern die nachträgliche Errichtung einer Lademöglichkeit am Stellplatz baulich sowie finanziell enorm. Dadurch kann die zunehmende Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen einerseits berücksichtigt und andererseits weiter gestärkt werden.
Darüber hinaus ist es möglich die ÖPNV-Erschließungsqualität am Vorhabenstandort für eine Reduzierung der Stellplatzherstellungspflicht heranzuziehen. Dafür ist das kommunale ÖPNV-Angebot hinsichtlich seiner Qualität mit der Musterstellplatzsatzung NRW abzugleichen. Dieses kann unter realistischer Berücksichtigung des Stellenwerts des ÖPNV in der Kommune dazu beitragen Kfz-Stellplätze einzusparen. Des Weiteren kann auch die Möglichkeit in die kommunale Satzung integriert werden, Mobilitätskonzepte oder besondere Mobilitätsmaßnahmen zur Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl geltend zu machen. In diesem Zusammenhang ist der jeweilige Bauherr verpflichtet die Reduzierungsmöglichkeit durch ein Gutachten zu belegen und vor allem die Mobilitätsmaßnahmen dauerhaft vorzuhalten. Dieser Umstand muss öffentlich-rechtlich gesichert werden.
Die Integration der Stellplatzablöse in die kommunale Stellplatzsatzung ist ebenfalls möglich und vereint zusammenhängende Themen sowie reduziert bürokratischen Aufwand. In diesem Zusammenhang ist auch die Bedienung verkehrspolitischer Zielsetzungen denkbar. Die Ablösesummen für Kfz-Stellplätze sind oftmals an den Herstellungskosten für oberirdische Stellplätze orientiert. Hierbei stellt sich insbesondere vor dem Hintergrund, dass Ablösung nur möglich ist, wenn die Herstellung von Stellplätzen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich wäre, die Frage, ob die Herstellungskosten für oberirdische Stellplätze die richtige Bemessungsgröße darstellen. Die Herstellung von Tiefgaragenstellplätzen ist i.d.R. möglich, auch wenn auf dem Grundstück keine oberirdische Fläche mehr zur Verfügung steht. Tiefgaragenstellplätze sind in der Herstellung natürlich deutlich teurer, weshalb es unter Berücksichtigung verkehrspolitischer Zielsetzungen (z.B. weniger Parken im öffentlichen Raum) sinnvoll sein kann die Ablösesummen eher an den Herstellungskosten für Tiefgaragenstellplätze zu orientieren.

Letztlich bestehen viele weitere Möglichkeiten durch eine individuelle kommunale Stellplatzsatzung von städtischer Seite darauf hinzuwirken, die Ziele der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung zu unterstützten. Dazu zählt beispielsweise auch die Integration der Mehrfachnutzung von Kfz-Stellplätzen in der kommunalen Stellplatzsatzung. Dadurch kann eine effizientere Auslastung von Stellplätzen erreicht und so die Flächenversieglung minimiert werden.

Das Instrument einer kommunalen Stellplatzsatzung kann einen erfolgreichen Baustein der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung darstellen. Zusammen mit weiteren Maßnahmen der Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität unterstützt eine kommunale Stellplatzsatzung die nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt. Ebenso muss zur Entfaltung der Wirkpotenziale mit weiteren Maßnahmen (z.B. Digitalisierung und Flexibilisierung des ÖV) verzahnt werden.

6.4.4 City-Logistik-Konzept Innenstadt

Auch der Lieferverkehr, insbesondere in der zentralen Innenstadt kann verträglicher abgewickelt werden. Eine Möglichkeit hierzu ist die Einrichtung von Ladezonen außerhalb der Fußgängerzone. Denkbar wäre die Einrichtung solcher Ladezonen prioritär in der Portastraße sowie der Herforder Straße, aber auch am Kurpark oder in der Von-Möller-Straße.

Die Stadt Bad Oeynhausen sollte hier, auch in Zusammenarbeit mit den KEP-Dienstleistern, ein entsprechendes Konzept aufstellen und entsprechende Flächen einrichten.

Abbildung 70: Ladezone außerhalb der Fußgängerzone

Quelle: Planersocietät

6.4.5 Übersicht über die Maßnahmen im Kfz-Verkehr

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Weiterentwicklung des Straßennetzes	Weiterentwicklung des Straßennetzes mit kurz- bis mittelfristiger Perspektive: • Prüfung u.a. von abschnittsweise Tempo 30/nachts Tempo 30 für mehr Verkehrssicherheit und weniger Emissionen (Beachtung der Empfehlungen des Lärmaktionsplans) • Prüfung der Schwerverkehrsführungen und, wo notwendig und sinnvoll, von Maßnahmen, um Belastungen zu reduzieren • Prüfung der Perspektiven unterschiedlicher Straßenräume, um Verkehr wo sinnvoll zu beruhigen und	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW	-	Stadtweit	B1, B2, E1, E2, E3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	verträglicher abzuwickeln, zum Beispiel L546 Werster Straße im Ortsteil Werste								
	Entwicklung eines langfristigen Straßennetzes: "Schnell-" (Tempo 50) sowie "Langsamstraßennetz" (Tempo 30 und weniger) • Verkehrsberuhigung für sensible Bereiche • verstärkte Bündelung des Verkehrs auf weniger sensiblen Hauptverkehrsstraßen • Das Schnell-/Langsamstraßennetz geht über die derzeitigen Möglichkeiten der VwV-StVO hinaus und ist aktuell noch nicht umsetzbar, mit dem Konzept wird eine langfristige Perspektive formuliert	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A2, A3, A4, B1, B2, E1, E2, E3	Hoch		X	

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Integrierte Straßenraumgestaltung	Maßnahmenprogramm zur Anpassung von Straßenräumen an integrierte Grundsätze: bedarfsgerechte Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche insb. des Fuß- und Radverkehrs, des Weiteren des ÖPNVs; Maßnahmen/Projekte können unter anderem sein: • Aufwertung/Gestaltung/Verkehrsberuhigung der Ortseingänge (u.a. Werster Straße/L546, siehe Dorferneuerung Volmerdingsen V5) • Prüfung von Chancen/Grenzen absenkbarer Poller an den Innenstadteingängen zur Verkehrsberuhigung der Fußgängerzone • Kaiser-Wilhelm-Platz sowie dessen Anbindung an den	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A2, A3, A4, B1, B2, E1, E2, E3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Kurpark (siehe ISEK Projekt-Nr. B3)								
Ruhender Verkehr	Sanierung der Parkbauten	Stadt, Stadtwerke	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	statisches Wegeleitsystem zu großen Parkplätzen/Parkbauten, eindeutige Benennung von Parkplätzen/Parkbauten (siehe auch Parkleitkonzept 2021)	Stadt, Stadtwerke	680.000 €	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Prüfung von Chancen/Grenzen einer Veränderung der Parkraumbewirtschaftung, um mehr Verkehr in die Parkbauten zu lenken und den öffentlichen Raum zu entlasten	Stadt	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Prüfung von Chancen/Grenzen vergünstigter Monatstickets für Einzelhändler, Selbstständige, Beschäftigte in der Innenstadt für	Stadt, Stadtwerke	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Parkbauten; Ansätze gibt es bereits, sie könnten ausgebaut und beworben werden								
	vergünstigtes Parken in Parkbauten beim Einkauf in der Innenstadt, Umstellung des Abrechnungssystems auf ein Online-Verfahren	Stadt, Stadtwerke	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich HDZ	Stadt, HDZ	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Abstellplatz für Reisebusse an der Südbahnstraße inkl. Parkverbot für Reisebusse in der Parkstraße	Stadt	-	Innenstadt, Südstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Gering	X		
	Wohnmobilstellplatz im Siel neben dem neuen Hallenbad (im Bau), weitere 4-5 Stellplätze an der Südbahnstraße	Stadt	-	Innenstadt, Werste	E1	Gering	X		
	Entlastung des Kaiser-Wilhelm-Platzes vom ruhenden Kfz-Verkehr (siehe auch 6.4.2)	Stadt	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Aufstellen einer kommunalen Stellplatzsatzung	Stadt	-	Stadtweit	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Mittel	X		
	Maßnahmenprogramm zum Ausbau der E-Ladesäuleninfrastruktur für Pkw, ggf. Wasserstoff (bspw. für den Schwerverkehr) • Ladeinfrastruktur in Parkbauten (im Rahmen von Sanierungen) schaffen • Vorgaben für Ladeinfrastruktur über eine kommunale Stellplatzsatzung für private Bauvorhaben	Stadt, Stadtwerke	Ca. 25.000 € je Ladesäule	Stadtweit	B3	Hoch	X		
City-Logistik-Konzept Innenstadt	City-Logistik-Konzept für die Innenstadt (zunächst auf Basis von Ladezonen und Lastenrädern)	Stadt, KEP-Dienstleister	-	Innenstadt	E2	Mittel		X	

6.5 Handlungsfeld Querschnitt

Neben den Maßnahmen der einzelnen Verkehrsarten gewinnt auch die Verknüpfung von Verkehrsmitteln, Kommunikationsarbeit sowie insgesamt eine Veränderung des Verständnisses in der Planung, aber auch bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie den in Bad Oeynhausen Arbeitenden weg vom Verkehr und hin zu einer ganzheitlichen Mobilität über alle Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung. Ein Modal Shift zu Gunsten des Umweltverbundes wie von der Stadt Bad Oeynhausen als klare Zielvorgabe formuliert kann nur gelingen, wenn sich das Mobilitätsverständnis in der Stadt bei allen Akteuren fundamental ändert. Hierzu und auch zur Stärkung des Umweltverbundes sind eine entsprechende Aufklärungsarbeit, Kommunikation und die möglichst einfache Nutzung der Angebote des Umweltverbundes unerlässlich.

Das Handlungsfeld der Querschnittsthemen umfasst daher:

Q 1: Multi- und Intermodalität

Q 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Q 3: Schulisches Mobilitätsmanagement

Q 4: Integration und Koordination des Mobilitätsmanagements

Q 5: Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit

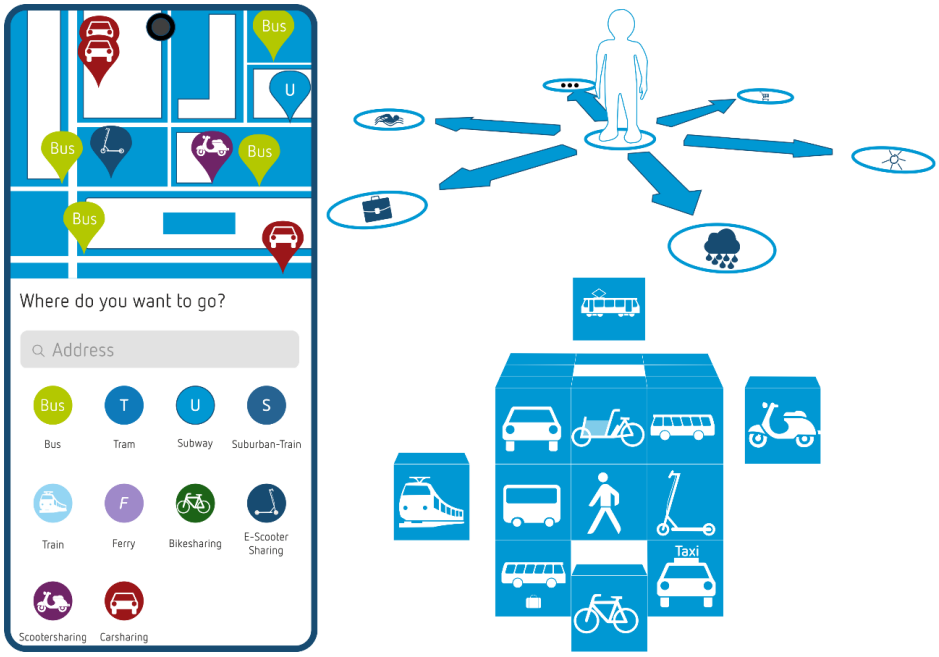
Q 6: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

6.5.1 Multi- und Intermodalität

Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges sowie die generelle Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel nimmt weiter zu. Diesem Umstand wird unter anderem mit sogenannten Mobilstationen begegnet (siehe hierzu auch Kap. 6.3.2). Auch darüber hinaus sollten die Potenziale von Mobilitätsangeboten wie Carsharing, Park&Ride und Park&Bike geprüft und genutzt werden. Insgesamt sollte dabei der Mensch in den Mittelpunkt eines modernen Mobilitätssystems gestellt werden, indem die Wahl des Verkehrsmittels individuell erfolgt und dies die Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichert. Dabei sollte der Weg auch in der Stadt Bad Oeynhausen für die sogenannten Mobility as a Service (MaaS) Lösungen geebnet werden. MaaS stellt die Kombination von Transportdienstleistungen öffentlicher und privater Verkehrsanbieter auf Abruf über einen einheitlichen Zugang, der die Fahrt in einem MaaS-System erstellt und verwaltet, dar. Über eine so genannte Anwendungsprogrammierschnittstelle (API) werden Daten von externen Anbietern abgegriffen oder eingespeist, so dass alle Daten in einem standardisierten Format verfügbar sind. Außerdem gibt es einen einzigen Bezahlkanal anstelle von mehreren Ticketing- und Bezahlprozessen. MaaS überwindet damit die bestehende Grenze zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr hin zum öffentlichen Individualverkehr. Im besten Fall können die Nutzenden je nach Reisezweck, Wetterlage und Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel entscheiden, wie sie reisen möchten. MaaS

passt die Mobilität an die persönlichen Bedürfnisse des Einzelnen an und schlägt den Nutzenden alle möglichen Verkehrsmittel vor, um eine Reise von A nach B zu bewältigen[28].

Abbildung 71: Mobility as a Service



Quelle: Planersocietät

6.5.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

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

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

Um ein breites Arbeitnehmerspektrum anzusprechen, sind multimodale Angebote zu schaffen (vgl. auch Kap. 6.5.1). Eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kann durch ein

[28] UTIP (2019): 2 f.

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

Auch verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen können einen Beitrag zur Schadstoffreduktion liefern. So erleichtert eine Mobilitätskarte, die sämtliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auch Carsharing-Dienste einbezieht, die flexible Kombination von Verkehrsmitteln je nach Bedarf.

Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf das Herz- und Diabeteszentrum gelegt werden.

6.5.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Wichtig ist die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit zu leisten. Es gibt bereits Elternhaltestellen und ein Konzept für die Grundschule im Zentrum. Es empfiehlt sich weiterhin eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen. Mögliche Ansätze sind:

- Einführung und Evaluierung von Elternhaltestellen, Überarbeitung und Übertragung auf weitere Schulstandorte
- Wenn möglich, temporäre Sperrung von Straßen vor Grundschulen (Morgen- und Nachmittagsstunden) durch Beschilderung/Poller.
- Regelmäßige Überarbeitung der Schulwegepläne und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)-plänen, Koordinierung durch die Verwaltung
- Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen
- Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern
- Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung:
- Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projekttage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD)

Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain: Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen".

6.5.4 Integration und Koordination des Mobilitätsmanagements

Zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements sowie des Maßnahmenprogramms des Klimaschutzteilkonzeptes Klimafreundliche Mobilität bedarf es neben einem monetären Budget vor allem auch ausreichender zeitlicher Ressourcen. Soll das Thema Mobilitätsmanagement in Bad Oeynhausen künftig weiter nach vorne gebracht werden, kann dies nicht während des ohnehin bestehenden Tagesgeschäfts geleistet werden.

Zur dauerhaften Implementierung des Mobilitätsmanagements wird daher die Verstetigung sowie die verbesserte Bewerbung und Kommunikation der entsprechenden Stelle als Mobilitätsmanager*in in der Verwaltung empfohlen. Eine weitere Aufgabe könnte die federführende Begleitung der Maßnahmenumsetzung dieses Konzepts und ihrer Koordination sowie der Kompetenzabgabe an die Fachämter sein. Zudem wäre die Person Ansprechpartner*in innerhalb der Verwaltung und auch für Fragen aus der Bürgerschaft in allen Belangen zum Thema Mobilität. Gleichzeitig sorgt sie dafür, dass die unterschiedlichen Anforderungen der Mobilitätsarten bei allen Planungen mitgedacht werden.

6.5.5 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Bad Oeynhausen sollte weiterhin und ganzheitlich fortgeführt werden. Vor allem Orte und Straßen, die Kinder und Jugendliche auf ihrem täglichen Weg zur Schule passieren, stellen besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit dar. Hier ist von jedem Verkehrsteilnehmenden erhöhte Aufmerksamkeit gefordert. Zudem müssen die Straßenräume übersichtlich und auch aus kindlicher Perspektive verständlich sein. Ausreichend breite Geh- und Radwege, zusätzliche Markierungen, sichere Querungsanlagen und für Kinder verständliche Beschilderungen sollten daher zum Standard entlang der Schulwege gehören.

Dies gilt aber auch für die Wegeverbindungen bzgl. älteren Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigungen.

Besonderes Augenmerk sollte des Weiteren auf die Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf den Radverkehr gelegt werden. Neben der Verbesserung der Infrastruktur können auch Aufklärungskampagnen, zum Beispiel zur Gefahr des Radfahrens in Gegenrichtung, die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Dies gilt auch für entsprechende Kampagnen im Herbst, ggf. auch mit Verteilung von Warnwesten.

6.5.6 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein fahrrad- sowie fußgängerfreundliches Klima zu etablieren und Verkehre vom MIV auf das Fahrrad bzw. Fußwege zu verlagern. Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit- und Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die derzeit vorwiegend mit dem Auto unterwegs sind. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen gezielt anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie der Klimaschutzaspekt.

Die Kampagnen und Aktionen können sich z.B. für das Radfahren speziell an Arbeitnehmer/ -geber (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit"), an Kinder/ Jugendliche (z.B. „Kindermeilenkampagne", „Mit dem Rad zur Schule") oder an Kunden des Einzelhandels (z.B. „Einkaufen mit dem Rad") richten. Mit dem bereits in Bad Oeynhausen etablierten Projekt STADTRADELN können alle Zielgruppen erreicht werden. Diese Aktivitäten im Radverkehrsbereich sollten für die kommenden Jahre generell fortgeführt und intensiviert sowie stärker beworben werden.

Jede Kampagne sollte durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Stadt) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsent gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren. Die geplanten Maßnahmen und Programme können gemeinsam unter einer Dachmarke vermittelt werden.

Abbildung 72: Kampagne für Lastenräder

Quelle: ADFC

6.5.7 Übersicht über die Maßnahmen der Querschnittsthemen

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Multi- und Intermodalität	Potenziale der Integration von Carsharing in das Mobilitätsangebot; Prüfung der Potenziale von P+R, Mitfahrerparkplätzen, Bike & Ride und Park & Bike im Zusammenspiel mit Mobilstationen und Mobilpunkten (siehe 6.3.2)	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, ZMN	Je nach Maßnahme	Innenstadt	B1, B5, F1	Mittel		X	
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Förderung des ÖPNVs und Radverkehrs durch Unternehmen durch bessere Serviceangebote und Motivation/Information der Mitarbeiter, z.B. Angebot von Duschen für Radfahrer, Fahrzeugpooling, Integration eines Carsharings, Werksfahrräder, Jobtickets, Mobilitätsbudget	Stadt, IHK, Unternehmen	-	Stadtweit	B4, B2, F4	Hoch	X		
Schulisches Mobilitätsmanagement	Verstärkte Aufstellung von Schulwegplänen, koordiniert von der Stadtverwaltung in Zusammenarbeit	Stadt, Schulen, Polzei, Verkehrs-	2.000€/a	Stadtweit	A1, A2, A3, C1, F4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	mit Schulen, Elternvertretern, Kindern, Polizei	wacht, Elternvertretung							
Integration und Koordination des Mobilitätsmanagements	Verwaltungsinterne Integration und Koordination von Maßnahmen des betrieblichen, verwaltungsinternen und schulischen Mobilitätsmanagements (ggf. feste Personalstelle)	Stadt		Stadtweit	F	Mittel	X		
Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	Maßnahmenprogramm zur Schulwegsicherheit, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur verstärkten Bewusstseinsbildung ("Veränderung beginnt im Kopf"), ggf. kommunaler Sicherheitsauditor (bspw. angedockt an Mobilitätsmanager-Stelle oder an die Radverkehrsplanung) • Schulwegsicherheit in Schulumfeldern, insb. am Schulzentrum Nord, Straße "In der Wiehwisch" (2019 drei Unfälle mit Verunglückten)	Stadt, Polizei, Verkehrswacht, Schulen		Stadtweit	A1, A2, A3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	• Verbesserung der Radwegeinfrastruktur auf den Hauptverkehrsstraßen oder Ausbildung sicherer Alternativrouten, siehe hierzu das Handlungsfeld 1 Radverkehr								
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	Aufbau einer zentralen Internetinformation inkl. App-Unterstützung: Fahrradroutennetz, touristische Routen, Informationen zu Servicestationen/Werkstätten, zertifizierten Übernachtungsmöglichkeiten, Vernetzung mit regionalen touristischen Seiten; Fußverkehr/Wanderwegenetz, Aktionen/Kampagnen wie bspw. das Stadtradeln, Bewerbung und Aufnahme in die AGFS	Stadt, ADFC, VCD, Kreis Minden-Lübbecke	5.000€/a	Stadtweit	F5	Hoch	X		

7 Ausblick und weiteres Vorgehen

Mit der Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität liegt ein Konzept vor, dessen Maßnahmen in Verbindung mit dem ersten Masterplan klimafreundliche Mobilität sowie bestehenden Planungen der Stadt Bad Oeynhausen wie dem ISEK oder den Planungen zum RS3 dazu geeignet sind die überaus ambitionierten Ziele der Stadt in Hinsicht auf den Modal Shift zu erreichen. Um dies zu gewährleisten gilt es die vorgeschlagenen Maßnahmen konsequent umzusetzen und den Umweltverbund ebenso konsequent zu stärken.

Die Fortschreibung des Masterplan klimafreundliche Mobilität soll somit die zukünftigen Aufgaben der Verwaltung koordinieren und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Maßnahmen. Die Umsetzung erfolgt durch die weitere Ausarbeitung und Realisierung von (Einzel-)Maßnahmen, Projekten, Programmen und Konzepten oder durch die Übernahme der Ergebnisse in andere Planungen, wie z. B. in die Flächennutzungsplanung.

Die im Handlungskonzept enthaltenen, z. T. innovativen Ansätze und Ideen sind nicht nur als Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie prägen die Entwicklung der Stadt als Ganzes.

8 Anhang

8.1 Übersicht über alle Maßnahmen

Maßnahmen im Fußverkehr

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Fußwegenetz in der Innenstadt und in Stadtteilen	Definition wichtiger Fußwegeachsen in der Innenstadt und in den Stadtteilen (Planungsnetz für eine zielgerichtete Fußwegeplanung komplementär zum Radverkehrs-Zielnetz) sowie Hierarchisierung in Flanierrouten und Hauptwege	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
Optimierung des Fußwegenetzes	Maßnahmenprogramm zur Umsetzung wichtiger Hauptwege: Sanierung, Verbreiterung, Oberflächenoptimierung etc; wichtige Projekte unter anderem: • Neuer Fußweg Glockenbrink	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	• Wegeverbindung im Anschluss an sowie im Sielpark • Sanierung maroder Holzbrücken in Stadtteilen und Ersetzen/Umbau/Erneuerung mit alternativen Materialien zu Holz								
	Wegeverbindungen in Parkanlagen z.B. Bad Oeynhausener Schweiz: Oberflächenqualität, Barrierefreiheit, Attraktivierung der Möblierung/Spielgelegenheiten (siehe ISEK Projekt-Nr. A15, E7)	Stadt	Spiel-, Sitz, Begrünungselemente 1.200€/St.	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
	Anpassung der Fußgängerzone nördlich der Klosterstraße und westlich der Paul-Baehr-Str. für ein städtebaulich einheitliches Erscheinungsbild, Möblierungs- und Begrünungselemente (siehe ISEK Projekt-Nr. B1)	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Anbindung an das Wanderwegenetz Teutoburger Wald (Maßnahme im Themenfeld Tourismus) und Maßnahmen, um das Wanderwegenetz wieder bekannter zu machen	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
Attraktive Fußwegeachsen: Flanierrouten	Maßnahmenprogramm für mehr Sitzgelegenheiten, Spielgelegenheiten sowie die Begrünung zur Ausbildung hochwertiger Flanierrouten (entsprechend ihrer Bedeutung, siehe 6.1.3) • Sitz- und Spielrouten in der Innenstadt und in Stadtteilen (Spielrouten in Kombination mit Schulwegplänen) • Beschilderung von Sitz- und Spielrouten und Aufnahme in digitale Karten	Stadt	1.200€/St.	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Barrierefreiheit: Stadt ohne Stufen	Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit: Definition von Standards und dauerhafte Umsetzung der Barrierefreiheit in der Innenstadt, an Haltestellen und in Stadtteilen, wichtige Projekte unter anderem: • Umsetzung von Maßnahmen aus dem Abschlussbericht „Barrierefreie Innenstadt Bad Oeynhausen" • Johanniterstraße (Vorbild Luisenstraße) • Neugestaltung der Treppenanlage am Bahnhofsvorplatz zur besseren Vernetzung des Bahnhofs mit der Innenstadt und Reduzierung der Barrierewirkung (siehe ISEK Projekt-Nr. E4)	Stadt	Taktiles Leitsystem 26€/ lfd. Meter	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Straßenquerungen und Querungshilfen	Maßnahmenprogramm für (barrierefreie) Straßenquerungen: Mittelinseln, Fußgängerüberwege, ggf. Fußgänger-LSA, vorgezogene Seitenräume/Gehwegnasen (v.a. im Nebenstraßennetz), insb. barrierefrei; wichtige Maßnahmen unter anderem: • Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilzentren von Werste (bspw. Werster Straße in Werste), Eidinghausen und Rehme • Werster Straße, Ecke Dingelkamp • Werrestraße, Ecke Auf den vier Stücken • Stüher Straße • Glockenbrink • Volmerdingser Straße, auf	Stadt	8.000€ - 150.000€ je nach Maßnahme	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Höhe der Kirche Volmerdingsen • Hermann-Löns-Straße • Detmolder Straße								
Bessere Durchlässigkeit im Fußwegenetz	Vermeidung von Umwegen, verbesserte Querbarkeit über neue (Werre-)Brücken, Anbindung der Innenstadt/Bahnhof an die nördlichen Stadtgebiete, Maßnahmen für subjektive Sicherheit in Unterführungen und deren optische Aufwertung als Eingänge in die Innenstadt	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		
Optimierung des Fußgängerleitsystems	Siehe Parkraumkonzept 2019: Weiterentwicklung des Fußgängerleitsystems mit Aufnahme der Parkbauten, bessere Besucherlenkung von den Parkbauten aus in die Innenstadt und zurück, Barrierefreiheit der Parkbauten, Mehrsprachigkeit des Fußgängerleitsystems, Ergänzung mit App-Integration, zum	Stadt	-	Stadtweit	C1, C2, C3, D1, D3, D4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Beispiel über einen QR-Code auf den Wegweisern								

Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Regionale Radverkehrsanbindungen	Bau des RS3 und Anbindung an das örtliche Radwegenetz. Wichtige Projekte unter anderem: • Am Kokturkanal • Radweg In der Ahe • Radfahrerfreundlicher Umbau von Kreuzungen entlang der B61	Stadt, Straßen.NRW	3.620.000€	Innenstadt	D2	Hoch	X		
	Attraktive stadtgrenzenüberschreitende Radverbindungen mit komfortabler Breite und möglichst direkter Führung, zum Beispiel nach Porta Westfalica und Vlotho	Stadt, angrenzende Kommune	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Mittel		X	
Ausbau der Radinfrastruktur	Herstellung hochwertiger Radverkehrsachsen	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Schließung noch bestehender Netzlücken auf wichtigen Verbindungen. Zu den wichtigen zählen unter anderem: • Herforder Straße • Ringstraße • Anbindung Flutmulde an die Stadtachse (kleines Siel) • Bergkirchener Straße • Weserstraße (Hüffer Straße bis Oberbecksener Straße)	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		
	Herstellung von Fahrradstraßen für attraktiv Radverkehrsachsen, wichtige Projekte unter anderem: • Schwarzer Weg • In der Ahe • Tannenbergstraße • Detmolder Straße (ab Weserstraße), Ostkorso, Von-	Stadt, Straßen.NRW	85€ pro lfd. Meter	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Moeller-Straße, Am Kurpark (bis Fußgängerzone) • Dörgen								
	Verbesserung bestehender Radinfrastrukturen hinsichtlich der Breite/des Komforts/der Verkehrssicherheit mit einem dauerhaften Maßnahmen-/Sanierungsprogramm, wichtige Projekte unter anderem: • Eidinghausener Straße • Steinstraße • Dehmer Straße (erfolgt im Rahmen des Baus des RS3)	Stadt, Straßen.NRW	130€/m²	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	
	Umbau von Knotenpunkten für mehr Verkehrssicherheit und zur Beschleunigung des Radverkehrs in einem dauerhaften Maßnahmenprogramm, wichtige Projekte unter anderem:	Stadt, Straßen.NRW	Bis zu 250.000€ pro Knoten	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	• Detmolder Straße / Lessingstraße / Weserstraße; Planung vorhanden, Realisierungsmöglichkeiten werden geprüft • Steinstraße / Portastraße (Beschleunigung des Radverkehrs zur weiteren Attraktivierung der vorgeschlagenen Fahrradstraße im Verlauf der Portastraße) • Steinstraße / Königstraße • Steinstraße / Mindener Straße / Eidinghausener Straße (im Zuge der Planungen des RS3 sowie Neubau "Medical City Plaza" mitzudenken) • Eidinghausener Straße / Dörgen / Schwarzer Weg (bessere Querbarkeit der Kreuzung in Ost-West								

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Richtung im Zuge der Realisierung der Fahrradstraße Dörgen) • Werster Straße/Stüher Straße (direkte Querbarkeit des Kreuzungspunktes in Nord-Süd-Richtung) • Triftenstraße/Weserstraße/Hermann-Löns-Straße • Bachstraße/Weserstraße/Hüffer Straße (als Abschluss bzw. Anfangspunkt der Fahrradstraße) • Knotenpunkte entlang der Eidinghausener Straße								
	Vor allem neue Brücken über die Werre (z.B. zwischen Eidinghausen und Werre-Park sowie an der	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Verbesserung der Durchlässigkeit im Radverkehrsnetz	Straße Auf den vier Stücken). Weitere neue bzw. zu verbessernde Brücken: • Karbach / Diesterwegstraße • Turnierplatz • Schwarzer Weg • Prinzenwinkel / In der Ahe • Sielwehrbrücke / Sielpark (siehe ISEK Projekt-Nr. 6-E) • Instandsetzung der Brücke am Jordansprudel								
	Weitere Öffnungen von Einbahnstraßen in Gegenrichtung entsprechend der Voraussetzungen der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen"	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	
Radabstellanlagen	Maßnahmenprogramm für Radabstellanlagen und Qualifizierung bestehender Radabstellanlagen: Programm für mehr überdachte und	Stadt, Straßen.NRW	650€ pro Anlehnbügel	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch		X	

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	abschließbare Radabstellanlagen, zum Beispiel • in der Innenstadt • am Südbahnhof • an wichtigen Haltestellen • Ausbau der Anlagen am Herz- und Diabeteszentrum • an Unternehmen/Betriebsstandorten (Ansatzpunkte über ein Maßnahmenprogramm betriebliches Mobilitätsmanagement sowie über eine Stellplatzsatzung) • Programm für mehr Radanlehnbügel auch in den Stadtteilzentren								
Weiterentwicklung des Fahrradverleihs	Evaluierung und ggf. weiterer Ausbau von OeynRad; darüber hinaus Integration von Lastenrädern in große Wohnungsbauvorhaben als	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Angebot für Mieter (Ansatzpunkt: kommunale Stellplatzsatzung)								
Service und Komfort	Vor allem einfache oder organisatorische Maßnahmen sowie Informationsangebote, um das Radfahren attraktiver zu machen, unter anderem: • Winterdienst und Schadensbeseitigung • Servicestationen im Stadtgebiet sowie am Weser-Radweg (insb. mit Luftpumpe und Schlauchomat) • weitere Qualifizierung des sich in Bau befindlichen Fahrradparkhauses Nordbahnhof über Service-Maßnahmen wie Luftpumpe, Schlauchomat etc. • Zertifizierung fahrradfreundlicher Unterkünfte	Stadt, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A1, D2, D3, E1	Hoch	X		

Maßnahmen-feld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	(ADFC-Siegel Bed+Bike) und Publikation dieser auf einer städtischen Informations-seite zum Radverkehr • Kommunikation eines Küm-merers für den Radverkehr bzw. Radverkehrsbeauf-tragten"								

Maßnahmen im ÖPNV

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Optimierung und Flexibilisierung des städtischen ÖPNV	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung bislang unterversorgter Bereiche, das betrifft vor allem • Dehme Südost und Klei • Stadtteilzentrum Wulferdingsen • die Verbindung zwischen Oberbecksen und Babbenhausen	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
	Integration eines "On-Demand-Systems" zur Verbesserung der äußeren Stadtbereiche sowie zur Ergänzung des ÖPNVs abends/nachts/am Wochenende/feiertags	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3, F2	Hoch	X		
	Bessere Vertaktung von Bus und Bahn am Südbahnhof	Stadt, MHV	-	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Bessere Anbindung des Freizeit-/Wandergebietes Wiehengebirge von der Innenstadt aus	Stadt	-	Innenstadt, Bergkirchen	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel		X	
	Prüfung der Potenziale autonomer Fahrzeuge, z.B. zur Verbindung der beiden Bahnhöfe und/oder in Kombination mit einen On-Demand-System	Stadt, MHV, Stadtwerke	300.000€	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3, , F1, F2	Mittel		X	
Bahnhöfe und Haltestellen	Vorhalten eines leistungsfähigen, modernen ZOBs, Integration von Fahrradparken	Stadt, MHV	-	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3, F1	Hoch	X		
	Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilstationen; Prüfung, ob das Parkhaus Sültebusch am Nordbahnhof verstärkt für P+R genutzt werden kann und Verknüpfung mit dem Fahrradparkhaus (derzeit im Bau)	Stadt, MHV	100.000€	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3, F1	Hoch	X		
	Mobilpunkte in Quartieren, Gewerbegebieten und auch neuen Wohn- und Gewebegebieten mit Einbindung von OeynRad	Stadt, MHV	25.000€	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3, F1	Mittel		X	

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Maßnahmenprogramm zur Aufwertung von Haltstellen (Barrierefreiheit, Überdachung, Sitzgelegenheiten, wo sinnvoll und möglich Radabstellmöglichkeiten und an höher frequentierten Haltestellen digitale Informationsanzeigen), u.a. Bushaltestelle Meyerfreundweg; ein Maßnahmenprogramm ist derzeit in Umsetzung, jährlich werden in den nächsten 3-5 Jahren 10 Bushaltestellen umgebaut	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
Stadtgrenzenüberschreitende ÖPNV-/SPNV-Anbindung	Positionierung der Stadt (in Abstimmung mit direkt profitierenden Umlandkommunen) für eine Stärkung der SPNV- und Fernverkehrsanbindung Bad Oeynhausens	Stadt, MHV	-	Innenstadt	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel		X	
	Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV mit fairen Tarifen und Fahrkartenpreise	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Tarife und Angebote, Marketing und Kommunikation	ggf. temporäre Sonderaktionen und Kombiangebote (bspw. für Touristen)	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Mittel	X		
	weiteres Marketing und Bewerbung des ÖPNV zur Gewinnung weiterer Fahrgastpotenziale	Stadt, MHV	5.000€/a	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
	Bewerbung des Klimatickets und des Klimaabos	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3	Hoch	X		
	verstärkte Digitalisierung (auch des Ticketverkaufes)	Stadt, MHV	-	Stadtweit	A1, B1, D5, E1, E3, F1, F2	Hoch	X		

Maßnahmen im Kfz-Verkehr

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Weiterentwicklung des Straßennetzes	Weiterentwicklung des Straßennetzes mit kurz- bis mittelfristiger Perspektive: • Prüfung u.a. von abschnittsweise Tempo 30/nachts Tempo 30 für mehr Verkehrssicherheit und weniger Emissionen (Beachtung der Empfehlungen des Lärmaktionsplans) • Prüfung der Schwerverkehrsführungen und, wo notwendig und sinnvoll, von Maßnahmen, um Belastungen zu reduzieren • Prüfung der Perspektiven unterschiedlicher Straßenräume, um Verkehr wo sinnvoll zu beruhigen und verträglicher abzuwickeln, zum Beispiel L546 Werster	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW	-	Stadtweit	B1, B2, E1, E2, E3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Straße im Ortsteil Werste								
	Entwicklung eines langfristigen Straßennetzes: "Schnell-" (Tempo 50) sowie "Langsamstraßennetz" (Tempo 30 und weniger) • Verkehrsberuhigung für sensible Bereiche • verstärkte Bündelung des Verkehrs auf weniger sensiblen Hauptverkehrsstraßen • Das Schnell-/Langsamstraßennetz geht über die derzeitigen Möglichkeiten der VwV-StVO hinaus und ist aktuell noch nicht umsetzbar, mit dem Konzept wird eine langfristige Perspektive formuliert	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A2, A3, A4, B1, B2, E1, E2, E3	Hoch		X	

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Integrierte Straßenraumgestaltung	Maßnahmenprogramm zur Anpassung von Straßenräumen an integrierte Grundsätze: bedarfsgerechte Berücksichtigung aller Straßenraumansprüche insb. des Fuß- und Radverkehrs, des Weiteren des ÖPNVs; Maßnahmen/Projekte können unter anderem sein: • Aufwertung/Gestaltung/Verkehrsberuhigung der Ortseingänge (u.a. Werster Straße/L546, siehe Dorferneuerung Volmerdingsen V5) • Prüfung von Chancen/Grenzen absenkbarer Poller an den Innenstadteingängen zur Verkehrsberuhigung der Fußgängerzone • Kaiser-Wilhelm-Platz sowie dessen Anbindung an den	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW	-	Stadtweit	A2, A3, A4, B1, B2, E1, E2, E3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Kurpark (siehe ISEK Projekt-Nr. B3)								
Ruhender Verkehr	Sanierung der Parkbauten	Stadt, Stadtwerke	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	statisches Wegeleitsystem zu großen Parkplätzen/Parkbauten, eindeutige Benennung von Parkplätzen/Parkbauten (siehe auch Parkleitkonzept 2021)	Stadt, Stadtwerke	680.000 €	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Prüfung von Chancen/Grenzen einer Veränderung der Parkraumbewirtschaftung, um mehr Verkehr in die Parkbauten zu lenken und den öffentlichen Raum zu entlasten	Stadt	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Prüfung von Chancen/Grenzen vergünstigter Monatstickets für Einzelhändler, Selbstständige, Beschäftigte in der Innenstadt für	Stadt, Stadtwerke	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Parkbauten; Ansätze gibt es bereits, sie könnten ausgebaut und beworben werden								
	vergünstigtes Parken in Parkbauten beim Einkauf in der Innenstadt, Umstellung des Abrechnungssystems auf ein Online-Verfahren	Stadt, Stadtwerke	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich HDZ	Stadt, HDZ	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		
	Abstellplatz für Reisebusse an der Südbahnstraße inkl. Parkverbot für Reisebusse in der Parkstraße	Stadt	-	Innenstadt, Südstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Gering	X		
	Wohnmobilstellplatz im Siel neben dem neuen Hallenbad (im Bau), weitere 4-5 Stellplätze an der Südbahnstraße	Stadt	-	Innenstadt, Werste	E1	Gering	X		
	Entlastung des Kaiser-Wilhelm-Platzes vom ruhenden Kfz-Verkehr (siehe auch 6.4.2)	Stadt	-	Innenstadt	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	Aufstellen einer kommunalen Stellplatzsatzung	Stadt	-	Stadtweit	A5, B3, B5, C2, C3, E1, F3	Mittel	X		
	Maßnahmenprogramm zum Ausbau der E-Ladesäuleninfrastruktur für Pkw, ggf. Wasserstoff (bspw. für den Schwerverkehr) • Ladeinfrastruktur in Parkbauten (im Rahmen von Sanierungen) schaffen • Vorgaben für Ladeinfrastruktur über eine kommunale Stellplatzsatzung für private Bauvorhaben	Stadt, Stadtwerke	Ca. 25.000 € je Ladesäule	Stadtweit	B3	Hoch	X		
City-Logistik-Konzept Innenstadt	City-Logistik-Konzept für die Innenstadt (zunächst auf Basis von Ladezonen und Lastenrädern)	Stadt, KEP-Dienstleister	-	Innenstadt	E2	Mittel		X	

Maßnahmen im Querschnittsthemenfeld

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
Multi- und Intermodalität	Potenziale der Integration von Carsharing in das Mobilitätsangebot; Prüfung der Potenziale von P+R, Mitfahrerparkplätzen, Bike & Ride und Park & Bike im Zusammenspiel mit Mobilstationen und Mobilpunkten (siehe 6.3.2)	Stadt, Kreis Minden-Lübbecke, ZMN	Je nach Maßnahme	Innenstadt	B1, B5, F1	Mittel		X	
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Förderung des ÖPNVs und Radverkehrs durch Unternehmen durch bessere Serviceangebote und Motivation/Information der Mitarbeiter, z.B. Angebot von Duschen für Radfahrer, Fahrzeugpooling, Integration eines Carsharings, Werksfahrräder, Jobtickets, Mobilitätsbudget	Stadt, IHK, Unternehmen	-	Stadtweit	B4, B2, F4	Hoch	X		
Schulisches Mobilitätsmanagement	Verstärkte Aufstellung von Schulwegplänen, koordiniert von der Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit Schulen, Elternvertretern, Kindern, Polizei	Stadt, Schulen, Polzei, Verkehrs-	2.000€/a	Stadtweit	A1, A2, A3, C1, F4	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
		wacht, Elternvertretung							
Integration und Koordination des Mobilitätsmanagements	Verwaltungsinterne Integration und Koordination von Maßnahmen des betrieblichen, verwaltungsinternen und schulischen Mobilitätsmanagements (ggf. feste Personalstelle)	Stadt		Stadtweit	F	Mittel	X		
Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	Maßnahmenprogramm zur Schulwegsicherheit, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur verstärkten Bewusstseinsbildung ("Veränderung beginnt im Kopf"), ggf. kommunaler Sicherheitsauditor (bspw. angedockt an Mobilitätsmanager-Stelle oder an die Radverkehrsplanung) • Schulwegsicherheit in Schulumfeldern, insb. am Schulzentrum Nord, Straße "In der Wiehwisch" (2019 drei Unfälle mit Verunglückten)	Stadt, Polizei, Verkehrswacht, Schulen		Stadtweit	A1, A2, A3	Hoch	X		

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Akteure	Kosten	Ortsteil	Zielbezug	Priorität	Umsetzungshorizont		
							Bis 2025	2025-2030	Nach 2030
	• Verbesserung der Radwegeinfrastruktur auf den Hauptverkehrsstraßen oder Ausbildung sicherer Alternativrouten, siehe hierzu das Handlungsfeld 1 Radverkehr								
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	Aufbau einer zentralen Internetinformation inkl. App-Unterstützung: Fahrradroutennetz, touristische Routen, Informationen zu Servicestationen/Werkstätten, zertifizierten Übernachtungsmöglichkeiten, Vernetzung mit regionalen touristischen Seiten; Fußverkehr/Wanderwegenetz, Aktionen/Kampagnen wie bspw. das Stadtradeln, Bewerbung und Aufnahme in die AGFS	Stadt, ADFC, VCD, Kreis Minden-Lübbecke	5.000€/a	Stadtweit	F5	Hoch	X		

8.2 Kartenwerke

ERST IM ENDGÜLTIGEN ENDBERICHT

8.3 Anregungen aus dem Ideenmelder

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
40-64 Jahre	Barrierefreiheit	An der Einmündung der Flachsbleiche in den Dörgen sind die Bordsteine nicht abgesenkt. Für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle oder Kinder bis zum vollendeten Lebensjahr sind die extrem unprkatische und gefährliche Stellen. Hier gab es schon offene Ellenbogen und zahlreiche Abschürfungen der Haut.	1	0
keine Angabe	Barrierefreiheit	Vom Parkplatz œAm Osterbachâ€œ Richtung Klinik Am Osterbach, ist der Bürgersteig nicht abgesenkt. (an den Altglastonnen).Dies Hindernis ist für Klinikpatienten mit Rollatoren und Rollstühlen nicht zu überwinden. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen.	0	0
25-39 Jahre	Barrierefreiheit	Der Bürgersteig entlang der Brücke ist weder mit einem Kinderwagen noch mit einem Rollstuhl befahrbar. Man muss auf die viel befahrene Straße ausweichen.	0	0
25-39 Jahre	Barrierefreiheit	Kommt man aus dem spielenbusch und möchte auf die andere Straßenseite, wo sich ein Bürgersteig befindet, muss man oft lange warten um die Volmerdingsener Straße überqueren zu können. Die Autos fahren dort sehr schnell und es gibt keine Fußgängerampel oder ähnliches. Das ist insbesondere für Kinder lebensgefährlich. Zudem gibt es auch keinen abgesenkten Bordstein so dass man mit Kinderwagen oder Fahread kaum auf den sicheren Bürgersteig gelangen kann. Der Spielenbusch wird von vielen zum Spazieren oder Fahrrad fahren genutzt und ist zudem ein Schulweg!!! Bzw müssen die Kinder die Volmerdingsen Straße überqueren um zur Schule zu kommen. Hier muss dringend was passieren.	0	0
40-64 Jahre	Fußverkehr	Hier ist nicht das easyfit. Die Firma heißt RS Sport und Gesundheitszentrum GmbH die hier seit 2015 das Gesundheitszentrum Vitafit betreibt. Zu dem sind die Grünanlagen für Fuß und Radweg die dort Richtung Zentrum führen bis zur Auffahrt A30 nahezu unbenutzbar.	0	0
65 Jahre und älter	Fußverkehr	Der bezeichnete Weg zwischen der Brücke über den Osterbach und der Brücke über den Siek ist sehr zugewachsen, auch von Dornen. Ein umgestürzter Baum bildet ein weiteres Hindernis. Die Passage wird zunehmend schwierig. In der Zeckenzeit steigt das Risiko, sich diesen Parasiten einzufangen.	1	0
40-64 Jahre	Fußverkehr	Die Fußgänger- und Radfahrerampeln zur Querung der Mindener Straße schalten bei jedem Umlauf nur dann auf Grün, wenn ausreichend vorher der Anforderungstaster betätigt wurde. So kommt es recht häufig vor, dass zu Fuß Gehende oder Fahrrad Fahrende zwei Umläufe des MIV abwarten müssen. Da die Kreuzung uns noch ein paar Jahre erhalten bleibt, ist hier eine Lösung zu schaffen, bei welcher der Rad- und Fußverkehr bei jedem Umlauf automatisch grün bekommt. Das Alter der Ampelanlage halte ich für ein vorgeschobenes Argument. Dann überbrückt man den Anforderungstaster!	4	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
40-64 Jahre	Fußverkehr	Theoretisch ist hier kein MIV-Verkehr erlaubt. In der Praxis fahren regelmäßig Taxen durch die zu weit außeinanderstehenden Betonpoller um die Fußgänger herum in die Fußgängerzone, um Wege abzukürzen. Hier sind idealerweise die Poller so zu versetzen, dass ein PKW nicht durchfahren kann.	4	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	Gehweg "glätten" für Senioren eine Zumutung!	1	0
keine Angabe	Fußverkehr	Der Berg über der ehemaligen Mülldeponie dient seit längerem partiell als Schrottplatz für ausgediehnte landwirtschaftliche Fahrzeuge und Maschinenteile. Das muss nicht sein.	0	0
keine Angabe	Fußverkehr	Der Weg an der Weser in Dehme ist am Wochenende für Fussgänger zeitweise nicht mehr gefahrlos nutzbar auf Grund des Fahrrad- und Inliner-Verkehrs.	4	0
keine Angabe	Fußverkehr	Tempo 30 entlang der Bebauung völlig ausreichend, Hofausfahrten & abzweigende Straßen sind schwer einsehbar. Oftmals sind Fahrzeuge zu schnell unterwegs. Häufig Einschränkungen auf Grund des Veranstaltungen im Gemeindehaus - trotzdem kein Limit?! Dort wohnen viele Kinder und ältere Bewohner der Stadt, was spricht gegen Tempo 30	1	1
keine Angabe	Fußverkehr	Wann wird hier endlich der Fuß/Radweg neu verlegt?	0	0
keine Angabe	Fußverkehr	Bürgersteig nicht benutzbar mit Kinderwagen	0	0
keine Angabe	Fußverkehr	30!! Fährt hier niemand. Verkehrshügel wären toll	0	0
keine Angabe	Fußverkehr	Die Reaktionsphase der Fußgängerampel (wichtig auch für Schüler) gestaltet sich für Fußgänger/ Radfahrer entschieden zu lang. Besser funktioniert das in Herford am Bahnhof.	1	0
keine Angabe	Fußverkehr	Um die Hauptstraße hier überqueren zu können sind beinahe sprinterqualiäten gefragt. Ausserhalb der 7 bis 17 Uhr 30kmh-Zeit jedenfalls.	1	0
keine Angabe	Fußverkehr	Fußgängerampel seit Monaten außer Betrieb	2	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	Leider fehlen auf dem gesamten Weg an der Werre entlang Mülleimer. Vom Freibad bis zum Werre Park z.B gibt es einen einzigen Mülleimer - am Freibad. So sieht leider die Strecke auch oft aus. Hundekot wird liegen gelassen und der Müll in Büschen und Sträuchern entsorgt.	1	0
40-64 Jahre	Fußverkehr	An der Wöhrener Str. ist überhaupt kein Fuss- u. Radweg, was für viele Grundschüler der Grund ist weswegen sie zur Schule gebracht werden. An der Wöhrener Straße ist es ohne Fussweg gefährlich für Fussgänger. Des weiteren gibt es in dem Bereich zwischen Dehme u. Wöhren keine Busverbindung womit Schüler zur Grundschule kommen könnten. Dies Anmerkung gilt ebenfalls für den Radverkehr und den ÖV	1	0
keine Angabe	Fußverkehr	Engpass für Fussgänger wegen der Aussengastronomie des Delphi. 2 Personen können nicht nebeneinander gehen. Fußgängerbegegnungsverkehr ist schwierig. Und das direkt an der Straßenecke.	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
18-25 Jahre	Fußverkehr	In Rehme: Auf dem Köppen gibt es leider keine straßenbeleuchtung, abends beim gassi gehen übersehen die Autofahrer die Fußgänger. Um bitte an die Stadt diese Straße zu überprüfen.	2	0
65 Jahre und älter	Fußverkehr	Nebenstraßen werden als Zubringer zur A30 genutzt,	1	0
keine Angabe	Fußverkehr	Das Überqueren der Straße ist hier sehr gefährlich, da diese zu beiden Seiten aufgrund der Streckenführung nur sehr schwer einzusehen ist. Fußgänger sind bei hoher Geschwindigkeit erst recht spät zu erkennen.	0	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	Plato am Ententeich im Siel ist Marode, Morsch und sehr gefährlich für Kinder. Die Bretter sind schon lose und die eine Seite des Platos neigt sich schon genau Wasser. Ich bitte um schnellst mögliche Reparatur, da mein Sohn sehr gerne dort ist am Ententeich.	0	0
40-64 Jahre	Fußverkehr	Hier beginnt â€œeigentlichâ€œ die Fußgängerzone... Naja, aber hier fahren regelmäßig Autos (auch zwischen 10:30 Uhr und 19 Uhr) rein, um â€œmal eben zur Bankâ€œ zu fahren. Hier sollten versenkbare Poller hin, die das einfach unmöglich machen.	2	0
keine Angabe	Fußverkehr	Im Kurpark -auch auf den breiten Wegen- keinerlei Radverkehr zulassen. Hier haben die Kurgäste / Besucher Vorrang. Es gibt gute Radwege um dern Kurpark herum. Die Fußgänger, häufig mit Kindern müssen hier einmal ungestört â€œwandelnâ€œ können.	0	0
65 Jahre und älter	Fußverkehr	Verbesserung der Überquerung der Volthoer Straße für Fußgänger /Radfahrer (Querungshilfe mit Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit für Kfz) , da hier die Anbindung von Alt_Rehme an den Weserraum ist.	1	0
40-64 Jahre	Fußverkehr	Die Ampel an diesem Fußgängerüberweg braucht (je nach Tageszeit?) unglaublich lange um den Füßgängern Grün zu schalten.	0	0
40-64 Jahre	Fußverkehr	An dieser Stelle des Schulwegs zur Grundschule (und zu den Schulen weiter westlich) gibt es eine Engstelle (Gehwegbreite). Ich möchte anregen dieser Stelle im Rahmen der Straßenverlegung/Neubau der Grundschule Eidinghausen ein besonderes Augenmerk zu schenken. Viele Grundschüler fahren zudem mit dem Fahrrad auf dem Gehweg.	0	0
65 Jahre und älter	Fußverkehr	Verbesserung des Rad-Gehweges von der Musikschule Richtung Oeynhauser Schweiz. Beleuchtung, Abflachung der steilen Teilbereiche	0	0
65 Jahre und älter	Fußverkehr	Entfernung des sehr groben Schotters. Einbau einer wassergebundenen Decke. Der Weg ist für Kinderwagen, Rolatoren, Radler z.Zt. sehr schlecht nutzbar	0	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	An der Fußgängerampel fahren sehr häufig Autos über Rot wenn Sie aus der Uhlandstr. kommend in Richtung Lohe fahren. Hier gab es für mich und meine Frau schon häufig brenzlige Situationen.	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
25-39 Jahre	Fußverkehr	Warum gibt es auf der Bahnhofstraße nicht mehr Zebrastreifen, auch als Alternative zu Fußgängerampeln. Dies sollte doch auch den Verkehrsfluss erheblich verlangsamen, oder?	0	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	Hier wäre ein Verkehrsberuhigter Bereich angebracht, da diese Straße gerne als Abkürzung genutzt wird, um den Bereich der Schule zu vermeiden und dann entsprechend auch schneller als 30km/h gefahren wird. Zudem werden hier gerne Grundschulkinder Ein- und Ausgeladen und die Straße als zusätzlicher Parkplatz der Grundschule missbraucht.	0	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	In diesem Kreuzungsbereich wären weitere Zebrastreifen wünschenswert, besonders über die Schulstraße (Bereich in Richtung EDEKA) und über die Triftenstraße. Als Alternative zur Ampel über die Niederbecksener Str. wäre dies auch denkbar und würde evtl. Kosten einsparen.	0	0
keine Angabe	Fußverkehr	Natürlich meine ich den nördlichen Teil der Niederbecksener Str., an dem ein weiterer Zebrastreifen angelegt werden sollte. Bei meinem andere Hinweis hatte ich Triftenstr. geschrieben, was ein Versehen war.	0	0
keine Angabe	Fußverkehr	Im oberen Wiesental existiert ein kombinierter Fußweg und Fahrradweg hoch zur Lohe. Nicht selten kommen Fahrradfahrer mit Geschwindigkeiten weit über 30 km/h von der Lohe herunter. Fußgänger (darunter viele ältere Menschen und Kinder) sind hiervon überrascht und können nicht richtig reagieren. Schwerste Unfälle sind vorprogrammiert. Vorschlag: Neben Hinweisschilder für Fahrradfahrer auf Begrenzung der Geschwindigkeit müssen technische Vorkehrungen zur Entschleunigung vorgesehen werden.	0	0
65 Jahre und älter	Fußverkehr	Weiterführung des Wiesentalweges von Th.Heuss-str. bis Detmolder Straße . Netzschluss mit vernünftiger Anbindung des vorh. Kinderspielplatzes. Sollte gemäß B-Plan 29 schon immer verwirklicht werden.	0	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	An dieser Kreuzung wird häufig die Rechts-vor-Links Regel mißachtet und einfach auf der Bültestraße durchgefahren.	0	0
25-39 Jahre	Fußverkehr	Kommt man aus dem spielenbusch, der von vielen Fußgängern und Fahhradfahrern genutzt wird ist es wirklich schwierig und für Kinder auch lebensgefährlich die Straße zu überqueren um auf die andere Straßenseite zu gelangen an der sich ein Bürgersteig befindet. Die Autos fahren sehr schnell, es fehlt eine Fußgängerampel oder ein Zebrastreifen..... außerdem ist auf der Seite auch kein abgesengter Bordstein so dass es für Kinderwagen oder auch Kinder mit Fahhrad schwierig ist auf den sicheren Bürgersteig zu gelangen. Wie oft stand ich schon da mit meiner Tochter, die mit ihrem Fahrrad über die Straße wollte und ich musste mit dem Kinderwagen irgendwie hinterher. Und hierbei handelt es sich um einen Schulweg!!! Hier sollte endlich was passieren!!	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
40-64 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Die Tannenbergstraße sollte für den motorisierten Verkehr komplett gesperrt werden. Eine Erschließungsfunktion ist solitär nicht gegeben, die Steinstraße ist für den MIV problemlos erreichbar. Im wesentlichen wird die Tannenbergstraße von KFZ-Fahrer/innen genutzt, welche die Ampelphasen an der Königstraße/Steinstraße umgehen wollen. Aufgrund der Breite des Tunnels ist ein sicheres Befahren im Gegenverkehr nicht möglich. Es entstehen mitunter gefährliche Situationen.	0	1
40-64 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Guten Tag, wir sind Mieter an der Kanalstraße. Nach der Eröffnung der Nordumgehung ging der Verkehr drastisch zurück. Mittlerweile hat der PKW und Motorrad Verkehr so stark zu genommen, dass der Lärm das frühere Niveau angenommen hat. Vor allem in den späteren Abendstunden liefern sich Motorräder hier rennen. Es kam schon des öfteren vor, dass sie auch vor der roten Ampel nicht Halt gemacht haben. Die Idee wäre ein Rückbau auf 2 Spuren (das ist ja im Gespräch) und bis hin zur Kreuzung Steinstraße 1-2 Blitzer. Dadurch könnte der Verkehr beruhigt werden, was wiederum zu einer gesteigerten Lebensqualität führen könnte, für alle Mieter aber auch für Kurgäste, die z.b das Salz und Zuckerland besuche In.	4	1
65 Jahre und älter	Kfz-Verkehr (MIV)	Der Elfenloh in Dehme istzunehmend zur Abkürzung/zum Schleichweg geworden (verkürzt die Umgehung zur A30 über Dehmer Str. und B61n). Dies sollte abgestellt werden.	0	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Äußerst gefährliche Stelle, da rechts vor links gilt, der Winkel aber so spitz ist, dass man von der Sonnenbrede kommend richtung Volmerdingsener Straße fahrend je nach Bauart seines Autos oder nach Beweglichkeit des Halses echt Probleme hat ankommende Fahrzeuge von der Pfarrer K Straße zu sehen.Hier gehört dringend ein Spiegel hin!	1	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Warum wird auf der Triftenstraße die 30 Km/h Zone für circa 50 m vom Kappenberg kommend bis zur Ampel Weserstraße / Herrman Lönsstraße aufgehoben? Sehr gefährlich, da in diesem Bereich die Parkplatzausfahrten WEZ und LIDL einmünden und dieser Breich ein Schulweg ist.	2	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Beschilderung wie am Baum vorbei zufahren ist wäre hilfreich, insbesondere für nicht Anwohner - Gefahrenstelle	5	0
40-64 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Beispiel- Bild für die gesamte Straße	2	0
40-64 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Monatelanger Straßenschaden	2	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Zu eng fuer 2 PKW. Sollte fuer PKW zur Einbahnstraße werden.	0	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Verkehrsspiegel verdreht.	0	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Nach der Eröffnung der Nordumgehung ist zwar der starke Verkehr besonders durch LKW zurück gegangen, dies verleitet allerdings besonders Abends viele Autofahrer viel zu schnell zu fahren, oder sogar Rennen zu fahren. Der Verkehrslärm ist dadurch wirklich sehr laut. Ans Lüften oder gar mit offenem	4	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
		Fenster schlafen ist nicht zu denken. Mehr Polizeikontrollen und/oder Blitzer zwischen Werre Park und Mc Donalds wären hier sicher eine gute Idee und ggf. auch Lohnenswert für die Stadt.		
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Leider fehlt es bei der Post an Parkplätzen. Vor allem am Nachmittag wenn viele Leute Feierabend haben, ist es so gut wie unmöglich einen Parkplatz zu bekommen. Entsprechend wird regelmäßig in zweiter Reihe geparkt und andere zugeparkt. Mit ist bewusst, dass in Innenstadtlage ein Parkplatz immer schwierig ist, aber es müsste trotzdem eine bessere Lösung geben.	5	1
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Am Krankenhaus und dem HDZ fehlt es an Parkplätzen.	4	1
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Die Straße â€œAm Osterbachâ€œ ist eine beliebte Straße, für den Nachhauseweg des Klinikpersonals und des Klinkenlieferverkehrs. Leider ist kaum einem in Erinnerung, dass dort eine Tempo 30-Zone ist. Bitte malen Sie dort doch mal eine â€œ30â€œ auf die Straße. Die gehbehinderten Patienten werden so besser geschützt.	0	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Das Tempolimit von 30 km/h wird an dieser Stelle nur seltenst eingehalten. Aus Richtung Wulferdingsen kommend rauschen die Autos nur so an der Straße â€˜Volmserlohâ€˜ vorbei, ohne Rechts vor Links auch nur ansatzweise zu beachten. Zudem ist Tempo 30 hier bei vielen schon weit überschritten noch bevor das Ortsausgangsschild (aus Volmerdingsen kommend) überhaupt sichtbar ist. Vielleicht sollte hier einmal über Tempo- bzw. Bremsschwellen etc. nachgedacht werden.	5	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Etliche Schlagloecher auf diesem Abschnitt und das schon seit Jahren.	2	0
65 Jahre und älter	Kfz-Verkehr (MIV)	Diverse Schlaglöcher Eidinghausener Straße Jet Tankstelle erhöhte Lärmbelastung durch den erhöhten Lkw Verkehr, die Eidinghausener Straße ist mittlerweile eine Rennstrecke für Motorräder und getunten Autos geworden es wäre angebracht aus Lärmschutzgründen und aus sicherheitgründen für Radfahrer und Fußgänger speziell Schüler durch Eidinghausen Tempo 30 einzuführen aus	2	0
65 Jahre und älter	Kfz-Verkehr (MIV)	In diesem Straßenabschnitt ist nur 30 erlaubt, aber kaum ein Autofahrer hält sich daran. Auch gibt es hier keine Kontrollen. Mein Vorschlag - Abbau der Beschränkung, wenn man Regeln nicht durchsetzen will.	0	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Viel zu hohe Lärmbelastung, enorme Geschwindigkeitsverstoße, oft alkoholisierte Fahrer und besoffene die vor den Türen ausnüchtern, Verteilerkästen der NW und Werbeträger direkt vor den Haustüre (toll um 3 Uhr nachts wenn die laut diskutieren, Autos laufen lassen, Radio laut haben), Lärm durch massenhaft LKWs (stoppt die Anbindung zur A2 für alles über 3,5t), Einflugschneise der Helis.... u.s.w.	1	1
40-64 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Trotz geschlossener Bali-Therme herrscht hier fröhliches und â€œnormalesâ€œ Falschparker in der Bewohnerparkzone. Die Anwohner bekommen unter der Woche kaum Parkplätze, wenn die Bali-Therme wieder öffnet wird es noch schlimmer.	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
40-64 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Gerade an Wochenenden, wenn (Fußball-)Turniere in der Halle stattfinden, ist hier ein Falschparker-Hotspot. Rettungsfahrzeuge kommen hier dann nicht durch. Ich rege an, hier besonders an Wochenenden streng zu kontrollieren und abschleppen zu lassen.	0	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Große Lärmbelästigung gerade von Motorradfahrern und PS starken PKW die aus der Kurve kommend in Richtung Volmerdingsen unterwegs sind und die Motoren bis zum Anschlag aufdrehen. Hier sollte die Geschwindigkeit bis zum Ortseingang auf 50 km/gesenkt und regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.	1	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	An der Fußgängerampel sollte ein zweites Lichsignal auf der Seite der Grundschule für den Verkehr aus Richtung Norden angebracht werden. Wenn aus der Schulstraße (aus Richtung EDEKA) in Richtung Süden auf die Niederbecksener Str. einbiegt übersieht man schnell das Lichtsignal auf der rechten Seite. Hier wäre ein zusätzliches von Vorteil.	0	0
keine Angabe	Kfz-Verkehr (MIV)	Auf der Georgstraße und der Wielandstraße (30er Zone) zum Krankenhaus wird durchgehend von vielen Autofahrern mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Dies gefährdet Fußgänger und Radfahrer. Es werden nie Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen. Mein Vorschlag: entweder regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle durch die Polizei oder Installation eines stationären Kontrollgerätes (Radar) z. B. an der Ecke Georgstraße/Wielandstraße.	0	0
65 Jahre und älter	Kfz-Verkehr (MIV)	Straßenschäden seit einem Jahrzehnt , Schlaglöcher , teils abgefräste Decke, die aber nie wieder hergestellt wurde	1	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Diese Kurve ist schlecht einsehbar und es kann sehr eng werden, wenn einem ein Bus entgegen kommt.	0	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Der Randstreifen und die Siedlung im Umkreis wird als kostenlose Alternative für die kostenpflichtigen Parkplätze und Parkhäuser in der Umgebung genutzt, welche nicht ausgelastet sind. Dadurch verengt sich die Fahrbahn teilweise in gefährlichem Maße und es stehen keine Parkplätze für die eigentlichen Anwohner mehr zur Verfügung. Wäre es nicht besser, wenn Besucher, Touristen, Gäste der Balitherme und des GOP gezwungen wären auf die kostenpflichtigen Parkplätze auszuweichen?	0	0
25-39 Jahre	Kfz-Verkehr (MIV)	Kreisel oder Abbiegespuren für den Verkehr die Loher Straße herauskommend (Einmal für Rechtsabbieger und einmal für Geradeausfahren und Linksabbieger), Man wartet teilweise sehr lange, weil sich jemand â€œfalschâ€œ einordnet und den Verkehr auf der Detmolder Str. abwarten muss.	0	0
18-25 Jahre	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	E-Scooter	0	0
25-39 Jahre	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Bus und Bahn müssen endlich aufeinander abgestimmt werden. Außerdem Fehlt Oeynhausen der Fernverkehr. Alle 4 Stunden ein IC und das bei tausenden Kurgästen und deren Besucher, das geht nicht auf.	3	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
		Busse müssen auch länger getaktet werden. Zugverkehr bis 22 Uhr unter der Woche und die Gäste dann am Bahnhof stehen lassen, weil Busse evtl nur bis 20 Uhr verkehren, das geht so nicht!		
40-64 Jahre	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Der ÖPNV müsste dringend Mal ausgebaut werden. Um 6:09Uhr der erste Bus der fährt ist zu spät und abends um 19:00Uhr der letzte! Hier ist DRINGEND Handlungsbedarf wenn der Autoverkehr weiter reduziert werden soll. Wie wäre es evt mit sogenannten Ringlinien, die zBvom ZOB über Eidinggausen, Vollmerdingsen, Bergkirchen, Wulferdingsen zurück über Würste zum ZOB fahren! Oder im stündlichen Wechsel erst Weste, Wulferdingsen usw	3	0
keine Angabe	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Die Ankunftszeiten der verschiedenen Linien müssten abgestimmt sein, sodass kein oder nur ein minimaler Zeitverlust durch Warterei entsteht. Z.B. gemeinsame Ankunft um Uhrzeit X, dann Abfahrt 5 bis 10 Minuten später um ein entspanntes Umsteigen zu ermöglichen und eventuelle Verzögerungen einzelner Linien zu berücksichtigen.	2	0
keine Angabe	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Erste Fahrt kurz nach 6 Uhr. Fuer viele Berufstaetige damit schlicht nicht nutzbar, da eine gaengige Fruehschicht bereits um 6 Uhr beginnt und die Fahrt mit dem Bus im Vergleich zum Auto obendrein viel laenger dauert.	4	0
40-64 Jahre	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	5 km Grenze für Schulbusse heraufsetzen, da auch Schüler der Oberstufen noch den Bus nehmen dürfen, da diese ansonsten von den Eltern täglich gefahren werden. Wie will die Stadt denn die Klimaziele erreichen ?	4	0
keine Angabe	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Fast auf allen Linien Fahrzeiten nur zwischen 6 und 20 Uhr. Das funktioniert fuer Menschen die im Gesundheitswesen oder der Industrie arbeiten nicht. Wenn man den dicken Brocken Berufsverkehr reduzieren will muss sich da etwas tun.	0	0
18-25 Jahre	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Der ÖPNV müsste im halben Stunden tackt fahren. Schlechte Verbindung von und nach Bad Oeynhausen und Anschluss Bus bzw. Zug. Ich persöhnlich muss nach jeden Schultag, 45 min auf den Bus 614 von Bad Oeynhausen nach wulferdingsen warten. Bitte ÖPNV aus bauen	3	0
65 Jahre und älter	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Auf manchen Strecken ist die Taktung sehr dünn. Hier würde der ÖPNV durch ein Rufbus-System an Attraktivität gewinnen.	0	0
keine Angabe	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Das Industriegebiet am äußersten Ende von Bad Oeynhausen sollte besser in das Busnetz eingebunden werden. Aus der Stadt bzw. vom Bahnhof aus kommend, muss teilweise zwei mal umgestiegen werden	0	0
keine Angabe	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	Das gesamte Dichterviertel um die Krankenhäuser einschließlich Schützenstraße und Georgstraße mit Nebenstraßen sollte verkehrberuhigt mit Vorfahrt für den ÖPNV mit angemessen kleinen Bussen und den Fahrradverkehr oder zu Fuß erfolgen. Die Besucher der Krankenhäuser sollten die Parkplätze um den Wear Valley Platz nutzen oder bevorzugt gleich mit dem ÖPNV kommen. Die Nutzung des ÖPNV und des	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
		Fahrrades für Mitarbeiter des Krankenhauses und des Herzzentrums sollte von den Arbeitgebern gefördert werden. Die Stadt muss eine entsprechende Verkehrslenkung vorsehen.		
15-17 Jahre	Radverkehr	Eine Brücke auf die andere Seite der Weser wäre ein Traum. Dort ist es sehr schön und es ist lästig neben den rasenden Autos auf über die Autobahnbrücke zu fahren.	4	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Immer wieder kommt es zu brenzligen Situationen im Querungsbereich des Radweges auf der Gohfelder Straße. Durch eine farbige und deutliche Sichtbarmachung des Radwegeverlaufes auf dem Straßenbelag könnte man die Situation entschärfen.	0	0
40-64 Jahre	Radverkehr	An der Einmündung der Werrestraße ist der Bordstein des Radweges an der Eidinghausener Straße nur zur Hälfte abgesenkt. Somit ist die verfügbare Breite des ohnehin zu schmalen Radweg nur noch knapp die Hälfte. Bitte auf ganzer Breite absenken - wie schon vielfach gefordert!	0	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Die Ausfahrt aus der Werrestraße in die Eidinghausener Straße sollte nicht mehr möglich sein. Aufgrund der Bebauung ist es nicht sicher möglich, aus der Straße kommend den querenden Rad- und Fußverkehr einzusehen. In der Folge wird hier dem Rad- und Fußverkehr regelmäßig die Vorfahrt bzw. der Vorrang genommen und es entstehen gefährliche Situationen. Die Gefahr wird durch den nicht ordentlich abgesenkten Bordstein des Radweges an der Ecke noch befördert!	4	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Entfernung der mangelhaften, unzulässigen â€œRadstreifenâ€œ im gesamten Bereich der Hermann-Löns-Straße zwischen dem Alten Rehmer Weg und der Königstraße.	3	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Am Beginn der Fahrradstraße und im weiteren Verlauf des Dörgen sollen - wie seit Jahren angekündigt - Anforderungstaster für Grün an der Querungsampel montiert werden, die vom Fahrrad aus während des Vorbeifahrens zu betätigen sind und so eine â€œgrüne Welleâ€œ für den Schulverkehr erzeugen.	0	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Im Verlauf der Fahrradstraße Bachstraße und In der Hüffe sollen - wie bei der Einrichtung vor vielen Jahren angekündigt - Anforderungstaster für Grün an der Querungsampel montiert werden, die vom Fahrrad aus während des Vorbeifahrens zu betätigen sind und so eine â€œgrüne Welleâ€œ für den Rad- und Schulverkehr erzeugen.	1	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Von der Mindener Straße in die Herforder Straße abbiegend gibt es keinerlei Radverkehrsführung. Man steht plötzlich mit dem Fahrrad auf einem nicht freigegebenen Gehweg. Da uns auch diese Kreuzung noch Jahre erhalten bleibt, ist eine praktikable Lösung zu finden.	3	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Es gibt keine Radverkehrsführung von der Dehmer Straße kommend oder zu dieser fahrend auf dem Gelände des Werrepark. Der Radweg endet plötzlich auf einem nicht freigegebenen Gehweg - ohne weitere Ausschilderung.	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
40-64 Jahre	Radverkehr	Vom östlichen Radweg der Dehmer Straße kommend muss man, um auf der Dehmer Straße Richtung Mindener Straße weiter zu fahren, drei Ampeln nutzen, welche alle nicht synchronisiert geschaltet sind. Hier wartet man unter Umständen (mit der Uhr gestoppte) 7 Minuten, um seine Fahrt fortzusetzen. Das könnte z.B. problemlos verkürzt werden, wenn die Ampeln für den Rad-/Fußverkehr zur Querung der Auf- und Abfahrten zum und vom Werrepark mit blinkendem Dauergelb signalisiert werden - oder diese gleich ganz abgeschaltet werden und entsprechende Warnhinweise für den MIV aufgestellt werden.	1	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Der benutzungspflichtige Radweg auf beiden Seiten der Dehmer Straße ist deutlich zu schmal und auf keinen Fall benutzungspflichtig auszuschildern. Gehweg mit Zusatz â€œRadfahrer freiâ€œ dürfte hier das höchste der Gefühle sein. Alles andere ist aufgrund der vielen Einmündungen und Hauszufahrten viel zu gefährlich. Hier muss das Fahrradfahren auf der Fahrbahn erlaubt werden.	2	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Der benutzungspflichtige Radweg auf der Eidinghausener Straße (in beide Richtungen) ist nur mit äußerster Vorsicht und Gefahr für die Unversehrtheit des Lebens zu befahren. Viel zu schmal, dutzende Einmündung und Hauszufahrten und direkt im Öffnungsbereich der Türen der parkenden KFZ. Es ist lebensgefährlich! Hier ist die Benutzungspflicht umgehend aufzuheben und das Fahren auf der vor kurzem sanierten Fahrbahn zu erlauben.	4	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Die Durchfahrt für Fahrräder auf den breiten Hauptachsen durch den Kurpark ist freizugeben. Die Alternativroute über den Westkorso im speziellen Richtung Süden ist aufgrund des MIV extrem gefährlich.	5	3
25-39 Jahre	Radverkehr	Eine Brücke zwischen Liegnitzer Straße zur Siel Park für die Rad Fahrer und Fußgänger . Hier wohnen teilweise nur Rentner in die Straße und habe keine lange Ausdauer.. Es kostet viel Zeit wenn man am Ende der Straße wohnt..	0	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Der Radweg ist in einem desolaten Zustand oder teilweise nicht vorhanden, teilweise muss die Straße von Radfahrern genutzt werden. Insbesondere durch die deutlich höhere Auslastung durch PKW und LKW (Nordumgehung, Ausfahrt BO Nord) erschwert das die Nutzung von Fahrrädern.	1	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Bau eines Rad-/ Fussweges vom Bad Oeynhausener Norden nach Minden/ Bergkirchener Str.. So ist Pendeln Zur Arbeitsstelle nach Minden oder Erholung gefahrlos (Rennstrecke Lutternsche Egge, unbeleuchtet) möglich.	3	0
keine Angabe	Radverkehr	Die Brunhildestr. ist ab diesem Punkt nur als Fussgängerbereich beschildert und sollte für Fahrradfahrer offiziell freigegeben werden. (Schulweg)	5	0
25-39 Jahre	Radverkehr	Straße am Kokturkanal wird viel von Radfahrenden genutzt, die Oberfläche ist hierfür jedoch unzureichend ausgebaut.	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
25-39 Jahre	Radverkehr	Das Überqueren der Straße mit Fahrrad und zu Fuß ist hier besonders gefährlich. Die Autos sind meist noch sehr schnell und es ist sehr voll. Der Bordstein des gegenüber liegenden Bürgersteiges ist nicht abgesenkt. Die Ampel ist nicht zu erreichen weil ein Bürgersteig bis dorthin fehlt. Der Spielenbusch wird viel von Fahrradfahrer, Fußgänger und Freizeitsportler genutzt.	3	0
40-64 Jahre	Radverkehr	In Volmerdingsen fehlt ein durchgehender Radweg. Er endet jeweils am Ortseingang.	3	0
keine Angabe	Radverkehr	Kritische Kreuzung (Werster Straße/ Stüher Straße)für Radfahrende, die vom Süden in den Norden fahren. Brennpunkt ist der einfahrende Gegenverkehr in die Stüher Straße auf dem Weg zur Fußgängerampel.	2	0
keine Angabe	Radverkehr	Asphalt weist von der Kreuzung Jägerplatz bis hinter der Engstelle in Richtung Norden Löcher auf, die für Radfahrende gefährlich sind.	2	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Die Brücke über das Sielwehr ist ein wichtiger Teil des Bad Oeynhauser Radverkehrsnetzes. Bei dem geplanten Neubau der Brücke sollte deswegen mit einer ausreichenden Breite der Fahrbahn geplant werden. Ziel sollte es sein, dass Fußgänger und Radfahrer gleichzeitig und ohne sich in die Quere zu kommen die Brücke passieren können.	1	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Gern werden temporäre Verkehrsschilder auf Fahrradwege gestellt. Für mehr Sicherheit - besonders nachts - sollte das unterbleiben.	1	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Bei der sehr guten Rad-Fußwegeverbindung Lohe -Innenstadt durchs Wiesental wurde immer wieder die Verbesserung eines kleinen Teilstückes von ca.80m vergessen. Im Bereich südlich des ehem. Schwesternwohnheimes sind viele Schlaglöcher und es ist etwas zu schmal.	1	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Nach dem Masterplan Klima-Mobilit. aus 2015 sollten gem. Pkt.10b auf Seite 176 entlang der Herforder Straße Fahrradschutzstreifen angelegt werden. Immer noch nicht durchgeführt. Hierdurch könnte auch der Kfz Verkehr verlangsamt werden. In anderen Städten sieht man vermehrt Schutzstreifen, leider nicht in BO. ????	1	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Der Weserradweg wird auch in BO sehr gut angenommen. Deshalb sollte unbedingt sehr kurzfristig das ca. 750 m lange Teilstück zwischen â€œKussbrückeâ€œ und dem CafeÂ´Fährhaus verbreitert werden. Hier knubbeln sich sehr viele Spaziergänger, Wanderer,Radfahrer , Inliner und Gäste der Fähre. Eine kurzfristige -ohne umfangreiche Planungen für einen Boulevard (kann später einmal nachgeholt werden) - Anlegung eines Radweges ca 3,5-4,5m ist entlang der Sportplätze/ Parkplatz möglich ohne die Bäume zu fällen oder den Sportbetrieb einzuschränken. Dazu gehören an dieser Stelle nur pos. Denken und guter Wille.	1	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
40-64 Jahre	Radverkehr	Auf der breiten Straße sollte man auch mit dem Fahrrad fahren dürfen. Bei so vielen Autos, die dort jederzeit (!) durchfahren, macht das nichts aus. Das wäre ein erheblicher Gewinn für die Mobilität!	1	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Verbesserung und Netzschluss des Wander-Radweges Ovelgönne/ Brücke A30 bis Bad Oexen. Kein Edelausbau, nur wassergebundene Decke. Die Anbindung von Bad Oexen an Eidinghausen-Mitte war einmal eine Maßnahme im ersten Fuß-Radwege Konzept (80 er Jahre) und sollte für die Gäste in Oexen jetzt verwirklicht werden.	0	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Vorh. schmalen Weg als Verbesserung der wichtigen Verbindung von Alt-Rehme an den Weserradweg müsste verbessert / ausgebaut werden.	0	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Senke im Verlauf des Radwegs. Nach starken Regenfällen steht hier regelmäßig Wasser.	0	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Von der Weser kommend ist hier das Queren der Vlothoer Str. aufgrund der gefahrenen GEschwindigkeiten sehr schwer. Besonders mit Kindern.	0	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Der vorh.Rad-Gehweg ist zu schmal. Dieser Weg (mit Betonplatten belegt) wird sehr gut angenommen. Die vielen Fußgänger werden hier von den Radfahren gestört. Durch eine Verbreiterung um ca.1,5 m (3Platten) könnte eine Entschärfung vorgenommen werden.	0	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Verbreiterung der Engstelle des Weserradweges am â€œFährhausâ€œ. Hier könnte mit relativ wenig Mitteln der Weg um 1.0m in Richtung Weser verbreitert werden, ohne die vorh. Böschung zu verändern. Eine Absturzsicherung durch Gitter/Zaun (wie Werre-Weserkuss) müßte aufgestellt werden.	1	0
keine Angabe	Radverkehr	Der kombinierte Fußweg und Fahrradweg ausgehend von der â€œStraße am Kurparkâ€œ durch den Bahntunnel ist vor und im Tunnel unter der Kanalstraße für Fußgänger lebensgefährlich. Hier fahren Fahrradfahrer â€œSchußâ€œ. Mir ist berichtet worden, dass es hier auch schon einen tödlichen Unfall gegeben hat. Eine Trennung von Fahrradweg und Fußweg durch Barrieren o.ä. ist dringend notwendig.	1	0
keine Angabe	Radverkehr	Die Detmolder Straße ist eine der gefährlichsten städtischen Straßen für Radfahrer. Es ist nicht eindeutig, wo der Fahrradfahrer fahren soll. Auf beiden Bürgersteigen, die für den kombinierten Verkehr von Fußgänger und Fahrradfahrer zu eng sind, fehlt das blaue Schild für die Nutzung als Radfahrweg. Die Straßenfahrbahn dann als logische Fahrbahn auch für den Radverkehr ist derzeit zu gefährlich. Mein Vorschlag: Tempo 30 für Autos mit Geschwindigkeitsüberwachung und auf beiden Seiten eine markierte - besser noch mit Barken abgegrenzte - Fahrbahn für Fahrräder.	2	0
40-64 Jahre	Radverkehr	Der PKW-Verkehr, Busverkehr, Fahrradfahrer, Fußgänger ist im Bereich der Grundschule zu unübersichtlich und eng. Gegebenfalls wäre einer Flächen Aufweitung im Bereich des Spielplatzes eine Möglichkeit den Verkehr besser und sicherer zu organisieren.	0	0

Alter	Kategorie	Beschreibung	like	dislike
65 Jahre und älter	Radverkehr	Verkehrsführung ist für Fahrradfahrer aus der Herforder Str. kommend Richtung Busbahnhof / Königstr. recht unübersichtlich (gefährlich) . Dies gilt besonders für Ortsfremde . Ampel für Autofahrer + Radfahrer Ampel für Fußgänger + Radfahrer	0	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Der Rad-Gehweg (Weserradweg) Richtung Vlotho ist sehr gut befahren aber auch zu schmal.Eine Verbreiterung von ca. 2.3m auf ca. 4-4,5 m wäre hier möglich ohne größere Grundstücksankäufe vorzunehmen. Der Kostenaufwand müßte sich wohl auch in Grenzen halten, da keine großen Stützwände erforderlich sind .	1	0
65 Jahre und älter	Radverkehr	Die Friedhofstrasse wurde letztes Jahr aufwendig für den Rad und Fussweg zur Nordschule gepflastert , jetzt gleicht sie einen Dschungelpfad .	0	0