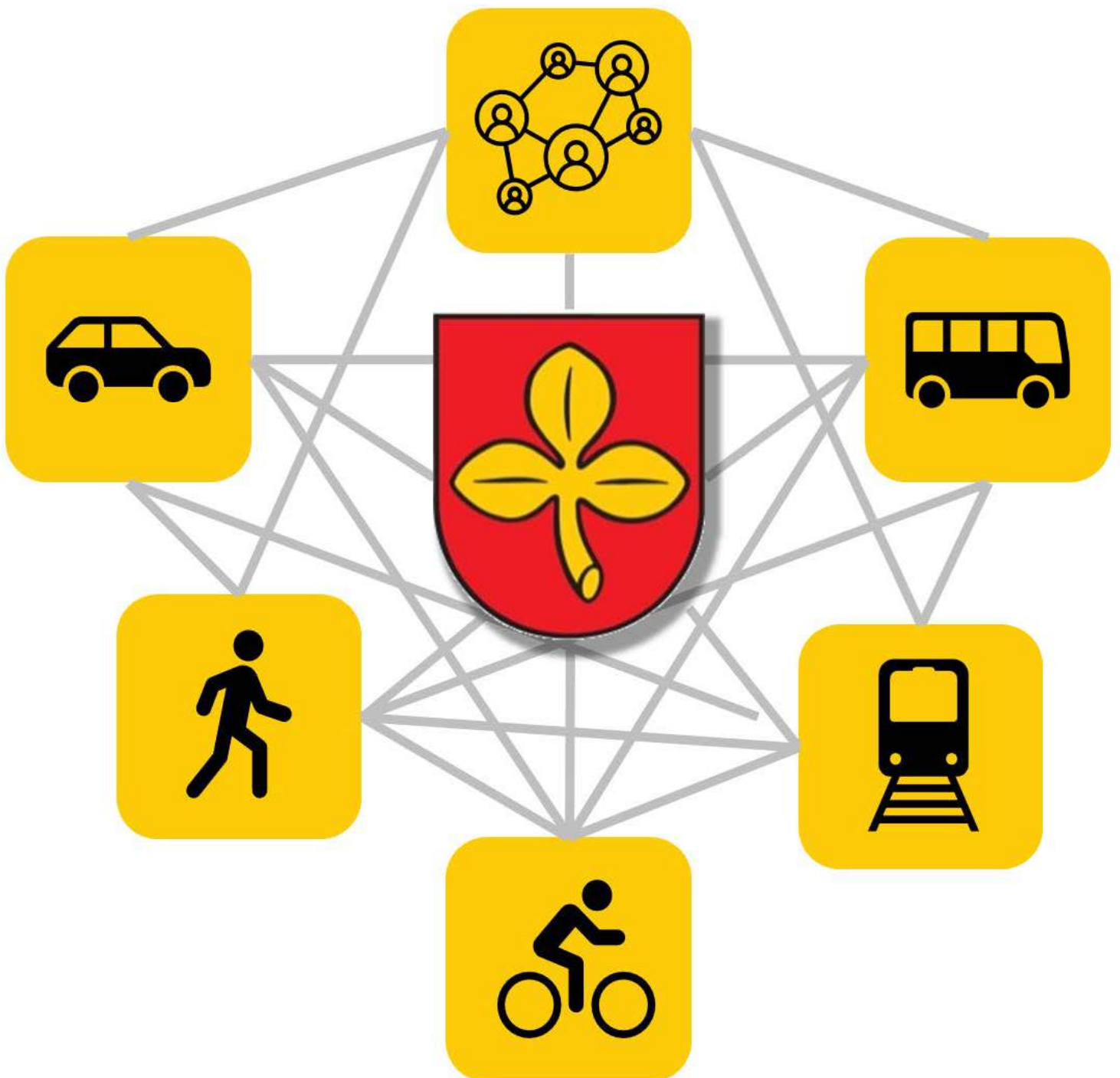


# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Salzkotten



# Bericht zum Mobilitätskonzept Stadt Salzkotten

---



## Auftraggeber

Stadt Salzkotten  
Fachbereich IV - Stadtentwicklung  
Marktstraße 8  
33154 Salzkotten  
Ansprechpartner: Klimaschutz- und Mobilitätsmanager  
Sam Seyfzadeh  
Tel.: 05258/507-1155  
s.seyfzadeh@salzkotten.de  
www.salzkotten.de



## Auftragnehmer

KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung GbR  
Bödekerstraße 11, 30161 Hannover  
Tel.: 0511/590974-30  
info@koris-hannover.de  
www.koris-hannover.de  
Dipl.-Ing. Kerstin Hanebeck  
M.A. Julian David



Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

## in Zusammenarbeit mit

Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert  
Limmerstraße 41, 30451 Hannover  
Tel.: 0511 / 57 10 79  
info@ig-schubert.de  
www.ig-schubert.de  
Dipl.-Ing. Thomas Müller

**10.2023**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung: Anlass, Ziel und Vorgehen</b>	<b>8</b>
1.1	Anlass und Ziel	8
1.2	Vorgehen und Beteiligungsprozess	8
1.2.1	Arbeitsschritte im Überblick	8
1.2.2	Repräsentative Haushaltsbefragung	11
<b>2</b>	<b>Kurzprofil der Stadt Salzkotten</b>	<b>14</b>
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse</b>	<b>17</b>
3.1	Mobilitätsverhalten und verkehrsmittelübergreifende Mobilität	17
3.1.1	Mobilitätsvoraussetzungen und Verkehrsmittelverfügbarkeit	17
3.1.2	Verkehrsmittelwahl - Modal Split	19
3.1.3	Wege: Zwecke, Länge und Wegebeziehungen	23
3.1.4	Bewertung der Verkehrssituation aus Bürgersicht	26
3.2	Fuß- und Radverkehr	29
3.2.1	Fußverkehr	29
3.2.2	Vorhandene Radverkehrsanlagen	30
3.2.3	Abstellanlagen	34
3.2.4	Problemanalyse	35
3.3	ÖPNV	40
3.3.1	Schiengebundener Personennahverkehr	40
3.3.2	Busliniennetz	40
3.3.3	Räumliche Erschließung	41
3.3.4	Fahrtenangebot	42
3.3.5	Haltestellen	44
3.4	Kfz-Verkehr	45
3.4.1	Straßennetz	45
3.4.2	Ergebnisse der Verkehrszählungen	47
3.4.3	Flächendeckende Verkehrsberuhigung	49
3.5	Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe	51
<b>4</b>	<b>Zielkonzept</b>	<b>56</b>
4.1	Leitbild, Oberziele und Szenarien	57
4.2	Handlungsfeldziele	58
<b>5</b>	<b>Maßnahmenprogramm</b>	<b>61</b>
5.1	Handlungsfeld A: Kommunikation, Vernetzung, Stadtentwicklung	62
5.2	Handlungsfeld B: Fuß- und Radverkehr	69
5.2.1	Bestandteile eines Radverkehrsnetzes	69
5.2.2	Wahl der Führungsform	71
5.2.3	Maßnahmen	73
5.3	Handlungsfeld C: ÖPNV	83
5.4	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	87
<b>6</b>	<b>Evaluationskonzept</b>	<b>91</b>
<b>7</b>	<b>Ausblick</b>	<b>94</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>95</b>
	<b>Anhang</b>	<b>96</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Prozess der Konzepterstellung .....	9
Abbildung 1-2: Wohnort, Geschlecht und Alter der Teilnehmenden der Haushaltsbefragung im Vergleich zur Gesamtbevölkerung Salzkottens .....	13
Abbildung 2-1: Lage und Kurzsteckbrief der Stadt Salzkotten .....	14
Abbildung 2-2: Prognose zur Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zu NRW .....	15
Abbildung 2-3: Altersstruktur in Vergleich zu NRW .....	15
Abbildung 3-1: Verkehrsmittelausstattung je Haushalt .....	18
Abbildung 3-2: Verkehrsmittelverfügbarkeit in Haushalten nach Haushaltsgröße .....	19
Abbildung 3-3: Zugang der Teilnehmenden zum ÖPNV .....	19
Abbildung 3-4: Geschätzte Entfernung zur nächsten Bushaltestelle .....	19
Abbildung 3-5: Übliche Nutzung der Verkehrsmittel – Montag bis Freitag .....	20
Abbildung 3-6: Übliche Nutzung der Verkehrsmittel – Samstag und Sonntag .....	20
Abbildung 3-7: Modal Split im Gesamtverkehr .....	22
Abbildung 3-8: Verkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) im Binnen und Außenverkehr im Vergleich .....	22
Abbildung 3-9: Modal Split im Vergleich: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen (Wege).....	23
Abbildung 3-10: Wegezwecke .....	23
Abbildung 3-11: Durchschnittliche Wegedauer je Wegezweck .....	24
Abbildung 3-12: Verkehrsspitzen – Wegezwecke nach Zeitpunkt des Wegeantritts .....	25
Abbildung 3-13: Wegebeziehungen .....	26
Abbildung 3-14: Bewertung der Verkehrssituation in Salzkotten für einzelne Verkehrsmittel.....	27
Abbildung 3-15: Motivationsfaktoren zur Förderung des Radverkehrs.....	28
Abbildung 3-16: Anregungen zum Verbesserung des Stadtbusses.....	28
Abbildung 3-17: Faktoren, die den Verzicht auf das „Elterntaxi“ (Holen und Bringen von Kindern/Jugendlichen) fördern.....	29
Abbildung 3-18: Alternativangebote zum privaten Pkw .....	29
Abbildung 3-19: Weg zwischen Tudorfer Straße und Papenbreite .....	30
Abbildung 3-20: Weg zwischen Wewelsburger Str. und Belleviller Str.....	30
Abbildung 3-21: Vorhandene Radverkehrsanlagen - Kernstadt Salzkotten.....	32
Abbildung 3-22: Vorhandene Radverkehrsanlagen - Ortsteile .....	33
Abbildung 3-23: Problemkarte zum Radverkehr - Kernstadt Salzkotten .....	39
Abbildung 3-24: Busliniennetz .....	40
Abbildung 3-25: Streckennetz, Haltestellen und Einzugsbereiche.....	41
Abbildung 3-26: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen an Werktagen (Mo - Fr) – Kernstadt Salzkotten .....	42
Abbildung 3-27: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen an Samstagen – Kernstadt Salzkotten.....	43
Abbildung 3-28: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen an Sonn- und Feiertagen – Kernstadt Salzkotten .....	44
Abbildung 3-29: Haltestelle „Simonstraße“ .....	45
Abbildung 3-30: Vorhandenes klassifiziertes Straßennetz im Untersuchungsraum.....	45
Abbildung 3-31: Vorhandenes Straßennetz in der Kernstadt Salzkotten .....	47
Abbildung 3-32: Zählergebnisse Kfz-Verkehr .....	48
Abbildung 3-33: Zählergebnisse Schwerverkehr .....	49
Abbildung 3-34: Vorhandene flächendeckende Verkehrsberuhigung.....	50
Abbildung 3-35: Vorhandene flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen.....	51
Abbildung 4-1: Übergeordnete Mobilitätstrends.....	56
Abbildung 4-2: Aufbau des Zielkonzeptes.....	57
Abbildung 4-3: Leitbild .....	57
Abbildung 4-4: Oberziele.....	58


Abbildung 5-1: Beispiel Fahrradstraße .....	70
Abbildung 5-2: Wahl der Hauptführungsform .....	71
Abbildung 5-3: Hauptführungsform für den Radverkehr .....	72
Abbildung 5-4: Maßnahmenplan zum Radverkehrsnetz.....	73
Abbildung 5-5: Gestaltungsvorschlag zum Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Thüler Straße (nördlich Bahnlinie bis „Auf der Ewert“) .....	76
Abbildung 5-6: Am Wallgraben : Aktuelle Situation.....	77
Abbildung 5-7: Geplante Maßnahme mit Bedarfs-Lichtsignalanlagen Am Wallgraben .....	77
Abbildung 5-8: Gestaltungsvorschlag Wewelsburger Straße am Thüler Tor in Fahrtrichtung Süden ..	78
Abbildung 5-9: Verkehrsberuhigung in Kernstadt.....	89
Abbildung 6-1: Evaluationsbausteine.....	92

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung.....	9
Tabelle 1-2: Planungsgrundlagen .....	11
Tabelle 1-3: Befragungsinhalte.....	11
Tabelle 1-4: Stichprobe und Rücklauf .....	12
Tabelle 2-1: Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen .....	16
Tabelle 3-1: Zentrale Kennzahlen aus der Haushaltsbefragung Salzkotten 2020.....	17
Tabelle 3-2: Bestandteile Radverkehrsnetz.....	31
Tabelle 3-3: Abstellanlagen im Stadtgebiet .....	35
Tabelle 3-4: Problemstellen im Radwegenetz: Radwegenden / Fahrbahnübergänge.....	36
Tabelle 3-5: Problempunkte an Knotenpunkten.....	37
Tabelle 3-6: Engstellen im Radwegenetz.....	37
Tabelle 3-7: Querungsstellen an Kreisverkehren .....	37
Tabelle 3-8: Problemstellen in den Ortsteilen .....	38
Tabelle 3-9: Fuß- und Radverkehr: Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe.....	52
Tabelle 3-10: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe .....	53
Tabelle 3-11: Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe.....	53
Tabelle 3-12: Verkehrsmittelübergreifende Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe .....	55
Tabelle 5-1: Mögliche Radverkehrsanlagen .....	69
Tabelle 5-2: Breitenmaße nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).....	70
Tabelle 6-1: Oberziele und Indikatoren zur Evaluation des Mobilitätskonzeptes .....	93

## Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung bzw. Fachbegriff	Erläuterung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
B+R /B&R	Bike and Ride: Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV, zum Beispiel durch Fahrradabstellanlagen
E-Bike	Fahrrad mit elektrischem Antrieb, Unterstützung über 25 km/h bis maximal 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich
E-Commerce	Online- oder Internethandel
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW. /km <sup>2</sup>	Einwohnende je Quadratkilometer
Fahrten / 24h	Fahrten pro Tag
Furt	Mit Markierung gekennzeichnete Fläche auf der Straße
Fußgängerüberweg	Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug : Durch einen Motor angetriebenes und nicht an Schienen gebundenes Fahrzeug (Automobile, Motorräder, Zugmaschinen)
Kfz / h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
Kfz /24h	Kraftfahrzeuge pro Tag
Km/h	Kilometer pro Stunde
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal-Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel  Prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege) oder der Verkehrsleistung (Personenkilometer) differenziert nach den Verkehrsmitteln (Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den gesamten zurückgelegten Kilometern oder den pro Tag unternommenen Wegen)
nph	Nahverkehrsverbund Paderborn / Höxter
OWL	Ost Westfalen Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr: Umfasst Bus und Bahn
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
P+R / P&R	Park and Ride (Parkplätze an Haltestellen des ÖPNV)
Pedelec	Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und kein Führerschein erforderlich. Wird fälschlicherweise umgangssprachlich als E-Bike bezeichnet.
Pkw	Personenkraftwagen, umgangssprachlich Auto
Radwege ohne Benutzungspflicht	„Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt

Abkürzung bzw. Fachbegriff	Erläuterung
	<p>werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.“ (siehe StVO § 2 Absatz 4)</p> <div style="text-align: center;">  </div>
Signalanlage	Ampel, entweder bedarfsgesteuert durch Anforderung mit Tastendruck oder ohne Anforderung.
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr: Teil des ÖPNV, umfasst unter anderem S-Bahnen und regionale Züge.
StVO	Straßenverkehrsordnung
SubNodes	Sub-Knoten: SubNodes versucht, mit neuen Strategien den öffentlichen Personennahverkehr kleiner Städte in der Umgebung der Hauptknotenpunkte auszubauen und sie zu Mittelzentren der Verkehrsinfrastruktur, d. h. Sub-Knoten, weiterzuentwickeln.
SV	Schwerverkehr: Lkw über 3,5 t, Busse und landwirtschaftlicher Verkehr
SV-Kfz /24h	Schwerverkehrs-Kraftfahrzeuge pro Tag
Verkehrsmittel des Umweltverbandes	Fuß-, Radverkehr und ÖPNV
VHS	Volkshochschule
VPH	Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter

# 1 Einleitung: Anlass, Ziel und Vorgehen

## 1.1 Anlass und Ziel

Die Stadt Salzkotten beabsichtigt mit einem integrierten Mobilitätskonzept die aktuelle verkehrliche Situation in Salzkotten sowie die Verflechtung mit dem Umland zu analysieren und darzustellen. Darauf aufbauend soll ein integriertes, leicht zu aktualisierendes und zukunftsfähiges Mobilitätskonzept mit entsprechenden Maßnahmen zur Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsarten entwickelt werden. Berücksichtigt werden sollen hierbei der weiter voranschreitende demografische Wandel sowie aktuelle Entwicklungen im Umwelt- und Klimaschutz, zukünftige Entwicklungen und Veränderungen im Verkehrsbereich sowie Themen der Verkehrssicherheit über alle Mobilitätsarten.

Das sich aus dem Prozess ergebende Zielkonzept und das Handlungs- und Umsetzungskonzept sollen den zukünftigen Rahmen für die Entwicklung und Veränderung der Mobilität in Salzkotten geben.

Vor dem Hintergrund eines immer komplexer werdenden Mobilitätsverhaltens, langer Vorlaufzeiten bei der Planung, einer umfangreichen Vorschriftenlage, einer langfristig vorhandenen Infrastruktur und nachhaltiger und klimafreundlicher (klimaneutraler) Mobilität ist es wenig sinnvoll einzelne Themengebiete zur Mobilität zu betrachten. Durch ein integriertes und ganzheitliches Mobilitätskonzept ist es möglich interdisziplinär und Mobilitätsarten übergreifend die zukünftige Mobilitätsstrategie für Salzkotten festzulegen. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund des weiter voranschreitenden demografischen Wandels, der verkehrspolitischen Grundsatzentscheidungen, der gesellschaftlichen und räumlichen Veränderungen und dem Umwelt- und Klimaschutz wichtig.

Durch die Einbeziehung der Kommunalpolitik, der Salzkottener Bürgerinnen und Bürger und weiteren Akteuren (wie z. B. Fachbehörden, Nachbarkommunen, Aufgabenträger) kann dieses zukunftsfähige integrierte Mobilitätskonzept mit realisierbaren und akzeptierten Maßnahmen zur Mobilitätswende beitragen.

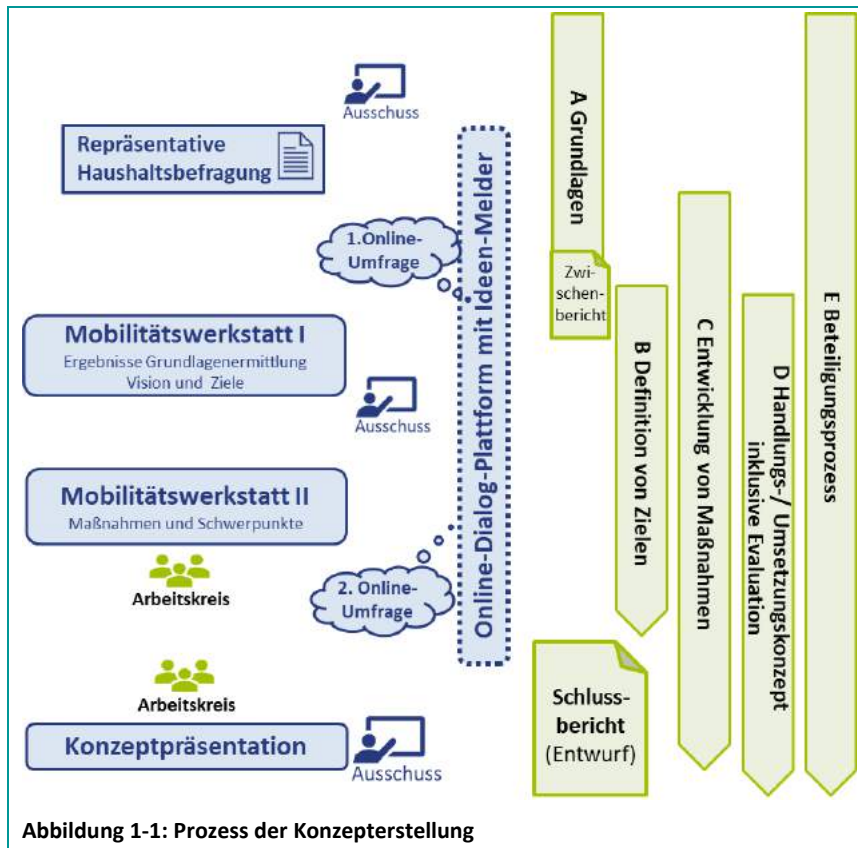
## 1.2 Vorgehen und Beteiligungsprozess

### 1.2.1 Arbeitsschritte im Überblick

Die Konzepterstellung umfasste mehrere Bausteine (siehe auch Abbildung 1-1):

- **Grundlagenermittlung:** Die Grundlagenermittlung beinhaltete die Sichtung der vorliegenden Konzepte und Planungen (siehe Tabelle 1-2), der Statistiken und vorliegender Erhebungen. Sie wurde ergänzt durch Bestandsaufnahmen vor Ort und Verkehrszählungen sowie Analysen. Eine repräsentative Haushaltsbefragung ermöglichte die Erfassung von Einstellungen, Gewohnheiten, dem Modal Split und Wegebeziehungen. Die Ergebnisse wurden in einem Zwischenbericht zusammengefasst.
- **Definition von Zielen:** Das beauftragte Büro KoRiS erarbeitete gemeinsam mit der Stadt und dem Arbeitskreis Ziele zur zukünftigen, vernetzten und klimafreundlichen Mobilität.
- **Entwicklung von Maßnahmen:** Die Erarbeitung eines fortschreibbaren Maßnahmenkatalogs war unter anderem Aufgabe im Arbeitskreis und der Mobilitätswerkstatt II. Das Ziel der Entwicklung waren Maßnahmen, die von breiten Kreisen unterstützt werden und einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.
- **Handlungs- und Umsetzungskonzept inklusive Evaluationskonzept:** Das Handlungs- und Umsetzungskonzept umfasst unter anderem eine Priorisierung und Konkretisierung der Maßnahmen. Ein Evaluationskonzept ermöglicht eine fortlaufende Erfolgskontrolle und animiert zur dauerhaften Überprüfung der Zielerreichung.





Die Bürgerinnen und Bürger Salzkottens sowie die kommunalpolitischen Vertreterinnen und Vertreter konnten sich sowohl in mehreren Beteiligungsformaten aktiv in den Erstellungsprozess einbringen als auch an einem fortlaufenden Online-Dialog teilnehmen (siehe Tabelle 1-1). Die Erarbeitung erfolgte in enger und kontinuierlicher Abstimmung mit der Stadtverwaltung, insbesondere mit dem Fachbereich Stadtentwicklung und dem kommunalen Mobilitätsmanagement.

**Tabelle 1-1: Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung**

**Projektbegleitender Arbeitskreis [09.11.2021]**

**Aufgaben**

- Begleitung der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts, u. a. der Beteiligung der Öffentlichkeit
- Diskussion von Zwischenergebnissen und Einordnung in die regionale Mobilitätsentwicklung

**Mitglieder**

- Stadt Salzkotten (Bürgermeister, Fachbereich Stadtentwicklung, Fachbereich Bürgerdienste)
- Politik (Vorsitzender des Bau- und Planungsausschusses, Je eine Vertreterin oder ein Vertreter der Ratsfraktionen)
- Experten/Behörden: Nahverkehrsverbund (nph); Polizei (persönliche Teilnahme); zusätzlich Kreis Paderborn, Straßenverkehrsamt und Kreisstraßenbauamt; Straßen.NRW in Protokollverteiler eingebunden
- Beauftragte Büros: IG Schubert und KoRiS

<b>Tabelle 1-1: Planungsdialog und Öffentlichkeitsbeteiligung</b>
<b>Öffentliche Veranstaltungen</b>
<b>Mobilitätswerkstatt I – Bestand und Ziele [14.06.2021 – online]</b>
<p><b>Inhalte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentliche Vorstellung erster Ergebnisse der Grundlagenermittlung</li> <li>▪ Diskussion der vorgestellten Stärken und Schwächen sowie der Handlungsbedarfe</li> <li>▪ Einholung der Zukunftsvision für das Jahr 2035</li> </ul> <p><b>Teilnehmende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einladung öffentlich per E-Mail, über Webseite der Stadt sowie Medieninformation</li> <li>▪ 40 Bürgerinnen und Bürger</li> </ul>
<b>Mobilitätswerkstatt II – Maßnahmen und Schwerpunkte [25.04.2022 – Mensa der Gesamtschule]</b>
<p><b>Inhalte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einholen von Hinweisen, Anregungen und Ergänzungen zum Maßnahmenprogramm</li> <li>▪ Im Anschluss konnten Interessierte die Ergebnisse in einer Online-Beteiligung ergänzen und kommentieren</li> </ul> <p><b>Teilnehmende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einladung öffentlich per E-Mail, über Webseite der Stadt sowie Medieninformation</li> <li>▪ 40 Bürgerinnen und Bürger</li> </ul>
<b>Bau- und Planungsausschuss [03.09.2020 und 29.06.2021 – Mensa der Gesamtschule]</b>
<p><b>Information über den Stand der Konzepterstellung und über Zwischenergebnisse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abschlusspräsentation der Ergebnisse</li> </ul>
<b>Online-Dialoge</b>
<p>Ergänzend zu den punktuellen Beteiligungsmöglichkeiten in den Mobilitätswerkstätten fand über den gesamten Erstellungsprozess hinweg ein Online-Dialog statt. Der Online-Dialog wurde auf der Webseite der Stadt und durch Pressemitteilungen beworben.</p>
<b>1. Online-Umfrage [12.11.2020 – 30.11.2020]</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In Ergänzung zu repräsentativen Haushaltsbefragung (siehe Kapitel 1.2.2) hatten weitere Bürgerinnen und Bürger, die nicht für die Haushaltsbefragung ausgewählt wurden, die Möglichkeit, Erfahrungen und Einschätzungen zu Verkehr und Mobilität einzubringen.</li> <li>▪ Ca. 5-minütige Onlineumfrage, Teilnahme von 35 Personen</li> </ul>
<b>Ideenpool</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prozessbegleitend bestand über ein Online-Umfragetool die Möglichkeit Projektideen einzubringen.</li> <li>▪ 29 Personen gaben 33 Projektideen ab.</li> </ul>
<b>2. Online-Umfrage [24.05.2022 - 12.06.2022]</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einschätzungen und Hinweise zu Maßnahmen und einer Schwerpunktbildung einholen. Hierzu dienten die Ergebnisse der Mobilitätswerkstatt II als Grundlage.</li> <li>▪ Die Beteiligung erfolgte anonymisiert über ein Padlet, so dass die Anzahl der Teilnehmenden nicht zu benennen ist.</li> </ul>

In der Erstellung des Konzeptes wurden die bestehenden Datengrundlagen, Planungen und Konzepte berücksichtigt (siehe Tabelle 1-2).

**Tabelle 1-2: Planungsgrundlagen**

Autor*in/ Herausgeber*in	Titel
Stadt Salzkotten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzelhandelskonzept für die Stadt Salzkotten (2010)</li> <li>▪ Handlungskonzept für eine nachhaltige Zukunftsgestaltung (2017)</li> <li>▪ Haushaltsplan (2021)</li> <li>▪ Klimaschutzkonzept Stadt Salzkotten (2015)</li> <li>▪ Lärmaktionsplan (2018)</li> <li>▪ Lokale Entwicklungsstrategie der LEADER-Region „Südliches Paderborner Land“</li> <li>▪ Parkraumkonzept (2013)</li> <li>▪ Politische Anträge zum Thema Mobilität (2018 - 2021)</li> <li>▪ Protokoll von Ausschusssitzungen</li> <li>▪ Seitenradarmessungen</li> <li>▪ Statistisches Jahressbuch 2020 (2021)</li> <li>▪ Stellplatzsatzung (2022)</li> <li>▪ Unfalldaten (2015-2019)</li> <li>▪ Verkehrszählung (2015)</li> </ul>
Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nahverkehrsplan 2018 (2018)</li> <li>▪ Mobilitätsbefragung 2018 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter (2018)</li> </ul>
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (2011)</li> </ul>
OstWestfalenLippe (OWL) GmbH	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radwegenetz OWL</li> </ul>

### 1.2.2 Repräsentative Haushaltsbefragung

Um das **Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse** der Einwohnerinnen und Einwohner in Salzkotten zu ermitteln, wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt. Der hierfür entwickelte Fragebogen orientiert sich an den AGFS-NRW-Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung (Überblick zu den Befragungsinhalten siehe Tabelle 1-3, Methodik und Fragebogen im Original siehe Anhang 4). Durch die Haushaltsbefragung konnten Erkenntnisse zu den Themenbereichen Mobilitätsvoraussetzung und Mobilitätsverhalten sowie die Bewertung der Verkehrssituation und Anregungen zur Mobilität gewonnen werden. Daher sind die Ergebnisse der Haushaltbefragung sowohl in die Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse (insbesondere in Kapitel 3.1), als auch in das Maßnahmenprogramm (siehe Kapitel 5) eingeflossen.

**Tabelle 1-3: Befragungsinhalte**

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Zusatzfragebogen	Wegeprotokoll
<b>haushaltsbezogen</b>	<b>personenbezogen</b>		
Haushaltsmitglieder, Wohnort, Anzahl vorhandener Verkehrsmittel, Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV	Geschlecht, Alter, (Erwerbs-)Tätigkeit, Teilnahme am Verkehr, Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen, Stichtag und Normalität des Stichtags	Bewertung der Verkehrssituation, Verbesserungsbedarf und -möglichkeiten für einzelne Verkehrsmittel, weitere Anregungen, Interesse an Informationen	Start- und Zielorte, Entfernung, Start- und Zielzeit, Dauer, Verkehrsmittelwahl, Zweck des Weges

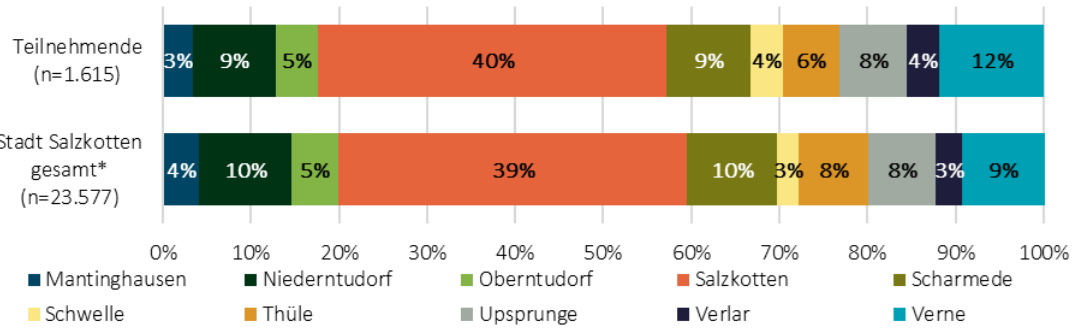
Zur Gewährleistung der **Repräsentativität** erfolgte die Ziehung einer Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister unter proportionaler Berücksichtigung aller Ortsteile (siehe Tabelle 1-4). Ende September 2020 wurden die Befragungsunterlagen per Post an 3.500 zufällig ausgewählte Haushalte versandt, acht bis zehn Tage vor den vorgegebenen Erhebungsstichtagen (Dienstag, 06.10.2020 und Donnerstag, 08.10.2020) (siehe Tabelle 1-4). Diese Termine liegen entsprechend der AGFS-Standards im empfohlenen Erhebungszeitraum. Die Teilnahme war über einen schriftlichen Fragebogen inklusive kostenfreiem Rückversand, über eine Online-Befragungstool oder über das Telefon möglich. Öffentlichkeitsarbeit über die Presse, den sozialen Medien und der städtischen Website fand zu Beginn und während der Haushaltsbefragung statt.

<b>Tabelle 1-4: Stichprobe und Rücklauf</b>	
<b>Ermittlung Stichprobenumfang</b>	
23.598	Personen über 6 Jahre in Salzkotten zum Stichtag
1.000	Personen (verwertbare Antworten) Mindestbeteiligung, um Repräsentativität zu erreichen
3.500	Stichprobengröße (Anzahl Haushalte) bei erwarteter Rückmeldequote von 15 % und mindestens zwei Teilnehmenden je Haushalt
<b>Rücklauf</b>	
664	Haushalte (dies entspricht einer Rücklaufquote von 19 % der erreichten Haushalte)
davon	540 handschriftlich/postalisch
	100 online
	4 telefonisch
1.615	aktiv teilnehmende Personen (im Durchschnitt 2,4 Teilnehmende je Haushalt)

Insgesamt haben sich 1.615 Personen aus 664 Haushalten an der Haushaltsbefragung beteiligt. Dies entspricht einer **Rücklaufquote** von 19 Prozent der 3.487 erreichten Haushalte<sup>1</sup> (siehe auch Tabelle 1-4). Die wichtigen soziodemografischen Kennziffern Wohnort/Ortsteil, Geschlecht und Alter der Teilnehmenden liegen sehr nahe an der statistischen Verteilung in der Bevölkerung in der Stadt Salzkotten (siehe Abbildung 1-2). Somit haben die Befragungsergebnisse einen repräsentativen Charakter, eine Gewichtung der Ergebnisse zur Vermeidung von statistischen Verzerrungen bei den Ergebnissen zum Mobilitätsverhalten ist nicht erforderlich.

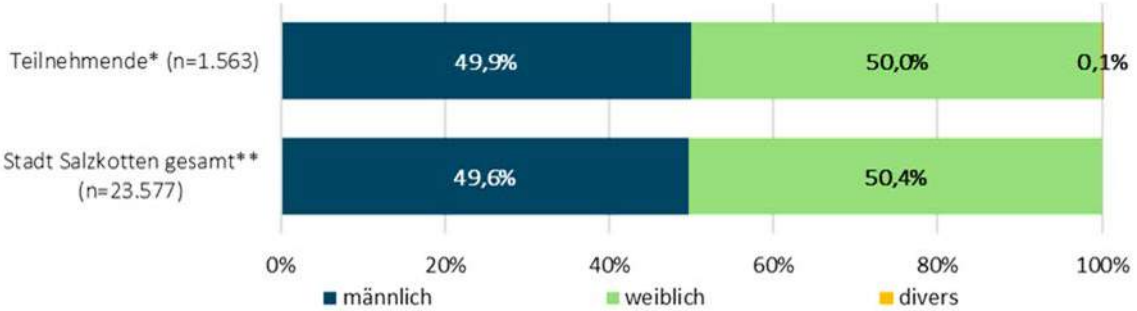
<sup>1</sup> Hinweis: Von den 3.500 versandten Befragungsunterlagen konnten 13 nicht zugestellt werden.

**Teilnehmende nach Wohnorten**



\* Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Salzburg 09/2020. Einwohner ab 6 Jahre, da nur diese teilnahmeberechtigt

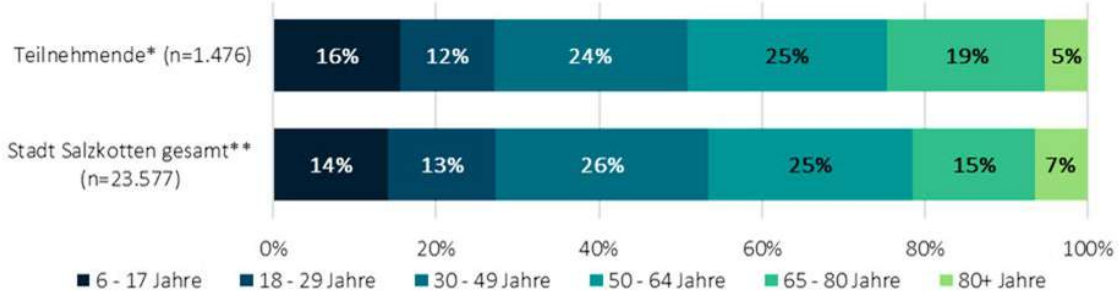
**Teilnehmende nach Geschlecht**



\* "Keine Angabe" nicht dargestellt

\*\* Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Salzburg 09/2020. Einwohner ab 6 Jahre, da nur diese teilnahmeberechtigt

**Teilnehmende nach Alter**



\* "Keine Angabe" nicht dargestellt

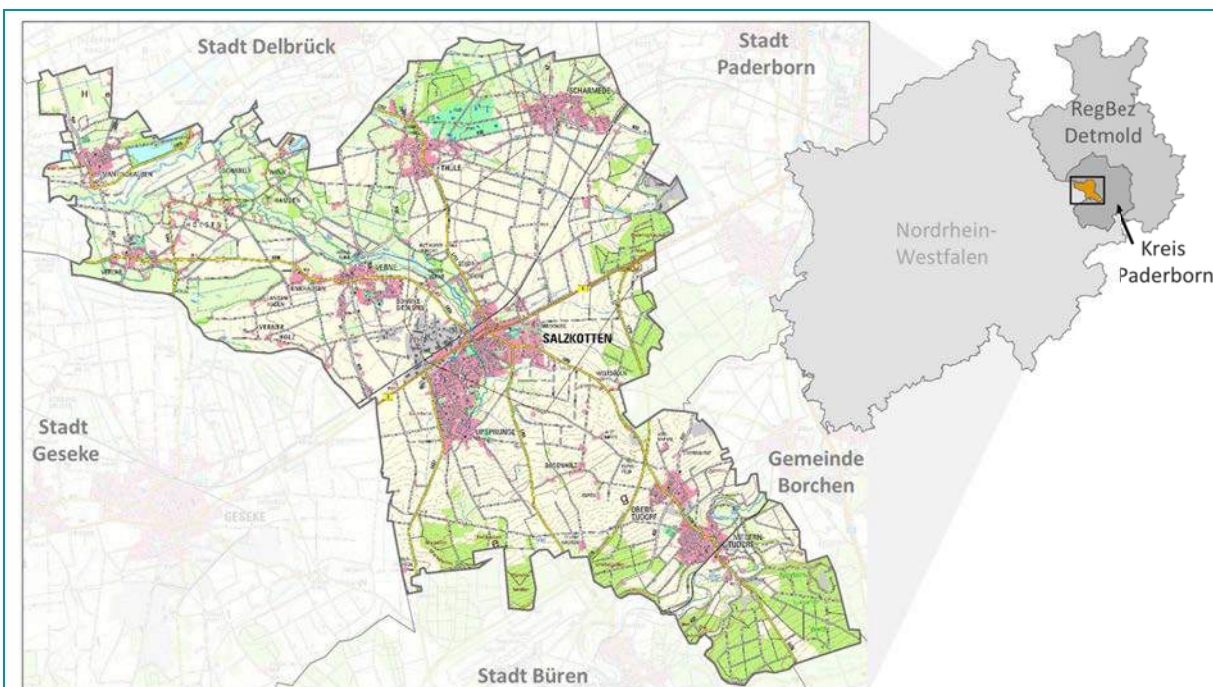
\*\* Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Salzburg 09/2020. Einwohner ab 6 Jahre, da nur diese teilnahmeberechtigt

**Abbildung 1-2: Wohnort, Geschlecht und Alter der Teilnehmenden der Haushaltsbefragung im Vergleich zur Gesamtbevölkerung Salzburgs**

## 2 Kurzprofil der Stadt Salzkotten

Die Stadt Salzkotten, deren Name sich von den Siedehäusern für die Salzgewinnung ableitet, liegt im ostwestfälischen Kreis Paderborn in Nordrhein-Westfalen und übernimmt mit seinen circa 25.000 Einwohnerinnen und Einwohner die Funktion eines Grundzentrums mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums. In zwölf Kilometer Entfernung östlich der Stadt Salzkotten liegt die Kreisstadt Paderborn, das nächstgelegene Oberzentrum mit rund 150.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Darüber hinaus grenzen die Städte Delbrück und Büren sowie die Gemeinde Borchen an Salzkotten an. (siehe Abbildung 2-1).

Von der niederländischen Grenze bei Aachen bis zur polnischen Grenze verläuft die Bundesstraße 1, die sich aus der historisch bedeutenden Handelsroute Hellweg entwickelte und führt dabei direkt durch Salzkotten. In unmittelbarer Nähe des Stadtgebietes befinden sich Anschlüsse an die Autobahn 33 von Paderborn nach Bielefeld und die Autobahn 44 von Dortmund nach Kassel. Etwa acht Kilometer von der Stadt Salzkotten entfernt liegt der Flughafen Paderborn/Lippstadt (PAD), von dem aus verschiedene vorwiegend touristische Ziele in Europa zu erreichen sind.



Quelle der Hintergrundkarte: LGLN 2021

### Bevölkerung und Fläche <sup>(1)</sup>

- Bevölkerung: 25.040, Stand 31.12.2021
- Fläche: 109,8 km<sup>2</sup>
- Bevölkerungsdichte: 228,1 Ew/km<sup>2</sup>

### 10 Ortsteile und deren Einwohnerzahlen <sup>(2)</sup> (Stand 31.12.2020)

Mantinghausen: 1.043	Scharmede: 2.603	Upsprunge: 1.944
Niederntudorf: 2.663	Schwelle: 632	Verlar: 759
Oberntudorf: 1.356	Thüle: 2.031	Verne: 2.359
Kernstadt Salzkotten: 9.956		

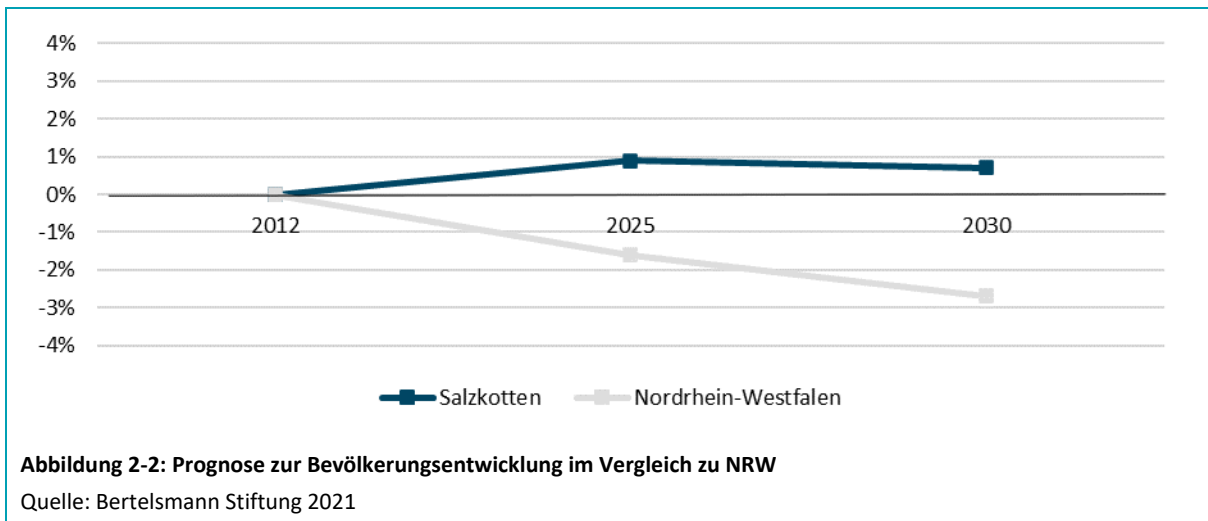
### Abbildung 2-1: Lage und Kurzsteckbrief der Stadt Salzkotten

Quellen: (1) IT.NRW 2022, (2) Stadt Salzkotten 2021:17

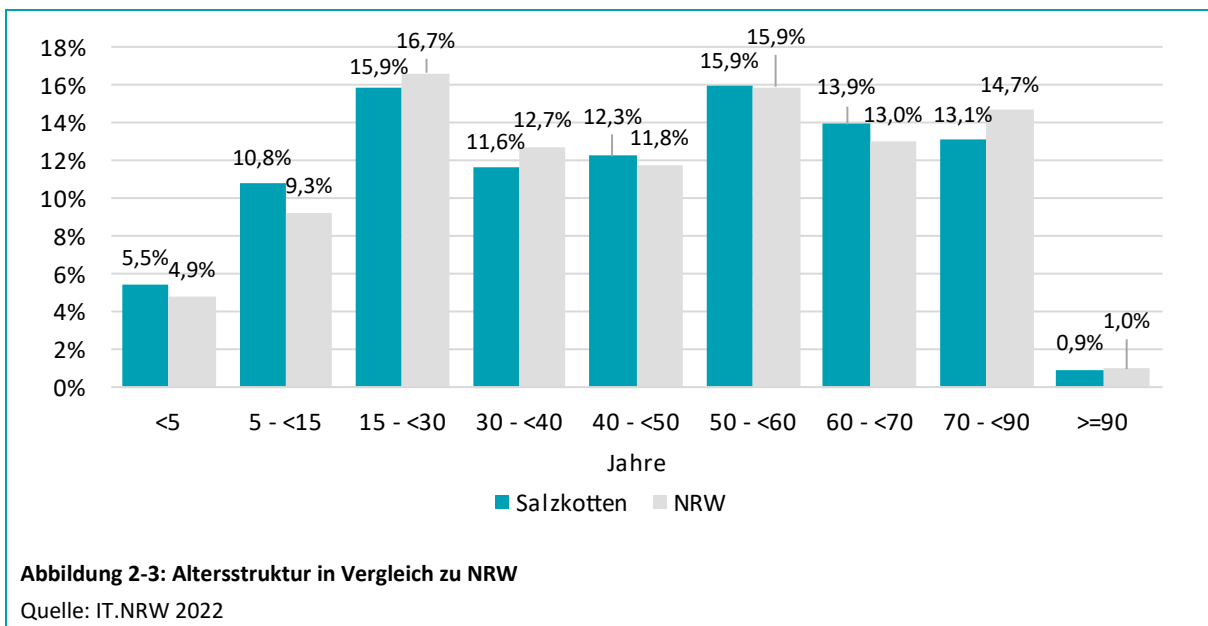
Die Bevölkerungsdichte des knapp 110 Quadratkilometer umfassenden Stadtgebiets liegt mit 228 Einwohnerinnen und Einwohnern je Quadratkilometer im Bundesdurchschnitt leicht unter dem des Kreises Paderborn (246 Ew. /km<sup>2</sup>) und deutlich unter dem landesweiten Durchschnitt (526 Ew. /km<sup>2</sup>).

Neben der Kernstadt mit knapp 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat Salzkotten neun weitere Ortschaften. Sie sind überwiegend durch Haufendorfstrukturen geprägt, die für das südliche Paderborner Land typisch sind. In den Ortsteilen leben circa 60 Prozent der Bevölkerung, in den größeren (Niederntudorf, Scharmede, Verne, Thüle) wohnen jeweils 2.000 bis 2.700 Menschen, in den kleineren jeweils etwa 600 bis 1.300 (siehe Abbildung 2-1).

Von 1975 bis 2020 ist die Bevölkerung der Stadt Salzkotten um 49 Prozent gewachsen (Stadt Salzkotten 2021: 17), wobei hier die Nähe zum Oberzentrum Paderborn eine wichtige Rolle spielt. Ein weiterer Bevölkerungsanstieg um 0,7 Prozent über den Zeitraum von 2012 bis 2030 ist prognostiziert (die Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen soll in diesem Zeitraum 2,7 Prozent abnehmen), siehe Abbildung 2-2 (Bertelsmann Stiftung 2021).



Die Altersstruktur in Salzkotten entspricht im Vergleich in etwa dem landesweiten Durchschnitt, lediglich die Gruppe der unter 15-Jährigen ist, etwas stärker und die Gruppe der über 70-Jährigen, etwas schwächer vertreten (siehe Abbildung 2-3).



Umgeben von der Lippeniederung im Norden und Nordwesten, der Paderborner Hochfläche im Osten und Südosten sowie den Hoch- und Mischwäldern im Süden der Stadt, bilden die Hellwegböden die

landschaftliche und naturräumliche Haupteinheit der Stadt Salzkotten. Die mächtigen nacheiszeitlichen Lössböden sind kalkreich und fruchtbar und werden seit Jahrhunderten für den Ackerbau genutzt. Zudem befinden sich sechs Naturschutzgebiete im Stadtgebiet (Stadt Salzkotten 2017).

Salzkotten ist im Landesvergleich überdurchschnittlich stark durch den Dienstleistungssektor geprägt, in dem mehr als die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeitet. Durch die Nähe zu Paderborn als Oberzentrum verzeichnet Salzkotten ein negatives Pendlersaldo, mehr Personen pendeln aus als ein (siehe Tabelle 2-1).

<b>Tabelle 2-1: Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen</b>	
<b>Wirtschaftsstruktur: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen in Prozent</b>	
Land- und Forstwirtschaft	1,77 %
Produzierendes Gewerbe	43,51 %
Handel, Gastgewerbe und Verkehr	23,28 %
Sonstige Dienstleistungen	31,44 %
<b>Pendelnde</b>	
3.892 Einpendelnde	aus Paderborn: 28,5 %
	aus Geseke: 11,0 %
	aus Büren: 10,6 %
6.296 Auspendelnde	nach Paderborn: 42,6 %
Saldo: -2.404	
Quelle: Stadt Salzkotten 2021	

Mit der Gemeinde Borchen und den Städten Lichtenau, Bad Wünnenberg und Büren ist die Stadt Salzkotten seit 2008 Mitglied im gemeinnützigen Verein „Regionalforum Südliches Paderborner Land e. V.“ und seitdem in der LEADER-Region „Südliches Paderborner Land“ aktiv. Durch die LEADER-Region werden auch Mobilitätsprojekte gefördert, beispielsweise Elektro-Dorfautos in Etteln und Karpke oder ein E-Bürgerbus in Lichtenau. In der Stadt Salzkotten konzentrierte sich die Förderung bislang zwar auf andere Handlungsbereiche, LEADER bietet aber auch für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts Perspektiven, da die Region auch für die Förderperiode 2023 bis 2027 anerkannt wurde.



### 3 Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse

#### 3.1 Mobilitätsverhalten und verkehrsmittelübergreifende Mobilität

Die im Herbst 2020 durchgeführte Haushaltsbefragung ist ein zentraler Baustein der Grundlagenermittlung. Sie erfasst das tatsächliche Mobilitätsverhalten und die Einstellung der Beteiligten. Damit bietet die repräsentative Befragung eine wichtige Basis zur Bestandsanalyse zu den einzelnen Verkehrsmitteln. Die Tabelle 3-1 fasst zentrale Kennzahlen aus der Haushaltsbefragung zusammen, die in den nachfolgenden Kapiteln tiefergehend ausgeführt werden.

Tabelle 3-1: Zentrale Kennzahlen aus der Haushaltsbefragung Salzkotten 2020		
Indikator	Salzkotten	Einheit
Mobilität (alle Teilnehmenden)	2,43	Wege/Person und Tag
Mobilität (mobile Personen)	3,49	Wege/Person und Tag
Mobilität	74 %	Anteil mobiler Personen
Gesamtwegeanzahl	61.521	Gesamtwege/Tag
Binnenverkehr	59 %	Anteil am Gesamtwegeaufkommen
Wegelänge	7,9	Kilometer/Person/Weg
Personen-km	507.226	Personen-Kilometer gesamt in der Stadt Salzkotten je Tag (hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung)
Wegedauer	18,5	in Minuten/Weg
Zeitbudget Mobilität (alle Teilnehmenden)	44,8	Minuten/Person und Tag
Zeitbudget Mobilität (mobile Personen)	68,0	Minuten/Person und Tag
Pkw-Besitz	1,8	Pkw/Haushalt
Motorisierungsgrad	724	Pkw/1.000 Einwohner
Führerscheinbesitz	96 %	Anteil an allen Personen ab 18 Jahren
Fahrradbesitz	2,8	Fahrräder (inklusive Pedelec/E-Bike) /Haushalt

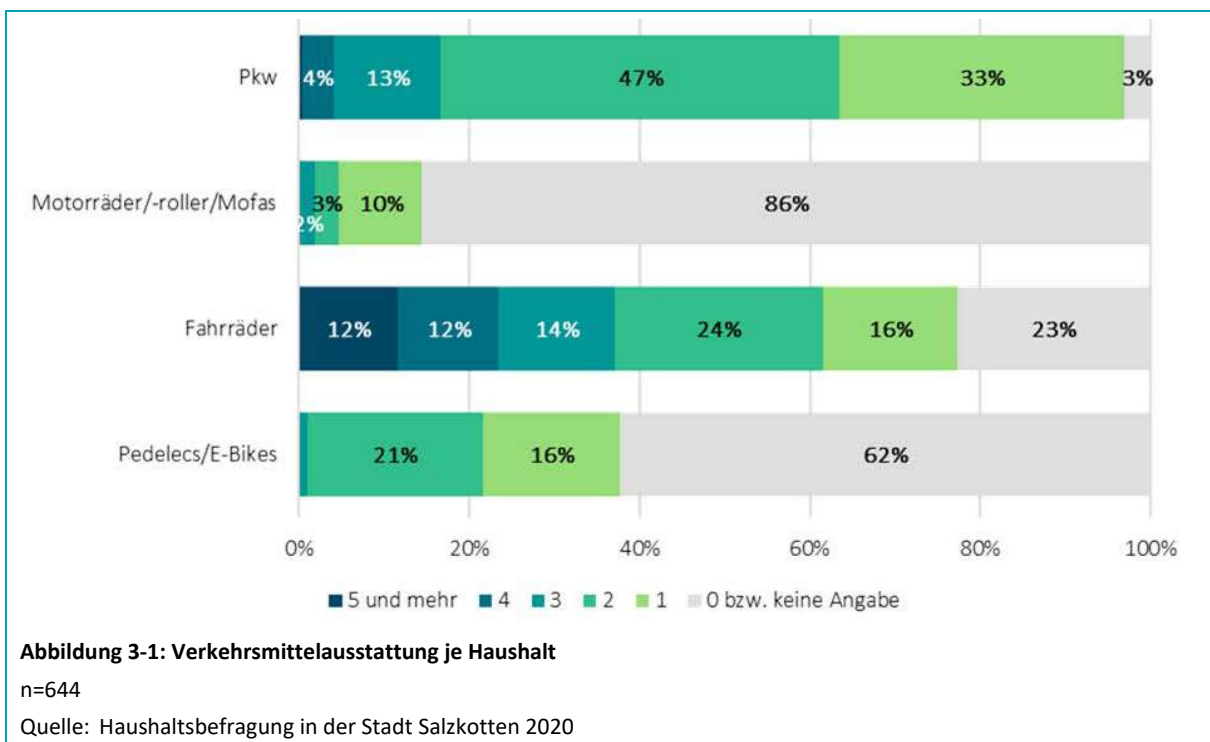
##### 3.1.1 Mobilitätsvoraussetzungen und Verkehrsmittelverfügbarkeit

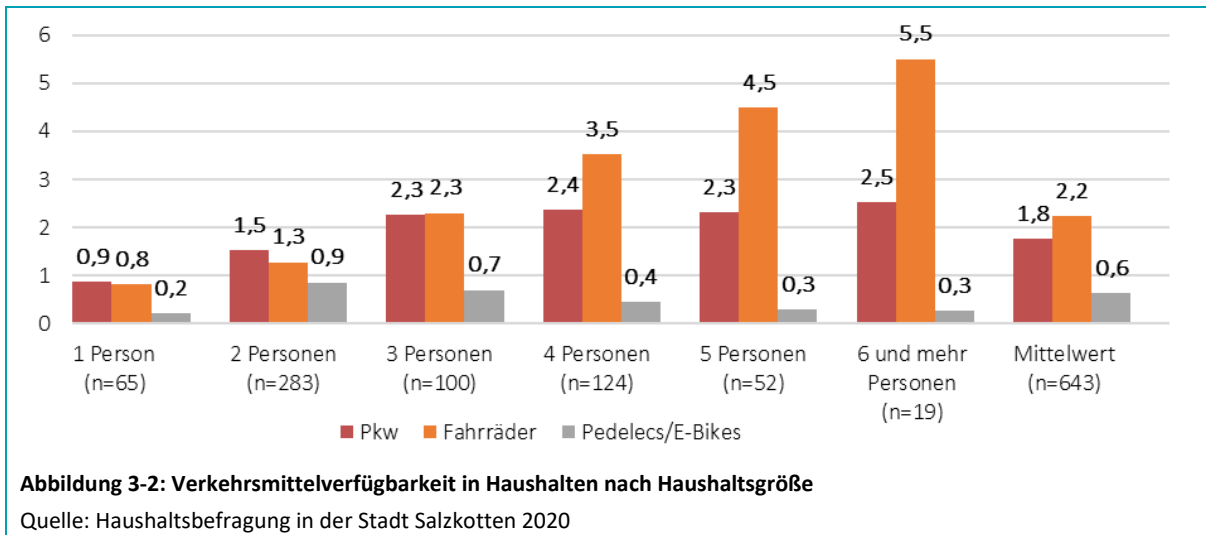
Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (Pkw, Motorrad, Fahrrad/Pedelecs) die Erreichbarkeit des ÖPNV, der Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV sowie gesundheitliche Voraussetzungen entscheiden wesentlich darüber, welche Verkehrsmittel im Alltag genutzt werden. In der Haushaltsbefragung wurden daher zu diesen Aspekten einige Daten erhoben.

Die Verkehrsmittelausstattung und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln in den Haushalten der Stadt Salzkotten ist durch folgendes gekennzeichnet:

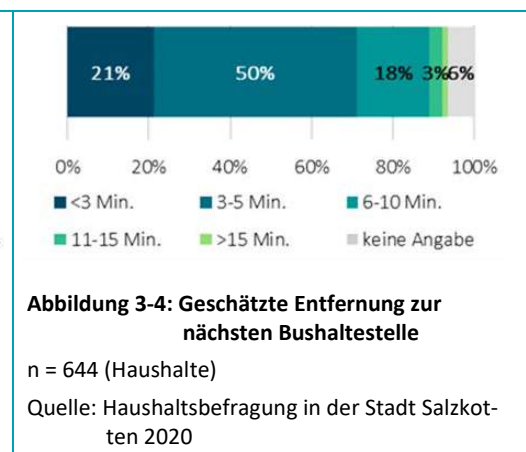
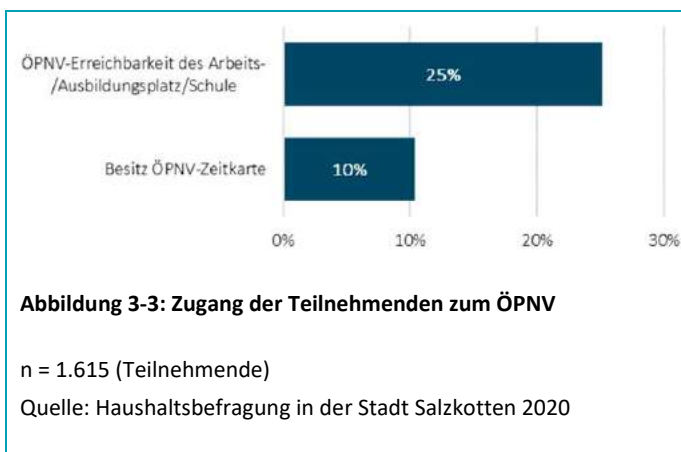
- 97 Prozent der teilnehmenden Haushalte besitzen mindestens einen Pkw, knapp zwei Drittel (64 Prozent) zwei oder mehr Pkw (siehe Abbildung ). Im Mittel verfügt jeder Haushalt über 1,8 Pkw (Abbildung ). Die durchschnittliche Pkw-Ausstattung der Haushalte auf Ortsteilebene variiert kaum. Der Mittelwert liegt in der Kernstadt Salzkotten bei 1,7 Pkw/Haushalt, während er in einigen, meist kleineren Ortsteilen, leicht erhöht ist.
- Unter allen Befragten besitzen 79 Prozent einen Autoführerschein, der Anteil steigt bei den über 18-Jährigen auf 97 Prozent. Sowohl in der Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen (93 Prozent) als auch in der Gruppe der über 80-Jährigen (83 Prozent) liegt der Anteil etwas niedriger, während im Alter von 30 bis 79 fast alle Befragten eine Fahrerlaubnis für Pkw haben.

- In 90 Prozent der befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad, inklusive Pedelec/E-Bike zur Verfügung, im Durchschnitt hat jeder Haushalt in Salzkotten 2,8 Fahrräder.
- 78 Prozent der Teilnehmenden haben einen Abstellplatz für Fahrräder (inklusive Pedelecs/E-Bike) direkt bei ihrem Haus oder ihrer Wohnung, 38 Prozent steht einen Fahrradabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsort oder an der Schule zur Verfügung.
- Motorräder/-roller/Mofas sind als Verkehrsmittel am geringsten vertreten: Lediglich 15 Prozent der Haushalte haben mindestens ein Motorrad, einen Motorroller oder ein Mofa und damit deutlich weniger als das vergleichsweise neue Verkehrsmittel Pedelec/E-Bike (38 Prozent der Haushalte besitzen mindestens eins, siehe Abbildung 3-1).
- Die Fahrzeugausstattung ist abhängig von der Haushaltsgröße: Während nahezu jeder Ein-Personen-Haushalt ein Pkw zur Verfügung hat, steigt dieser Wert bei den Zwei-Personen-Haushalten im Schnitt auf 1,5 und stagniert bei größeren Haushalten bei 2,3 bis 2,5. Beim Fahrradbesitz steigt die Anzahl der Fahrräder kontinuierlich mit der Größe der Haushalte (siehe Abbildung 3-2).





Betrachtet man die **Erreichbarkeit des und die Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV** gibt ein Viertel der Befragten an, dass ihr Arbeits-/Ausbildungsplatz oder die Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist<sup>2</sup>, zehn Prozent besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte, zum Beispiel eine Monats-/Jahreskarte (siehe Abbildung ). Etwa 71 Prozent der Haushalte benötigen zu Fuß nach eigener Einschätzung maximal fünf Minuten bis zur nächsten Bushaltestelle, die geschätzte durchschnittliche Wegedauer beträgt ebenfalls fünf Minuten (siehe Abbildung 3-4).



Nach den Erhebungen der Haushaltsbefragung liegt der Anteil der **Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** in der Stadt Salzkotten bei etwa neun Prozent, davon hat etwa die Hälfte eine Gehbehinderung.

### 3.1.2 Verkehrsmittelwahl - Modal Split

Zur Untersuchung des Mobilitätsverhaltens wurde in der Haushaltsbefragung sowohl die übliche Verkehrsmittelnutzung durch Selbsteinschätzung als auch der Modal Split durch Erhebungen in Wegeprotokollen der Teilnehmenden ermittelt (zur Methodik der Mobilitätshebung siehe Anhang 4).

Die **übliche Verkehrsmittelnutzung in der Woche und am Wochenende** in der Stadt Salzkotten lässt sich folgendermaßen zusammenfassen (siehe Abbildung 3-5 und Abbildung 3-6)

- Fast die Hälfte der Befragten nutzt den Pkw als FahrerIn oder Fahrer in der Woche (montags bis freitags) täglich, weitere 27 Prozent an ein bis drei Tagen in der Woche. Am Wochenende (Samstag/Sonntag) sinkt die tägliche Nutzung auf 40 Prozent.

<sup>2</sup> Zur Einordnung dieser Zahl ist berücksichtigen, dass etwa 50 Prozent aller Befragten erwerbstätig oder in der Ausbildung sind und knapp 20 Prozent zur Schule/Hochschule gehen.

- Das Fahrrad, inklusive Pedelec/E-Bike, nutzen 19 Prozent der Befragten in der Woche täglich, am Wochenende steigt der Anteil auf 28 Prozent. Weitere 37 Prozent fahren an ein bis drei Tagen in der Woche mit dem Rad und 38 Prozent nutzen das Rad an mehreren Wochenenden im Monat. Folglich fährt über die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger Salzkottens regelmäßig mit dem Fahrrad (56 Prozent in der Woche und 66 Prozent am Wochenende).
- Im Vergleich aller Verkehrsmittel zeigt sich, dass die Bedeutung des Fußverkehrs sehr hoch ist: In der Woche gehen 43 Prozent der Befragten täglich zu Fuß, am Wochenende 52 Prozent. Hinzu kommen weitere kombinierte Wege, die teilweise zu Fuß zurückgelegt werden, zum Beispiel zur Bushaltestelle oder zum Parkplatz des Pkw, so dass die Relevanz des Fußverkehrs in der Regel höher ist, als die erhobenen Zahlen dies widerspiegeln.
- Bus und Bahn werden vor allem in der Woche genutzt: 13 Prozent der Befragten nutzen den Bus montags bis freitags täglich (davon sind 89 Prozent Schülerinnen und Schüler), die Bahnnutzung ist mit vier Prozent täglicher Nutzung deutlich geringer. Auffällig ist, dass der Großteil der Befragten Bus und Bahn nie nutzt: in der Woche liegt dieser Anteil bei 65 Prozent (Bus) beziehungsweise 62 Prozent (Bahn) und am Wochenende bei 80 Prozent (Bus) beziehungsweise 68 Prozent (Bahn).

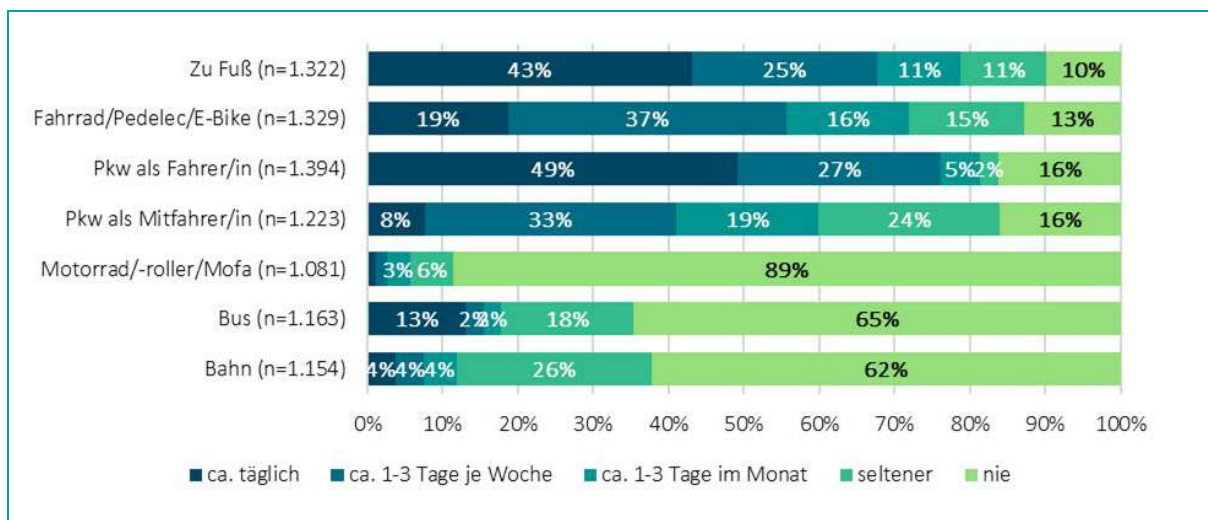


Abbildung 3-5: Übliche Nutzung der Verkehrsmittel – Montag bis Freitag

Hinweis: n-Werte unterschiedlich, da fehlende Antworten („keine Angabe“) nicht in der Abbildung dargestellt.

Quelle: Haushaltsbefragung in der Stadt Salzkotten 2020

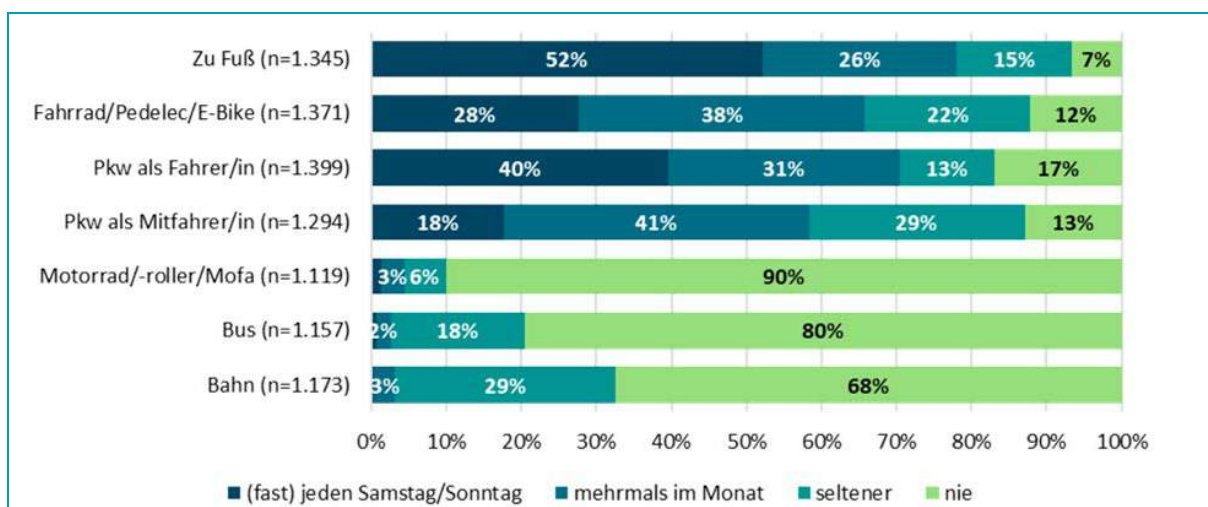


Abbildung 3-6: Übliche Nutzung der Verkehrsmittel – Samstag und Sonntag

Hinweis: n-Werte unterschiedlich, da fehlende Antworten („keine Angabe“) nicht in der Abbildung dargestellt.

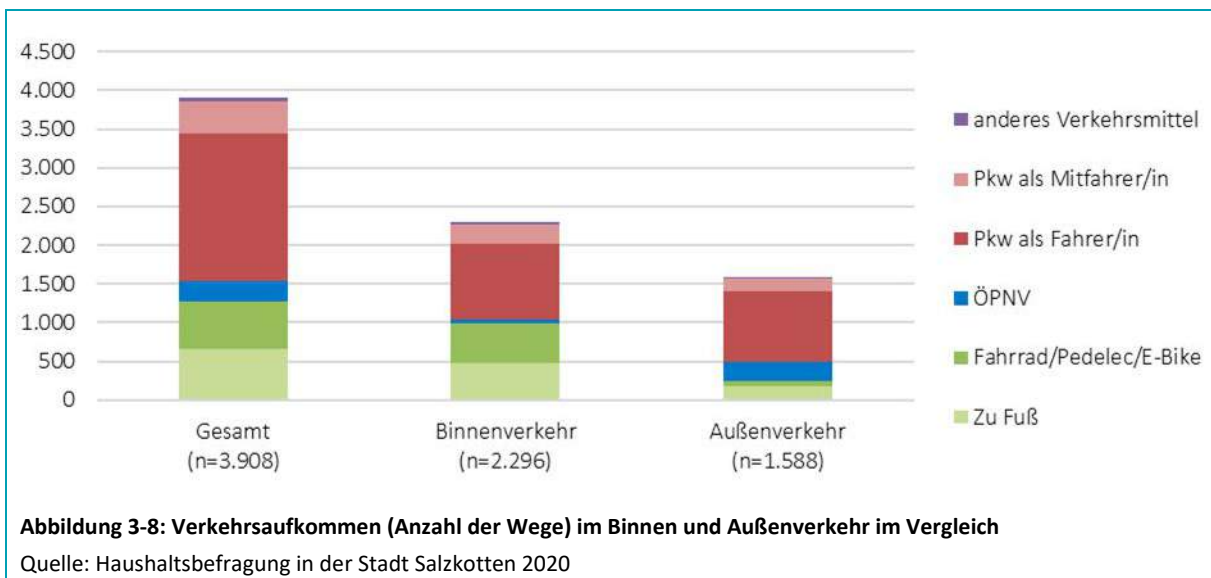
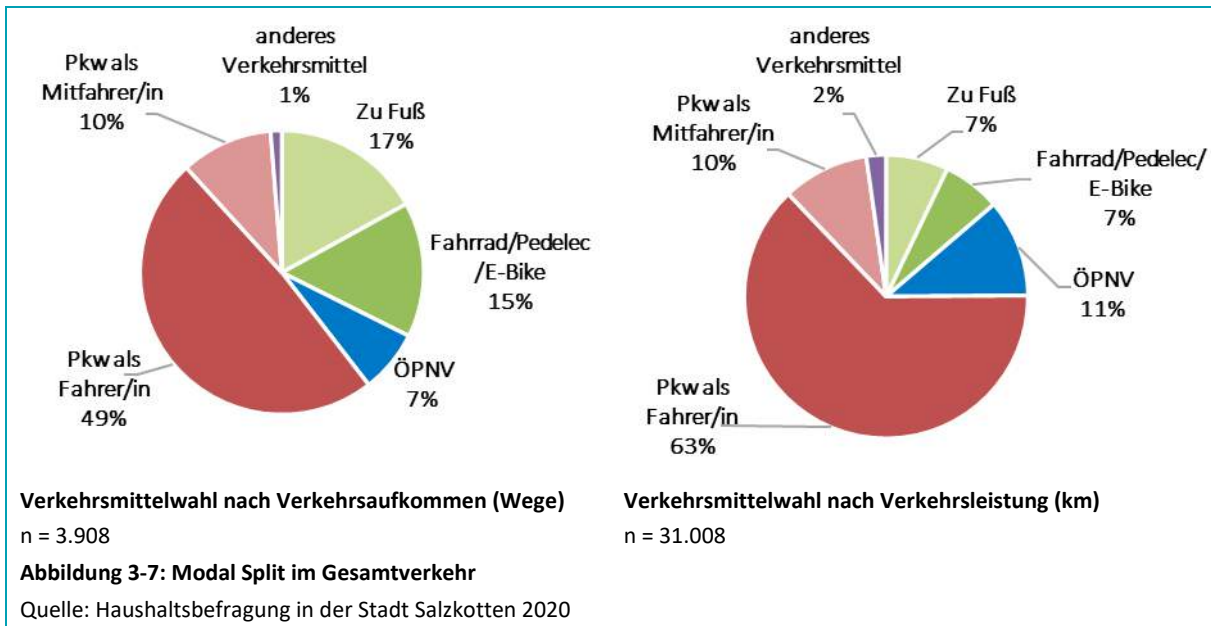
Quelle: Haushaltsbefragung in der Stadt Salzkotten 2020

Betrachtet man den durch die Wegeprotokolle ermittelten **Modal Split** ergibt sich folgendes differenziertes Bild (siehe Abbildung 3-7 und Abbildung 3-8):

- Für 59 Prozent aller Wege haben die Teilnehmenden den **Pkw** genutzt, überwiegend (49 Prozent) als FahrerIn oder Fahrer. Im Binnenverkehr<sup>3</sup> verringert sich dieser Anteil auf 54 Prozent, während er im Außenverkehr<sup>4</sup> auf 67 Prozent wächst. Bei der Verkehrsleistung, also der Summe der Kilometer im Gesamtverkehr, erhöht sich der Pkw-Anteil auf insgesamt 73 Prozent. Dabei bleibt der Anteil der Mitfahrenden mit zehn Prozent fast stabil. Das bedeutet, dass bei längeren Wegen zum einen häufiger der Pkw genutzt und zum anderen häufiger selbst gefahren wird. Im Schnitt werden pro Fahrt 7,5 Kilometer mit dem Pkw zurückgelegt (Binnenverkehr 3,6 Kilometer, Außenverkehr 12,8 Kilometer).
- Etwa 15 Prozent aller Wege legen die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Salzkotten mit dem **Fahrrad** (inklusive Pedelec/E-Bike) zurück. Im Binnenverkehr mit entsprechend kürzeren Wegen erhöht sich der Radanteil auf 22 Prozent, während er im Außenverkehr auf 5 Prozent der Wege sinkt. Die durchschnittliche Entfernung, die mit dem Rad zurückgelegt wird, beträgt 3,4 Kilometer (Binnenverkehr 2,2 Kilometer, Außenverkehr 11,5 Kilometer). In der Kernstadt Salzkotten werden mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt (22 Prozent aller Wege im Gesamtverkehr), während in einigen Ortsteilen etwas weniger mit dem Rad gefahren wird.
- **Bus und Bahn** haben in Salzkotten vor allem im Außenverkehr und bei längeren Distanzen eine Bedeutung: Im Gesamtverkehr werden lediglich sieben Prozent der Wege beziehungsweise elf Prozent der Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, im Binnenverkehr sinkt der Anteil auf zwei Prozent der Wege bzw. drei Prozent der Kilometer ab, während er im Außenverkehr auf 15 Prozent der Wege beziehungsweise 14 Prozent der Kilometer wächst. Durchschnittlich legen die Teilnehmenden 12,4 Kilometer je Fahrt mit Bus und Bahn zurück (Binnenverkehr sechs Kilometer, Außenverkehr 13,5 Kilometer).
- Der **Fußverkehr** hat von allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes mit 17 Prozent aller Wege die höchste Bedeutung, im Binnenverkehr steigt der Anteil auf 21 Prozent. In der Realität wird die Bedeutung noch höher sein, als es die Erhebungen im Wegeprotokoll zeigen, da gerade die Eintragung der Kombination Fußweg mit anderen Verkehrsmitteln (beispielsweise der Fußweg zur Haltestelle oder der Weg vom Parkplatz zu Geschäften in der Innenstadt) häufig vergessen wird.
- Insgesamt werden 38 Prozent aller Wege mit **Verkehrsmitteln des Umweltverbundes** zurückgelegt, im Binnenverkehr steigt der Anteil auf 43 Prozent. Bei Betrachtung der zurückgelegten Kilometer sinkt der Anteil im Gesamtverkehr auf 25 Prozent (Binnenverkehr 29 Prozent, Außenverkehr 19 Prozent).
- Die **Kombination von Verkehrsmitteln** spielt eine sehr geringe Rolle: Für etwa 95 Prozent der Wege wird lediglich ein Verkehrsmittel genutzt, bei circa vier Prozent sind es zwei Verkehrsmittel, bei unter einem Prozent der Wege sind es drei oder mehr Verkehrsmittel. Bei den Kombinationen handelt es sich meist um Mitfahrende, die mit ihrem Pkw zum Treffpunkt der Fahrgemeinschaft fahren oder um die Fußwege zu Haltestellen von Bus und Bahn. Letztere werden wie oben beschrieben aber oftmals nicht im Wegeprotokoll angegeben. Trotzdem ist die Kombination Fußverkehr mit anderen Verkehrsmitteln auch im Wegeprotokoll am häufigsten. Weitere Kombinationen, zum Beispiel die Fahrt mit dem Rad oder dem Pkw zum ÖPNV, gibt es nur vereinzelt.

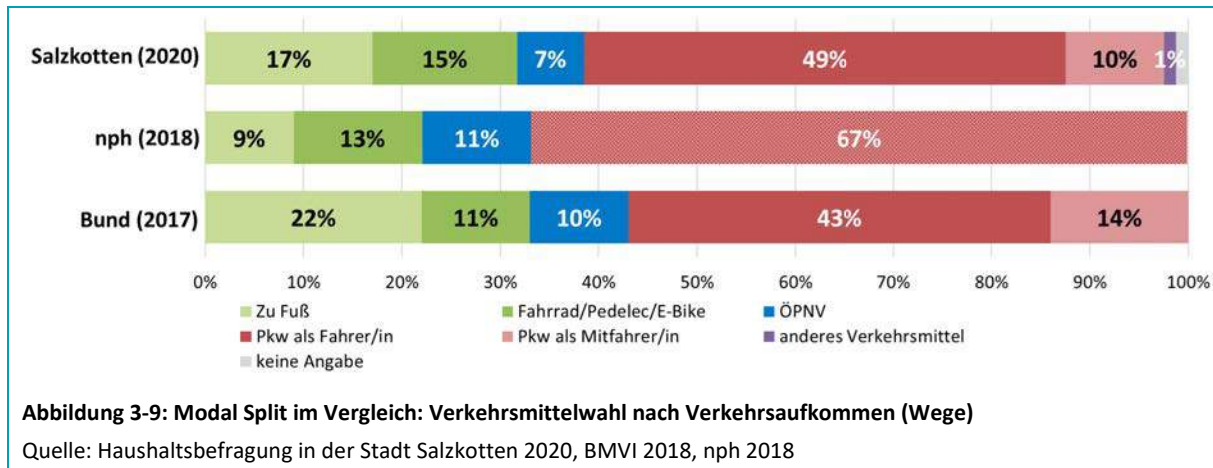
<sup>3</sup> Verkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) und Verkehrsleistung (Summe der zurückgelegten Kilometer) innerhalb der Stadt Salzkotten, sowohl innerhalb der Ortsteile als auch zwischen den Ortsteilen.

<sup>4</sup> Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung mit Ziel und Start außerhalb der Stadt Salzkotten.



Zur **Einordnung des Modal Split in den regionalen und bundesweiten Kontext** lassen sich Mobilitätsuntersuchungen des Nahverkehrsverbundes Paderborn/ Höxter (nph 2018) und des Bundesverkehrsministeriums (BMVI 2018) heranziehen (siehe Abbildung 3-9). Die Aussagen sind allerdings nur bedingt vergleichbar, zum einen da die Daten vor Beginn der Coronapandemie erhoben wurden, zum anderen da sich die Erhebungsmethoden unterscheiden. Zur Orientierung zeigt der Vergleich dennoch, dass die Verkehrsmittelwahl 2020 in Salzkotten nur geringfügig vom bundesweiten Durchschnitt 2017 abweicht. So war der Radanteil sowohl gegenüber der Region und dem Bund leicht erhöht, der ÖPNV-Anteil lag hingegen unter dem bundesweiten und regionalen Durchschnitt<sup>5</sup> Die Pkw-Nutzung in Salzkotten lag etwas unter dem regionalen Durchschnitt der Kreise Paderborn und Höxter, aber über dem bundesweiten Durchschnitt.

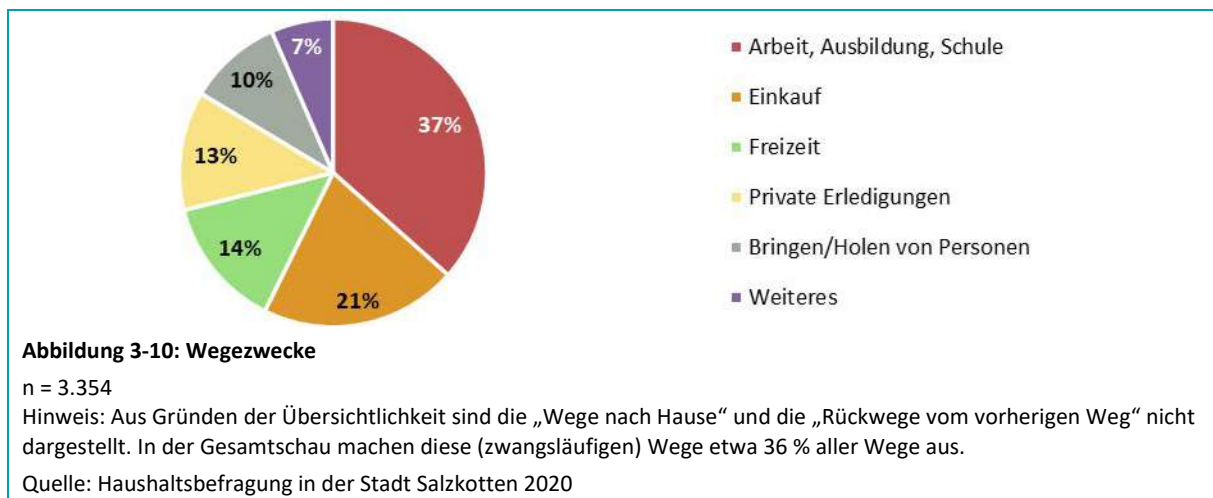
<sup>5</sup> Grund hierfür können die Auswirkungen der Coronapandemie auf das Mobilitätsverhalten sein.



### 3.1.3 Wege: Zwecke, Länge und Wegebeziehungen

Die Mobilitätserhebung der Wegeprotokolle in der Haushaltsbefragung gibt zusätzlich zur Verkehrsmittelwahl Auskunft über den Zweck, die Dauer und die Länge der zurückgelegten Wege sowie über die Wegebeziehungen innerhalb und außerhalb Salzkottens.

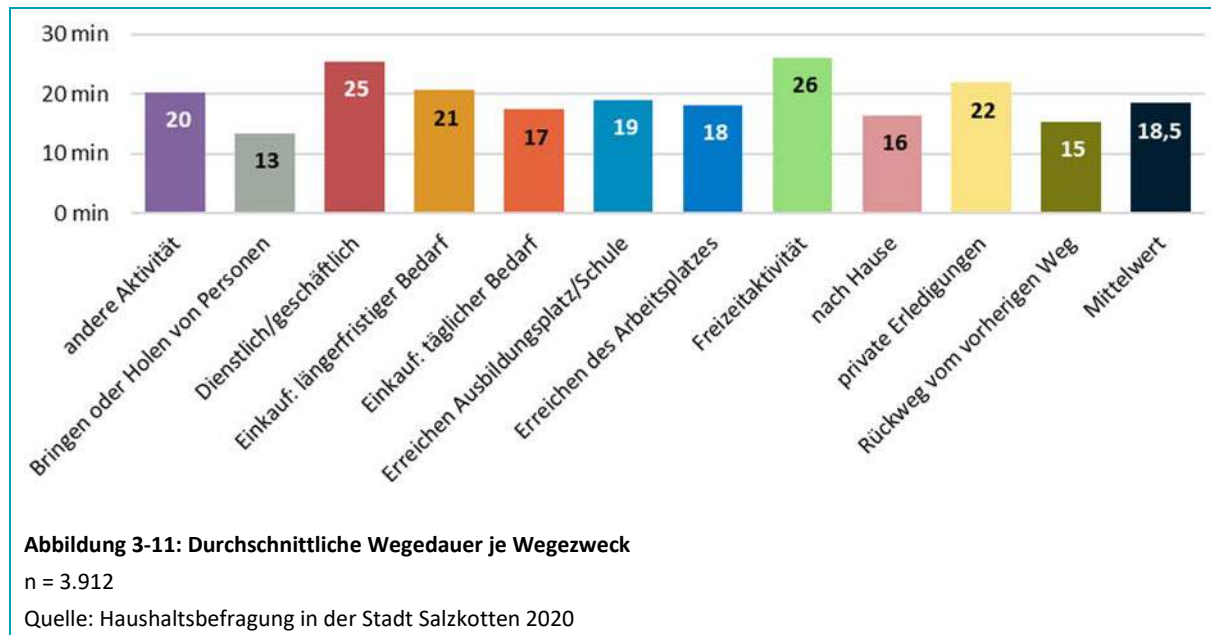
Bei den **Wegezwecken** in der Woche überwiegen mit 37 Prozent Wege zur Arbeit, Ausbildung und Schule, davon sind circa 20 Prozent Wege zum Erreichen des Arbeitsplatzes und 13 Prozent Wege zur Ausbildung/Schule. Einkaufen ist mit einem Fünftel (21 Prozent) aller Wege der zweithäufigste Wegezweck, hier überwiegt mit etwa 13 Prozent der Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs. An dritter und vierter Stelle folgen Freizeitwege (14 Prozent) und private Erledigungen (13 Prozent), während Bringen/Holen von Personen zehn Prozent der Wege ausmachen. (siehe Abbildung 3-10)



In der Stadt Salzkotten legt jede Person durchschnittlich **2,4 Wege pro Tag** zurück. Im Durchschnitt beträgt die **Länge eines Weges** knapp acht Kilometer. Betrachtet man den Wegezweck, steigt die mittlere Wegelänge zum Erreichen des Arbeitsplatzes beziehungsweise bei dienstlichen/geschäftlichen Wegen auf 13 beziehungsweise 14 Kilometer an. Weniger lang sind hingegen Wege zum Einkaufen (täglicher Bedarf vier Kilometer, längerfristiger Bedarf sechs Kilometer), zu Freizeitaktivitäten, privaten Erledigungen (jeweils sechs Kilometer) sowie zum Holen/Bringen von Personen (fünf Kilometer). Bei 42 Prozent der Wege werden kurzen Distanzen unter drei Kilometer Wegestrecke zurückgelegt, weitere elf Prozent liegen im Bereich drei bis fünf Kilometer. Damit liegt insgesamt über die Hälfte der Wege bei unter fünf Kilometern. Bei etwa einem Fünftel aller Wege beträgt die Wegestrecke zwischen 10 und 20 Kilometer und lediglich acht Prozent der Wege liegen über 20 Kilometer.

Im Mittel verbringt jede Einwohnerin beziehungsweise jeder Einwohner Salzkottens knapp **45 Minuten mit der Mobilität**, durchschnittlich dauert jeder Weg 18,5 Minuten. Überdurchschnittlich lange dauern

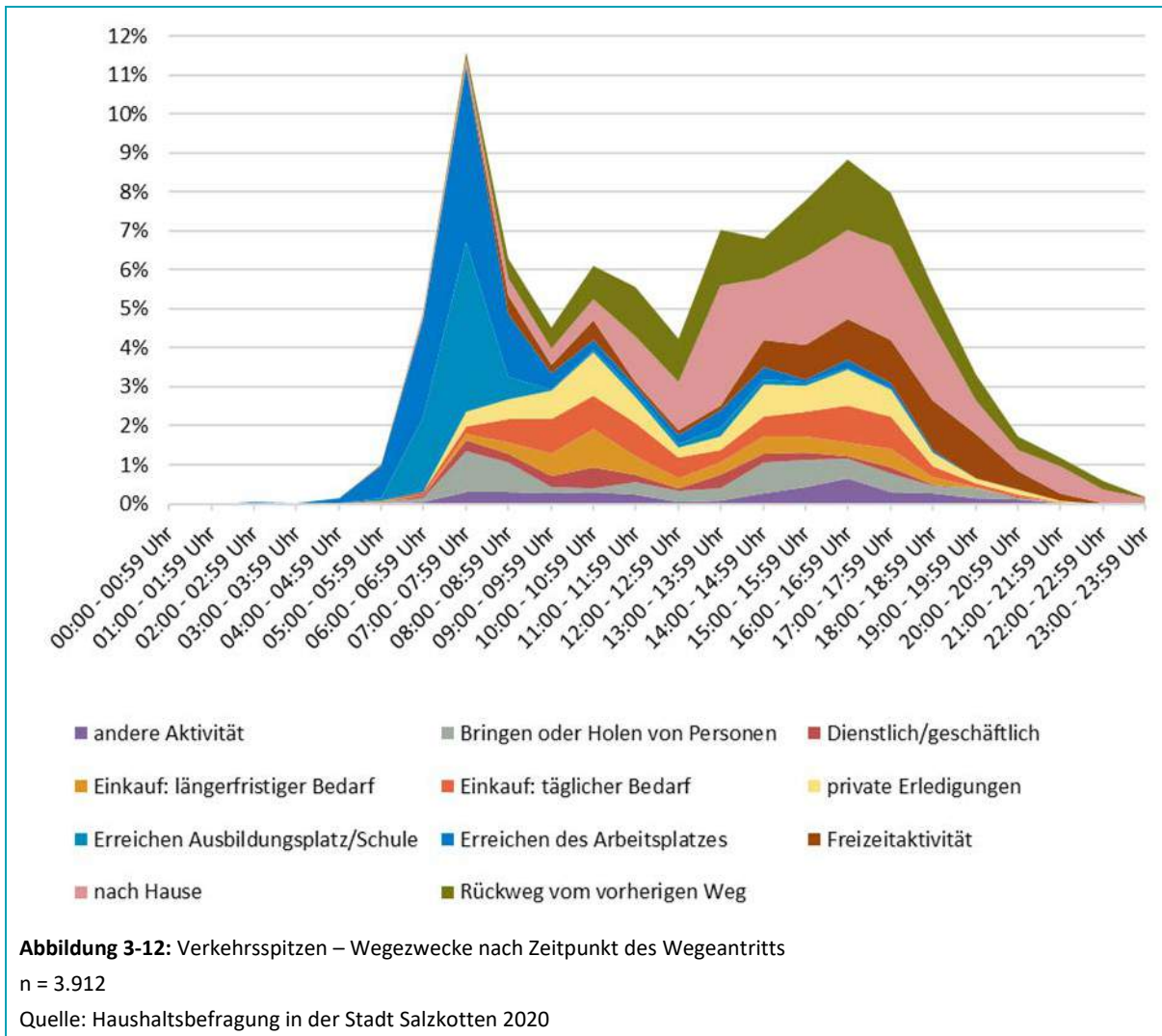
dabei sowohl Wege zu oder mit Bezug zu Freizeitaktivitäten (26 Minuten) als auch dienstliche/geschäftliche Wege (25 Minuten). Auch der Zeitbedarf für Wege zu privaten Erledigungen und Einkäufen des längerfristigen Bedarfs ist etwas erhöht, siehe Abbildung 3-11.



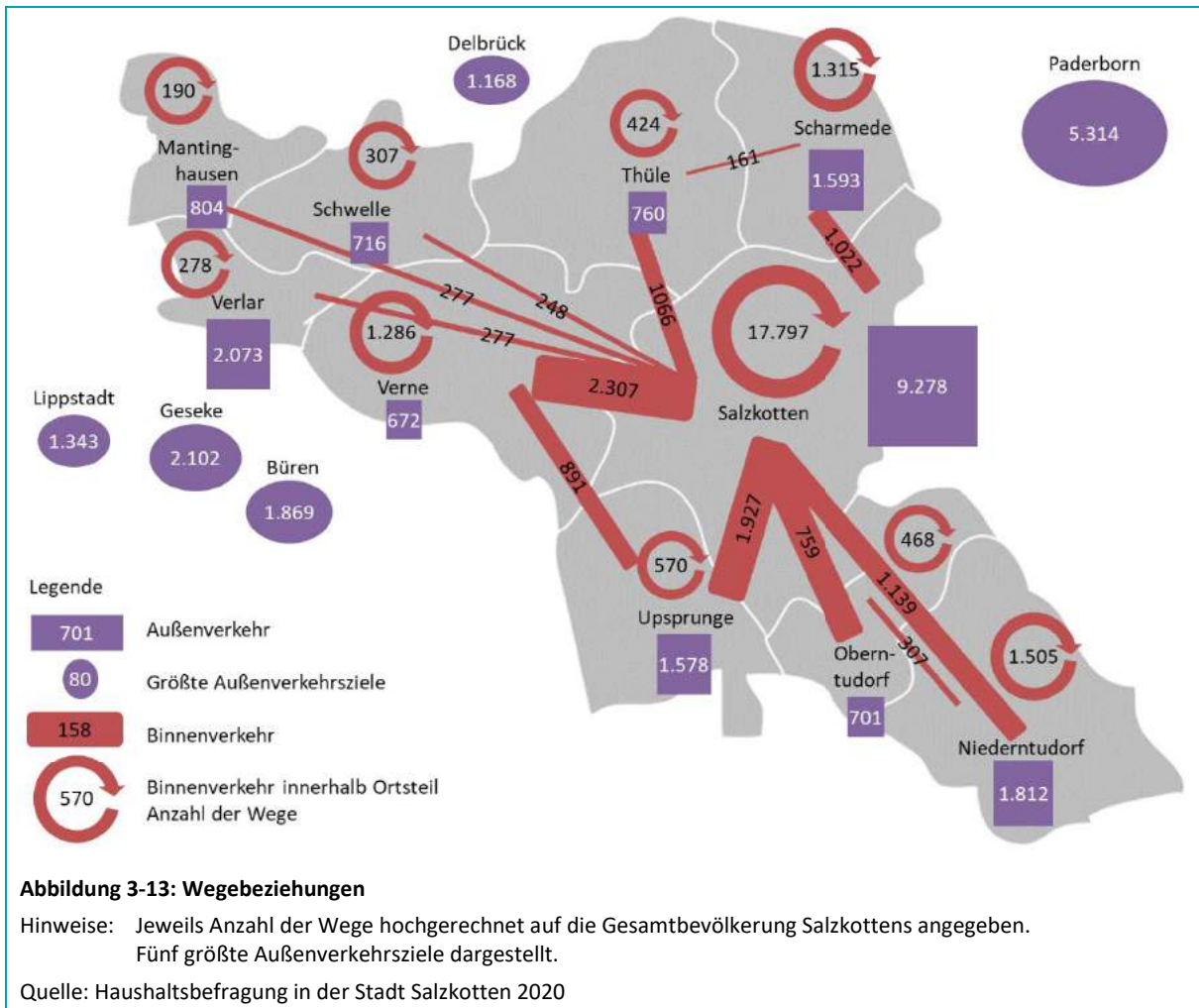
Betrachtet man den Zeitpunkt des Wegeantritts als Indikator für die **zeitlichen Verkehrsspitzen**<sup>6</sup>, lassen sich Morgens- und Nachmittagsspitzen gut erkennen (siehe Abbildung 3-12): Die meisten Menschen verlassen zwischen 6:30 Uhr und 8 Uhr morgens das Haus, vorrangig zum Erreichen des Arbeits-/Ausbildungsplatzes oder der Schule. Einkäufen und private Erledigungen beginnen in der Regel zwischen 8 Uhr und 9 Uhr und verteilen sich mit einer „Mittagspause“ über den ganzen Tag. Freizeitaktivitäten starten meist am Nachmittag etwa ab 15 Uhr bis etwa 19:30 Uhr am Abend. Ab dem Nachmittag nehmen die Wege nach Hause beziehungsweise die Rückwege vom vorherigen Weg einen Großteil des Verkehrs ein. Deutlich wird auch, dass die Verkehrsspitze am Morgen höher und spitzer verläuft, während sich der Nachmittagsverkehr auf einen längeren Zeitraum verteilt.

<sup>6</sup> Wegedauer und der Einfluss von Verkehrsteilnehmenden aus anderen Orten (Durchgangsverkehr, Einpendelnde) bleiben hier unberücksichtigt, daher lediglich Annäherung an die realen Verhältnisse.



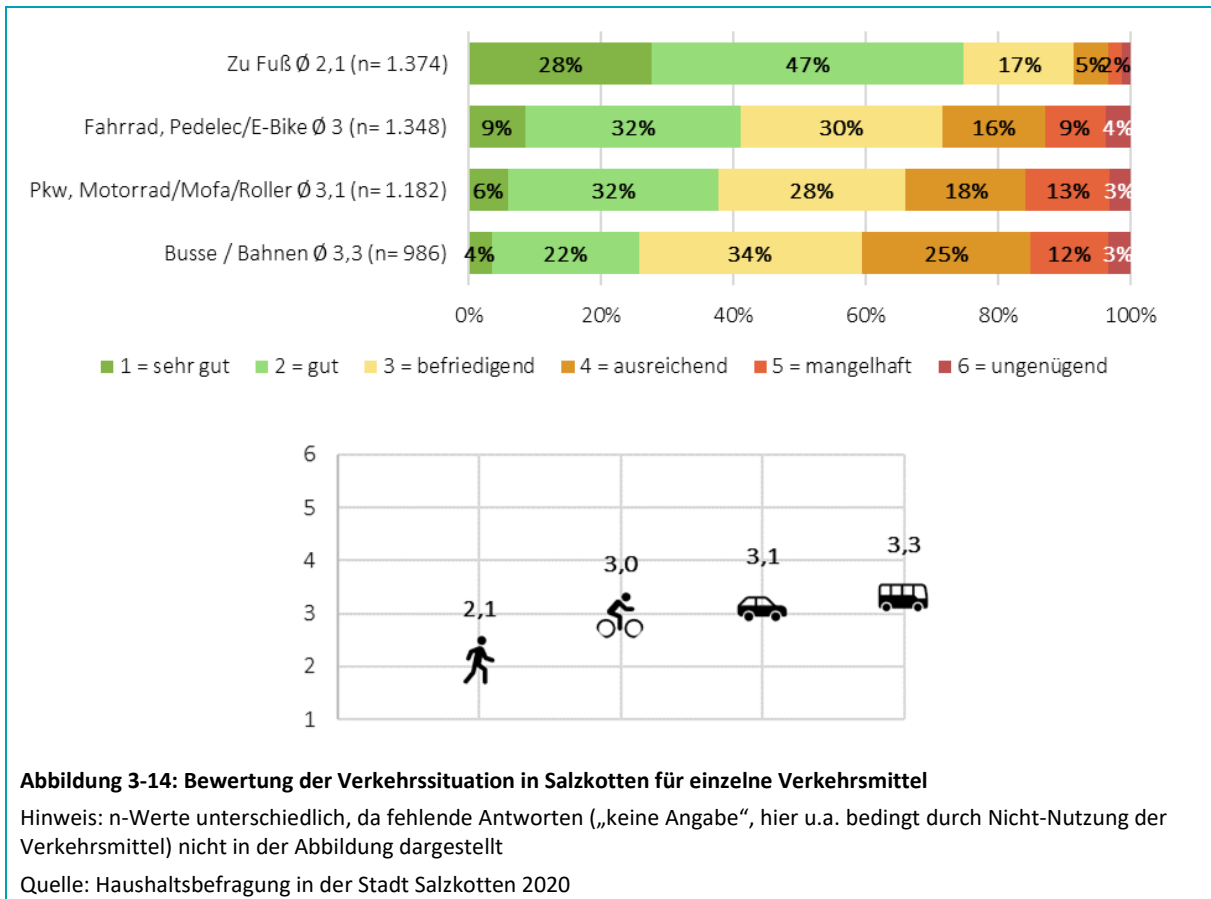


Für die **Wegebeziehungen** der Stadt Salzkotten sind Paderborn, Geseke, Büren, Lippstadt und Delbrück die fünf wichtigsten Außenverkehrsziele (siehe Abbildung 3-13). Wichtige Wegebeziehungen zwischen den Ortsteilen bestehen zwischen der Kernstadt Salzkotten und den unmittelbar umliegenden Ortsteilen, vor allem Verne und Upsprunge, gefolgt von Niedern- und Oberntudorf, Thüle und Scharmede. Nennenswert ist ebenfalls die Wegebeziehung zwischen Upsprunge und Verne. Der Binnenverkehr sowohl innerhalb der jeweiligen Ortsteile als auch zwischen den Ortsteilen Salzkottens hat – gemessen an der Anzahl der zurückgelegten Wege – in der Regel eine höhere Bedeutung als der Außenverkehr. Ausnahmen sind die Ortsteile Verlar, Mantinghausen und Schwelle im Nordwesten des Stadtgebiets. Hier übersteigt die Anzahl der Außenverkehrswege die Wege des Binnenverkehrs.

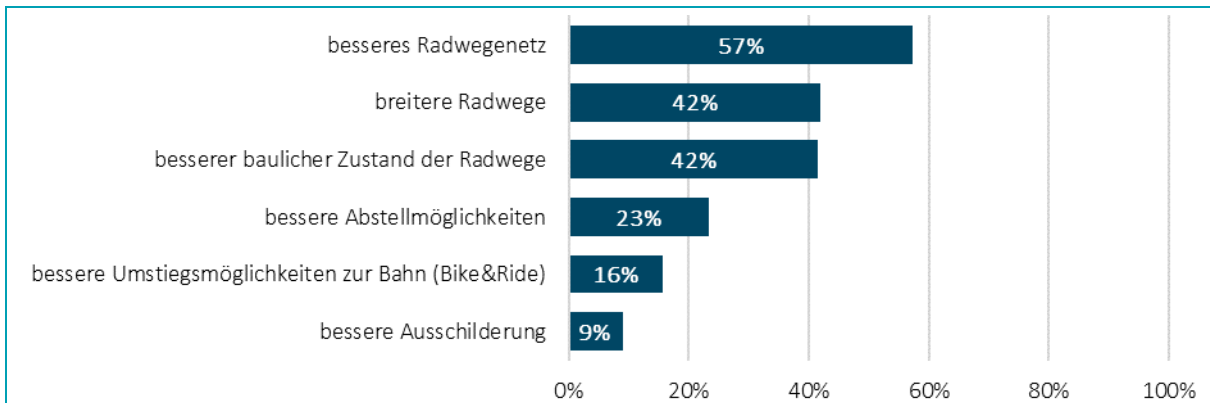


### 3.1.4 Bewertung der Verkehrssituation aus Bürgersicht

In der Haushaltsbefragung bewerteten die Befragten die **allgemeine Verkehrssituation** für die einzelnen Verkehrsmittel anhand von Schulnoten (siehe Abbildung 3-14). Dabei erhielt die Verkehrssituation für den Fußverkehr mit einer Durchschnittsnote von 2,1 die beste Bewertung: Insgesamt beurteilten 75 Prozent der Befragten die Situation für den Fußverkehr mit „gut“ oder „sehr gut“. Im Schnitt befriedigend sind aus Sicht der Befragten hingegen die Bedingungen für den Radverkehr (3,0), den motorisierten Verkehr (3,1) und für Busse und Bahnen (3,3).



Auf die Frage „Was würde Sie motivieren, häufiger Rad zu fahren?“ gab die Mehrheit der Teilnehmenden ein besseres Radwegenetz (57 Prozent) als wesentlichen Faktor für die Förderung des **Radverkehrs** an, gefolgt von breiteren Radwegen und baulichen Verbesserungen der Wege (jeweils 42 Prozent). Bessere Abstellmöglichkeiten sind für 23 Prozent der Teilnehmenden wichtig. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass rund 38 Prozent aller Teilnehmenden ein Fahrradabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsort oder der Schule grundsätzlich zur Verfügung steht. Bessere Umstiegsmöglichkeiten zwischen Rad und Bahn würden bei 16 Prozent der Teilnehmenden die Motivation erhöhen, mehr mit dem Rad zu fahren und bei der Ausschilderung sehen neun Prozent Verbesserungsbedarf (siehe Abbildung 3-15).



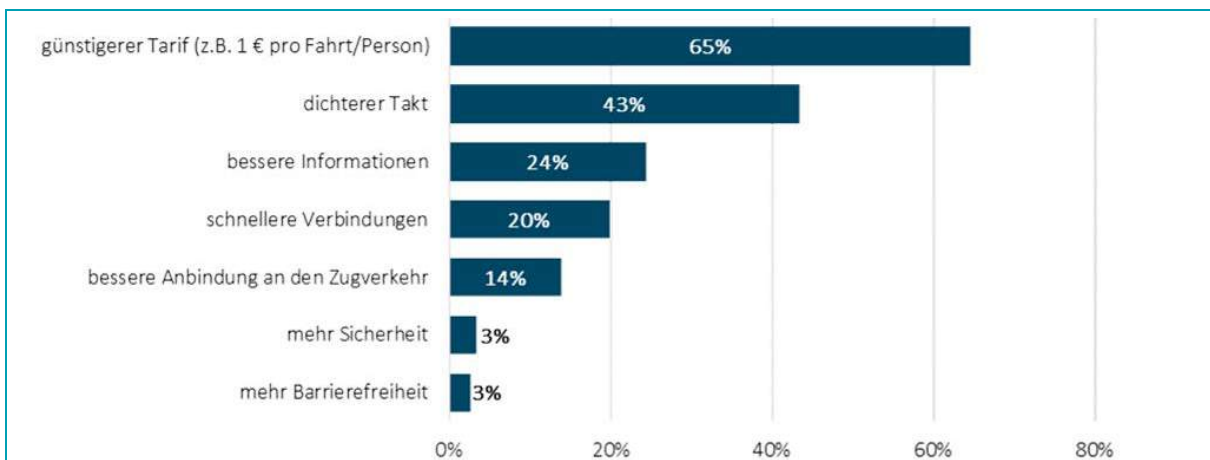
**Abbildung 3-15: Motivationsfaktoren zur Förderung des Radverkehrs**

Sechs Antwortmöglichkeiten zur Frage „Was würde Sie motivieren, häufiger Rad zu fahren?“ vorgegeben, Mehrfachauswahl möglich

n=1.226 (Teilnehmende, die diese Frage beantwortet haben)

Quelle: Haushaltsbefragung in der Stadt Salzkotten 2020

In der Haushaltsbefragung wurden die Teilnehmenden nicht nur um eine allgemeine Bewertung der Verkehrssituation für Busse und Bahnen gebeten, sondern auch gezielt nach Verbesserungsmöglichkeiten gefragt. Aktuell nutzen nur etwa vier Prozent der Teilnehmende den Stadtbus täglich oder mehrmals wöchentlich, die überwiegende Mehrheit (circa 81 Prozent) nutzt ihn nie. Rund 65 Prozent der Befragten würde aber ein günstigerer Tarif (zum Beispiel ein Euro pro Person und Fahrt) dazu motivieren, häufiger den Stadtbus zu nutzen. Mit einer dichteren Taktung würden 43 Prozent häufiger mit dem Stadtbus fahren, an dritter und vierter Stelle folgen bessere Informationen (24 Prozent) und schnellere Verbindungen (20 Prozent), siehe Abbildung 3-16.



**Abbildung 3-16: Anregungen zum Verbesserung des Stadtbusses**

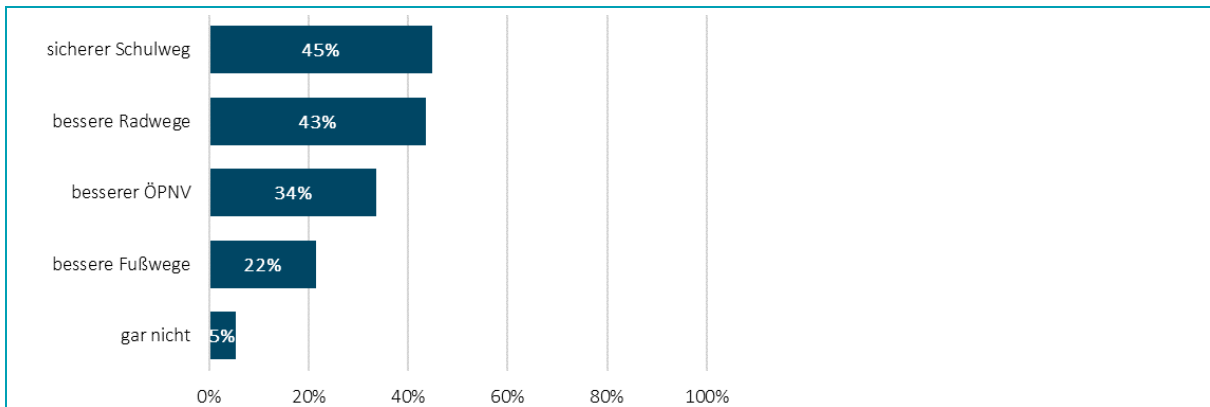
Sieben Antwortmöglichkeiten zur Frage „Was würde Sie motivieren, den Stadtbus häufiger zu nutzen?“, Auswahl von den zwei wichtigsten Punkten möglich

n=1.294 (Teilnehmende, die diese Frage beantwortet haben)

Quelle: Haushaltsbefragung in der Stadt Salzkotten 2020

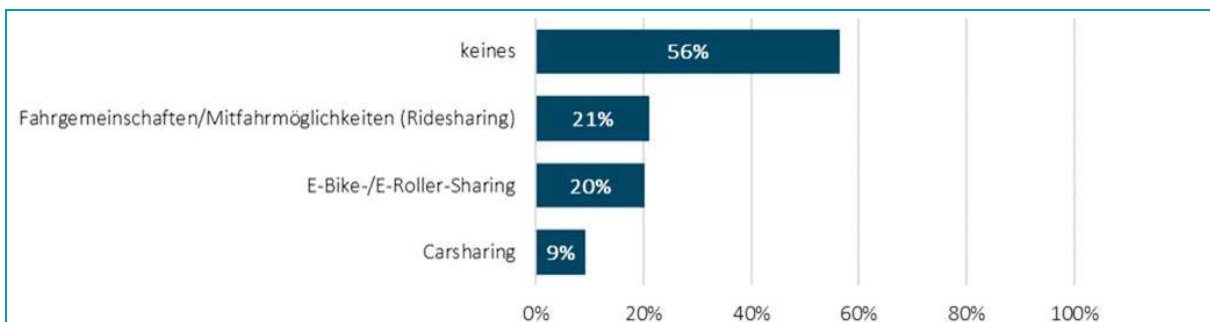
Mit Bezug auf die **Nutzung des Pkw** wurden zwei Aspekte in der Haushaltsbefragung vertieft. Zum einen ging es um den Hol- und Bringverkehr von Kindern und Jugendlichen durch Eltern oder andere Angehörige („Elterntaxi“), zum anderen um mögliche Alternativangebote zum privaten Pkw.

Nach Einschätzung der Befragten können verschiedene Faktoren den Verzicht auf das „**Elterntaxi**“ fördern, nur fünf Prozent sehen hier keine Handlungsmöglichkeiten. Für über 40 Prozent der Teilnehmenden würden sowohl sicherere Schulwege als auch bessere Radwege dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche selbständiger zur Schule oder zu Freizeitzielen unterwegs sind. Etwa ein gutes Drittel der Teilnehmenden sieht hier einen besseren ÖPNV als wichtigen Faktor (siehe Abbildung 3-17).



**Abbildung 3-17: Faktoren, die den Verzicht auf das „Elterntaxi“ (Holen und Bringen von Kindern/Jugendlichen) fördern**  
 Fünf Antwortmöglichkeiten zur Aussage „Kinder und Jugendliche können auf das „Elterntaxi“ eher verzichten, wenn...“ vorgegeben, Mehrfachauswahl möglich  
 n= 1.113 (Teilnehmende, die diese Frage beantwortet haben)  
 Quelle: Haushaltsbefragung in der Stadt Salzkotten 2020

Bei der Frage nach möglichen Alternativen zum privaten Pkw sehen etwa 44 Prozent der Teilnehmenden attraktive Angebote in Fahrgemeinschaften/Mitfahrmöglichkeiten (circa 21 Prozent), E-Bike- oder E-Roller-Sharing (20 Prozent). Carsharing ist für neun Prozent der Teilnehmenden eine interessante Alternative.



**Abbildung 3-18: Alternativangebote zum privaten Pkw**  
 Vier Antwortmöglichkeiten zur Frage „Welche dieser Angebote stellen für Sie attraktive Alternativen zum privaten Pkw dar?“ vorgegeben, Mehrfachauswahl möglich  
 n= 1.428 (Teilnehmende, die diese Frage beantwortet haben)  
 Quelle: Haushaltsbefragung in der Stadt Salzkotten 2020

## 3.2 Fuß- und Radverkehr

### 3.2.1 Fußverkehr

Die Bedeutung des Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen darf nicht unterschätzt werden. Große Anteile des Binnenverkehrs innerhalb der Kernstadt und der Ortsteile werden fußläufig bewältigt. Hinzu kommen zahlreiche Fußwege zu den Haltestellen des ÖPNV und zu den Parkstandorten.

Das Wegenetz in der Kernstadt und in den Ortsteilen besteht überwiegend aus den Gehwegen entlang der Straßen. Sie werden durch vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Fußwege im Zuge von Grünanlagen ergänzt. Hinzu kommen autofreie Wohnwege in Wohngebieten, die in diesen Bereichen kurze und direkte Verbindungen ergeben.



**Abbildung 3-19: Weg zwischen Tudorfer Straße und Papenbreite**



**Abbildung 3-20: Weg zwischen Wewelsburger Str. und Belleviller Str.**

In der Kernstadt ist ein dichtes Wegenetz vorhanden, das jedoch durch die Bahnstrecke und die Heder eingeschränkt wird. Auch hoch belastete Straßen, wie zum Beispiel die B1 erzeugen eine starke Trennwirkung. Zur Verbesserung der Überquerbarkeit sind an einigen Straßenabschnitten sowie an den Kreisverkehren Mittelinseln als Überquerungshilfen vorhanden.

Darüber hinaus können zum Beispiel Lange Straße, Am Wallgraben, Lange Brückenstraße und Upsprunger Straße mit Hilfe bedarfsgesteuerter Signalanlagen gequert werden. Bedarfsgesteuerte Signalanlagen können grundsätzlich unverzüglich auf die Anforderung einer Freigabezeit reagieren. An Hauptverkehrsstraßen sind diese Anlagen jedoch häufig so geschaltet, dass der Fußverkehr nach Anforderung noch Wartezeiten in Kauf nehmen muss.

Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) sind in der Kernstadt nur in der Wewelsburger Straße, in der Tudorfer Straße und im Oelweg vorhanden. Dagegen sind fast alle Kreisverkehre ohne Fußgängerüberwege ausgebaut, auch wenn sie innerhalb der Ortsdurchfahrten liegen.

In den Ortsteilen sind in den Ortsdurchfahrten Fußgängerüberwege und bedarfsgesteuerte Signalanlagen vorhanden. Wobei auch hier die Kreisverkehre ohne Fußgängerüberwege ausgebaut sind.

Dem Fußverkehr stehen zahlreiche straßenbegleitende Gehwege und Wege abseits des Straßennetzes zur Verfügung. Als wesentliche Problemfelder sind zu nennen:

- Trennwirkung durch Bahnstrecke, Heder und stark belastete Straßen;
- Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr in engen Seitenräumen;
- Fehlende Fußgängerüberwege an innerörtlichen Kreisverkehren;
- Lange Wartezeiten an Knotenpunkten sowie zum Teil auch an bedarfsgesteuerten Signalanlagen;
- Fehlende Barrierefreiheit durch unzureichende Gehwegbreiten oder Unebenheiten.

### 3.2.2 Vorhandene Radverkehrsanlagen

Für den Radverkehr sind ausreichende und sichere Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt sowie zwischen den Wohngebieten und wichtigen Strukturzielen von großer Bedeutung. Insbesondere die Erreichbarkeit der Schulstandorte muss gesichert sein, da im Schülerverkehr das Fahrrad ein Hauptverkehrsmittel darstellt.

Im Stadtgebiet von Salzkotten stehen dem Radverkehr straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen und gemeinsame Geh-/Radwege zur Verfügung. Diese benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen werden ergänzt durch Radwege ohne Benutzungspflicht (unbeschildert), Schutzstreifen auf der Fahrbahn und Gehwege, die vom Radverkehr mit genutzt werden können („Gehweg, Radfahrer frei“).

**Tabelle 3-2: Bestandteile Radverkehrsnetz**



**Radweg (Lange Straße)**



**Radfahrstreifen (Am Wallgraben)**



**Gemeinsamer Geh-/Radweg (Franz-Kleine-Straße)**



**„anderer“ Radweg (Geseker Straße)**

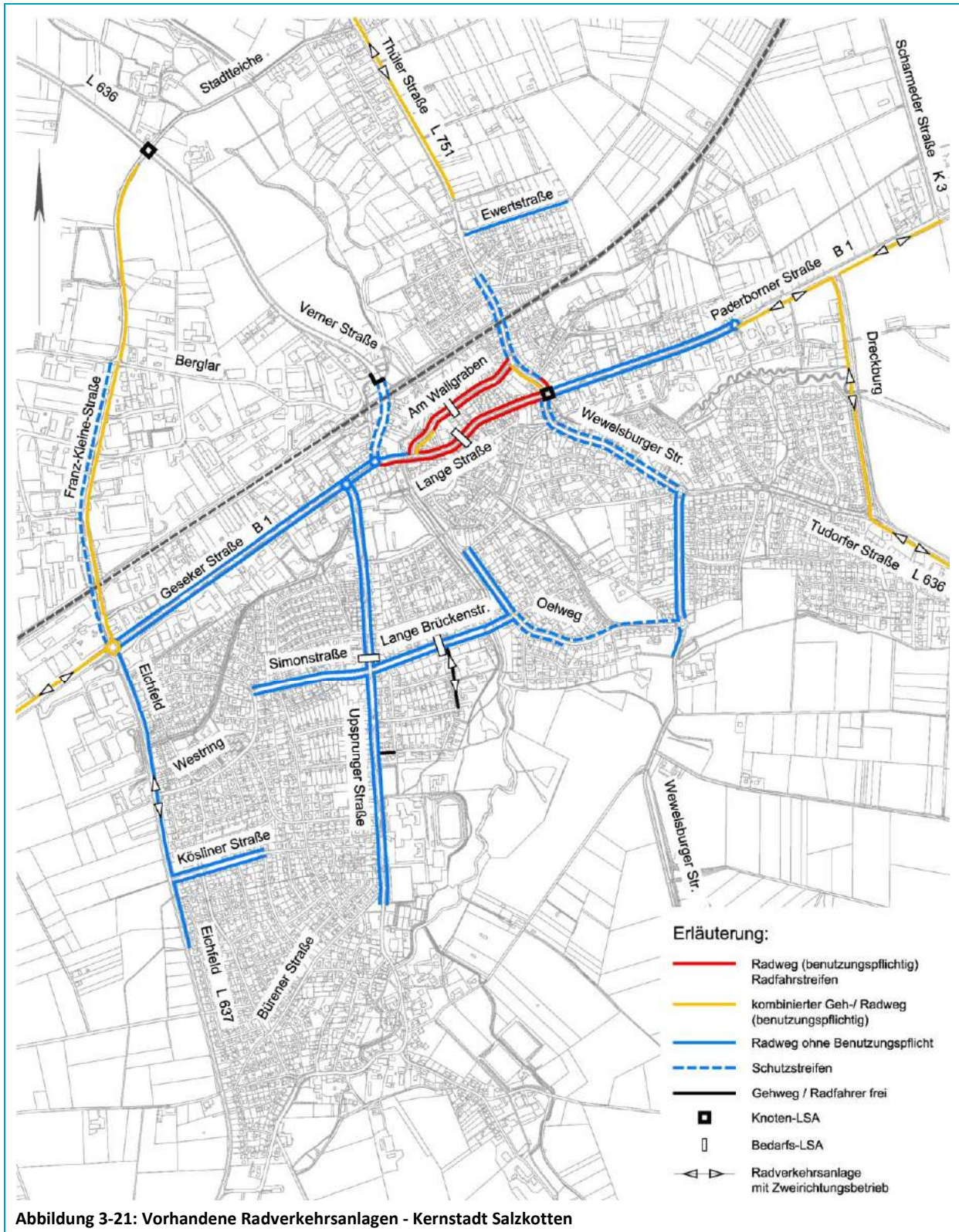


**Schutzstreifen (Thüler Straße)**



**Gehweg, Radfahrer frei (Am Alten Hellweg)**

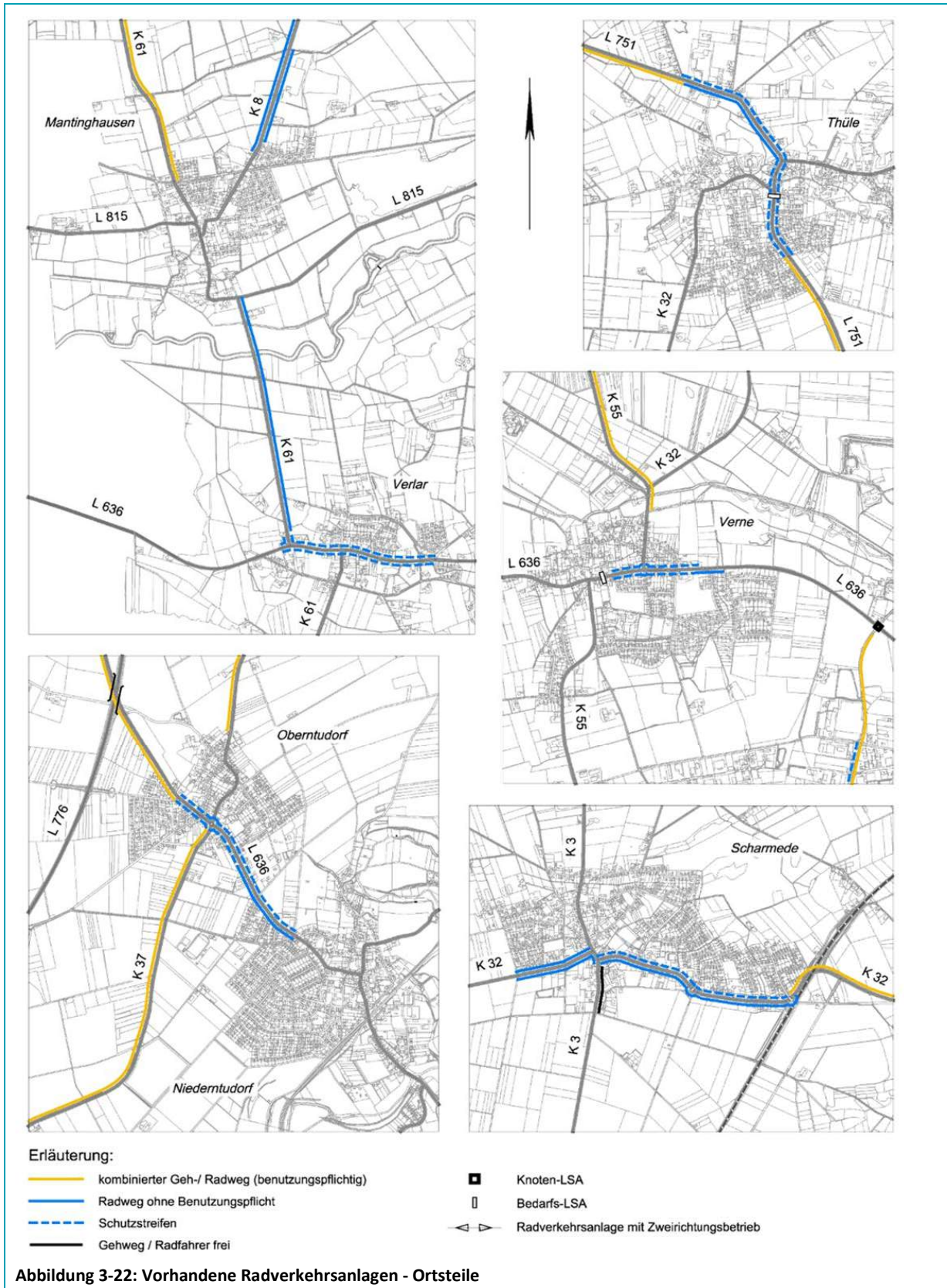
In der Kernstadt überwiegen als Führungsform Radwege, die jedoch größtenteils nicht benutzungspflichtig sind. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind einerseits innerorts an der B1 (Lange Straße und Am Wallgraben) sowie andererseits als gemeinsame Geh- und Radwege am Stadtrand oder an Außerortsstraßen vorhanden, wie Franz-Kleine-Straße und Dreckburg.



In Thüler Straße, Verner Straße, Wewelsburger Straße und Franz-Kleine-Straße sind Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Im Oelweg werden zurzeit anstelle der dargestellten Schutzstreifen die Wirkungen einer Fahrradstraße untersucht. Am Alten Hellweg darf der Gehweg vom Radverkehr mitgenutzt werden.

Neben den Radverkehrsanlagen enthält Abbildung 3-22 auch die vorhandenen signalgesicherten Quermöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen. In Straßenabschnitten mit beidseitigen Radverkehrsanlagen ist kein Zweirichtungsverkehr zugelassen.





In den Ortsteilen sind Radverkehrsanlagen ausschließlich an den klassifizierten Straßen zu finden. Als Führungsform sind gemeinsame Geh- und Radwege, Schutzstreifen und Radwege ohne Benutzungspflicht vorhanden. In Scharmede ist der Gehweg an der K3 für den Radverkehr freigegeben. Das Radwegenetz ist jedoch sowohl in den Ortsteilen als auch zwischen den Ortsteilen noch sehr lückenhaft. Zwischen der Kernstadt und Verne befindet sich entlang der L676 ein Radweg in Planung.

### 3.2.3 Abstellanlagen

Von großer Bedeutung für den Radverkehr sind auch die Abstellanlagen, die an wichtigen Zielen des Radverkehrs in ausreichender Anzahl vorhanden sein sollten. Zu diesen Zielen gehören neben den Schulen insbesondere der Stadtkern, der Bahnhof Salzkotten, der Haltepunkt Scharmede sowie wichtige Bushaltestellen.

Im Stadtkern von Salzkotten sind nur wenige öffentliche Abstellanlagen im Straßenraum zu finden. Aktuell wurden neue Fahrradbügel am Rathaus aufgebaut, weitere befinden sich entlang der Lange Straße. Die Stadt rüstet bei Bedarf Abstellanlagen nach, z. B. an Bushaltestellen oder Orten wie der Saline. Die privaten Abstellanlagen des Einzelhandels bestehen überwiegend aus „klassischen Fahrradständern“, die auch „Felgenkiller“ bezeichnet werden.

Am Bahnhof Salzkotten sind bereits zahlreiche Abstellanlagen in Form von Fahrradbügeln vorhanden. Diese befinden sich in erster Linie südlich der Bahngleise, darunter ein Fahrradradkäfig mit circa 40 Stellplätzen. Eine kleinere Anlage mit circa 20 Stellplätzen ist auf der Nordseite vorhanden. Auch am Haltepunkt Scharmede werden überdachte Abstellanlagen angeboten.

Tabelle 3-3: Abstellanlagen im Stadtgebiet



Salzkotten, Südseite



Salzkotten, Südseite



Salzkotten, Nordseite



Scharmede



Freibad Sälzer Lagune

### 3.2.4 Problemanalyse

Die folgende Problemanalyse zum Radverkehrsnetz baut auf umfangreichen Ortsbesichtigungen auf, die überwiegend im Sommer 2021 durchgeführt wurden.

Ein Großteil der Radverkehrsanlagen in der Kernstadt lässt sich mit einer „normalen“ Geschwindigkeit problemlos befahren. Im Hinblick auf die zunehmende E-Mobilität im Radverkehr sind zukünftig höhere Geschwindigkeiten zu erwarten, denen die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht immer gerecht werden können. In der Verner Straße, der Thüler Straße und der Wewelsburger Straße stehen dem Radverkehr abschnittsweise und auf der Tudorfer Straße durchgängig keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung.

Ein mehrfach festgestelltes Defizit im Radwegenetz sind unerwartete Radwegenden. Hier sind im Kernstadtgebiet unter anderem Thüler Straße und Franz-Kleine-Straße zu nennen. Viele Radwegenden weisen zwar Fahrbahnübergänge auf, die jedoch baulich nicht gesichert sind. Die Leitlinien und Sperrflächen sind teilweise kaum noch zu erkennen, was auch ein Anzeichen dafür ist, dass sie häufig überfahren werden. Beispiele für baulich ungesicherte Fahrbahnübergänge sind in der Wewelsburger Straße,

in der Thüler Straße (in Richtung Am Wallgraben) und im Oelweg aufgenommen worden (siehe Tabelle 3-4).

<b>Tabelle 3-4: Problemstellen im Radwegenetz: Radwegenden / Fahrbahnübergänge</b>	
	
<b>Thüler Straße</b>	<b>Thüler Straße</b>
	
<b>Wewelsburger Straße</b>	<b>Oelweg</b>
	
<b>Franz-Kleine-Straße (vor L 636)</b>	

Die überwiegende Anzahl an Problemstellen sind jedoch an Knotenpunkten zu finden. So können zum Beispiel abknickende Vorfahrtsstraßen nicht sicher gequert werden, wenn straßenbegleitende Radwege vorhanden sind. Hier sind unter anderem die Knotenpunkte Thüler Straße / Am Wallgraben und Lange Straße / Am Wallgraben zu nennen. So kann insbesondere die Fahrbahn Am Wallgraben in Fahrtrichtung Westen nicht gesichert gequert werden.

An Knotenpunkten treten häufig Konflikte zwischen dem Radverkehr im Seitenraum und abbiegenden Kfz auf. Die höchste Verkehrssicherheit wird erreicht, wenn der Radverkehr parallel zur Fahrbahn geführt wird und gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bestehen. Abgesetzte Führungen an Knotenpunkten sind daher zu vermeiden. Darüber hinaus enden Radverkehrsanlagen teilweise auf der falschen Seite an Kreisverkehren, so dass Fahrbahnen in der falschen Richtung oder ungesichert gequert werden müssen (siehe Tabelle 3-5).

**Tabelle 3-5: Problempunkte an Knotenpunkten**



Lange Straße / Am Wallgraben



Franz-Kleine-Straße (Kreisverkehrsplatz Berglar)

Engstellen im Radwegenetz befinden unter anderem Am Wallgraben aus Richtung Lange Straße, wo die Breiten für eine Benutzungspflicht nicht ausreichen. Auch der „Radweg“ an der Heder wird durch das Brückengeländer an der Lange Straße stark eingeschränkt (siehe Tabelle 3-6).

**Tabelle 3-6: Engstellen im Radwegenetz**



Am Wallgraben



„Radweg“ an der Heder (Lange Straße)

Ein weiteres Problem sind die unterschiedlich ausgebauten Querungsstellen an den Kreisverkehren im Stadtgebiet. So sind im Zuge der B 1 zum Beispiel Geseker Straße / Verner Straße innerorts weder Furten für den Radverkehr noch Fußgängerüberwege vorhanden. Nur am Kreisverkehr Wewelsburger Straße / Oelweg sind entsprechende Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen zu finden. Außerorts wird der Radverkehr mit Zeichen 205 Straßenverkehrsordnung (StVO) (Vorfahrt gewähren) beschildert (siehe Tabelle 3-7).

**Tabelle 3-7: Querungsstellen an Kreisverkehren**



Kreisverkehrsplatz Paderborner Straße



Kreisverkehrsplatz Geseker Straße (innerorts)

**Tabelle 3-7: Querungsstellen an Kreisverkehren**



**Kreisverkehrsplatz Oelweg**



**Kreisverkehrsplatz Geseker Straße (außerorts)**

In den Ortsteilen sind ähnliche Probleme anzutreffen wie in der Kernstadt. Häufig sind nur Teilabschnitte der Ortsdurchfahrten mit gemeinsamen Fuß- und Radwegen oder Schutzstreifen versehen, zum Beispiel in Verne, Mantinghausen oder Niederntudorf. Auch die Fahrbahnübergänge sind häufig mangelhaft ausgebildet (siehe Tabelle 3-8).

**Tabelle 3-8: Problemstellen in den Ortsteilen**



**Ortsdurchfahrt Verne (L 636)**



**Mantinghausen (K 8)**

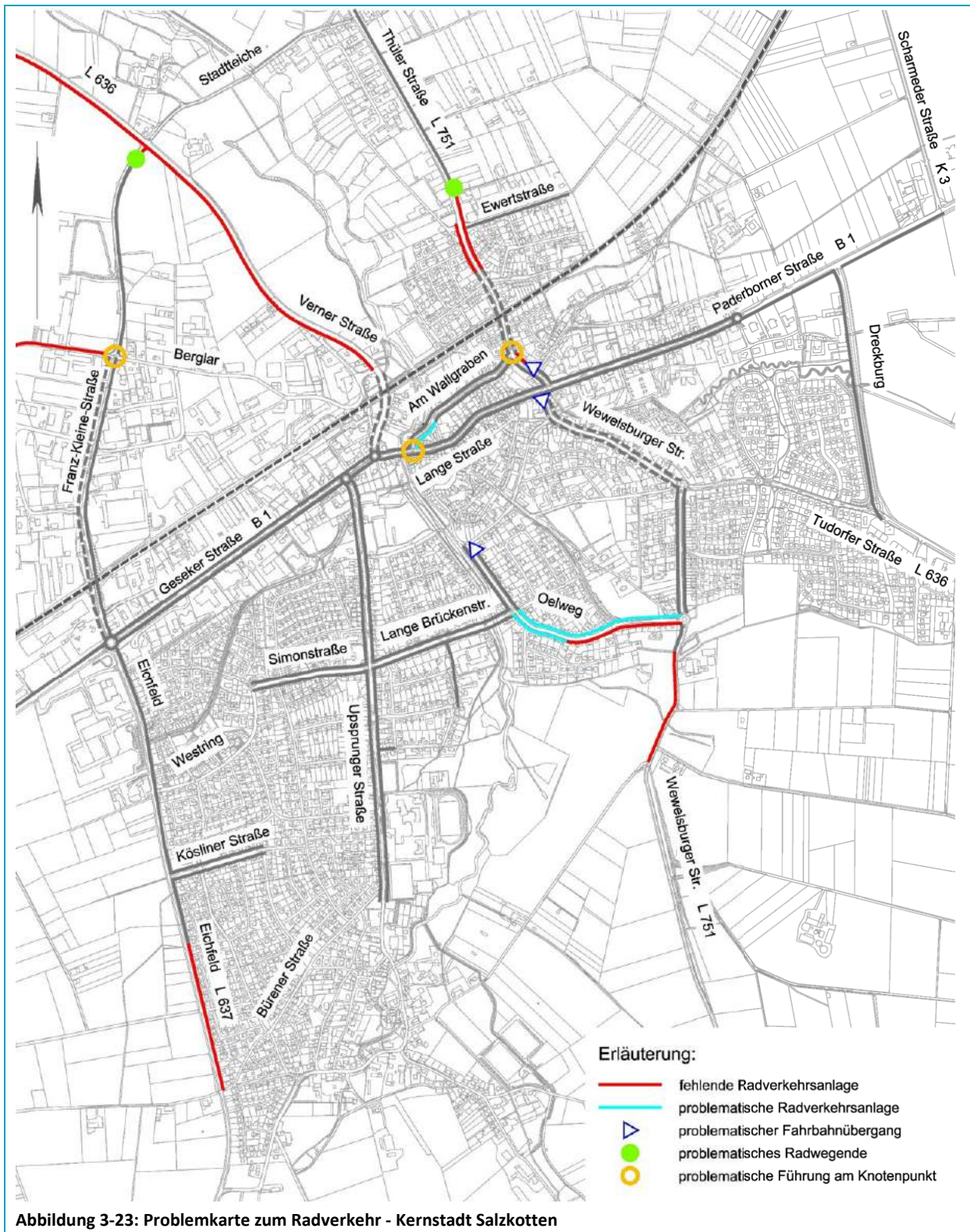


**Thüle (L 751)**



**Scharmede (K 3)**

Die Problempunkte im Kernstadtgebiet (Stand 2021) sind noch einmal in der Problemkarte (Abbildung 3-23) zum Radverkehr zusammengefasst.



Im Oelweg befindet sich eine Umgestaltung in eine Fahrradstraße in der „Versuchsphase“.

### 3.3 ÖPNV

#### 3.3.1 Schienengebundener Personennahverkehr

Der Bahnhof Salzkotten und der Haltepunkt Scharmede werden durch die RB89 Warburg – Münster bedient, die auch die Nachbarstädte Geseke und Paderborn anfährt. Die Bedienung der Strecke erfolgt im 30-Minuten-Takt. In Paderborn bestehen folgende Anschlussmöglichkeiten:

- RE11 nach Düsseldorf bzw. Kassel
- RB72 nach Herford
- RB74 nach Bielefeld (über Hövelhof)
- RB84 nach Kreiensen
- RB85 nach Göttingen
- S5 nach Hannover Flughafen

#### 3.3.2 Busliniennetz

Das Busliniennetz in der Stadt Salzkotten besteht aus Regionalbuslinien, Schnellbuslinien und Stadtbuslinien. Die Regionalbuslinie R93 verbindet Scharmede mit Salzkotten und Paderborn. Die Schnellbuslinie S90 verkehrt direkt zwischen Salzkotten und Paderborn. Darüber hinaus ist Oberntudorf über die Schnellbuslinien S60 und S61 an Paderborn, Wewelsburg, Büren und den Flughafen Paderborn / Lippstadt angebunden.

Die Stadtbuslinien SK1 bis SK6 binden die Ortsteile sowie die Nachbargemeinden an Salzkotten an. Die Linie SK1 erschließt Obern- und Niederntudorf über Wewelsburg. Die Ortsteile Verne, Verlar, Holsen und Mantinghausen werden von der Linie SK2 bedient. Die Linie SK3 bindet Thüle an Scharmede und Salzkotten an. Die Linien SK4 bis SK6 führen über Upsprunge zum Flughafen Paderborn / Lippstadt bzw. nach Büren und Geseke (siehe Abbildung 3-24).

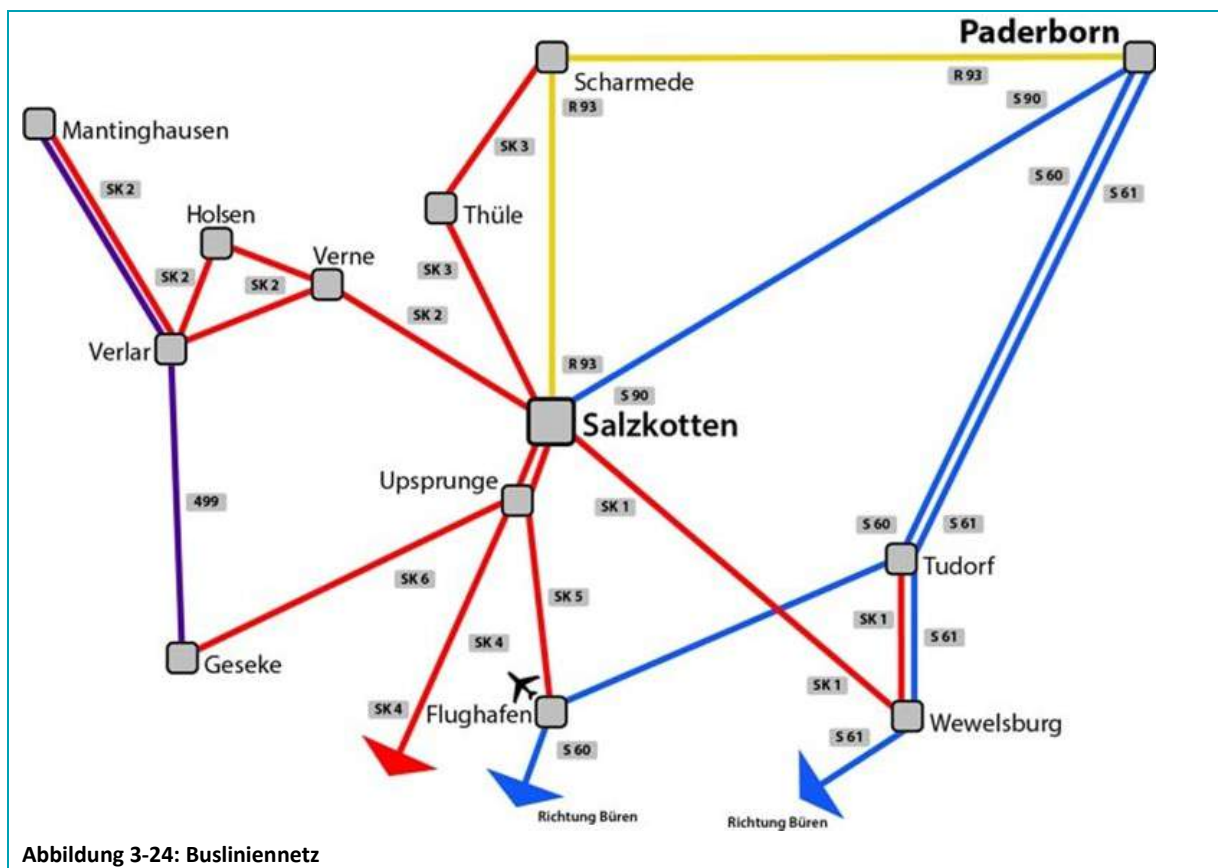


Abbildung 3-24: Busliniennetz



Darüber hinaus verkehren zwischen Salzkotten, den Ortsteilen und den Nachbarstädten Paderborn und Geseke die Schulbuslinien:

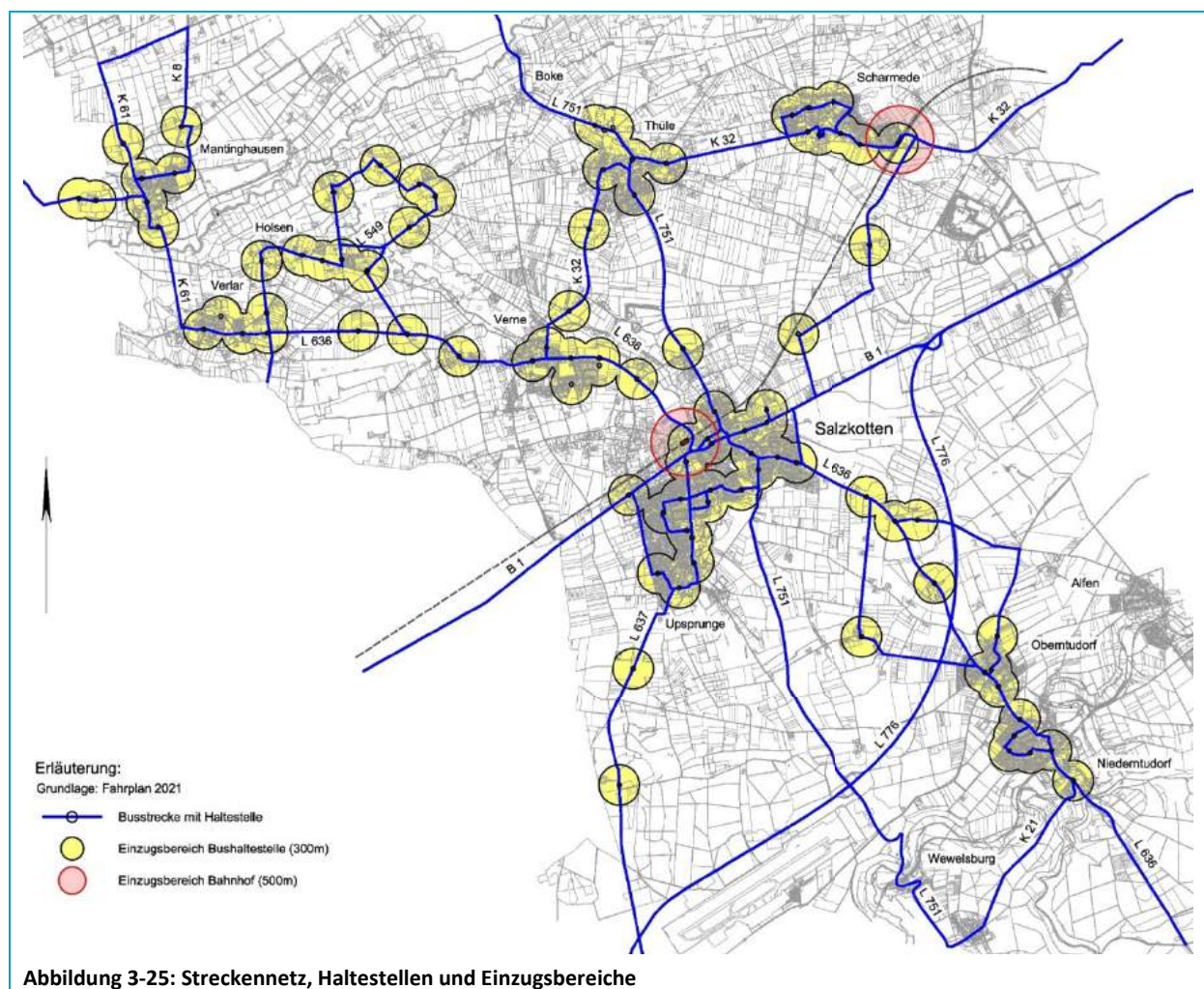
- 490 Geseke – Salzkotten
- 491 Salzkotten – Tudorf
- 492 Salzkotten – Schwelle – Verlar – Mantinghausen
- 493 Paderborn – Salzkotten – Geseke
- 494 Büren – Upsprunge / Salzkotten und
- 495 Salzkotten – Delbrück.

Der Schulverkehr ist ausschließlich auf den Schulbedarf ausgerichtet und findet auch nur an Schultagen statt. Für andere Personengruppen ist die Nutzung daher nur bedingt möglich beziehungsweise attraktiv.

### 3.3.3 Räumliche Erschließung

Die räumliche Erschließung des Stadtgebiets kann mit den Einzugsbereichen der Haltestellen beschrieben werden. Sowohl die Kernstadt als auch die Ortsteile weisen in den bebauten Bereichen eine weitgehend flächendeckende Erschließung auf. Nur einige Randbereiche der Bebauung, zum Beispiel in Salzkotten (Kösliner Straße), in Upsprunge (Frieth) oder in Verne (Sundern) werden nicht erfasst.

Eine wesentliche Ausnahme stellt das Gewerbegebiet in Salzkotten an der Franz-Kleine-Straße / Berglar dar, das über keine ÖPNV-Anbindung verfügt. Nur der östliche Bereich wird durch den Einzugsbereich des Bahnhofs mit erschlossen.



### 3.3.4 Fahrtenangebot

Die Schnellbuslinie S90 Salzkotten / Upsprunge – Paderborn sowie die Stadtbuslinien SK1, SK2 und SK3 werden an Werktagen von Montag bis Freitag im Stundentakt bedient. Auf der Stadtbuslinien SK5 wird ein Zweistundentakt angeboten. Die Stadtbuslinien SK4 und SK6 verkehren mit drei beziehungsweise fünf Fahrten je Richtung.

Die unterschiedliche Fahrtenanzahl der Linien und die Überlagerung mehrerer Linien führen zu unterschiedlichen Bedienungshäufigkeiten der Haltestellen. Die zentralen Haltestellen „Bahnhof“, „Alte Post“, „Am Wallgraben“ und „Paderborner Straße“ sowie die Haltestellen „Tudorfer Straße“ und „Am Weizenfeld“ werden mit über 80 Fahrten/24h am häufigsten bedient. Auch die Haltestellen „Upsprunger Straße“, „Simonstraße“, „Westring“, „Westerhuder Straße“, „Schulzentrum“ und „Upsprunge, Post“ weisen mit 61 bis 80 Fahrten/24h eine gute Bedienung auf.

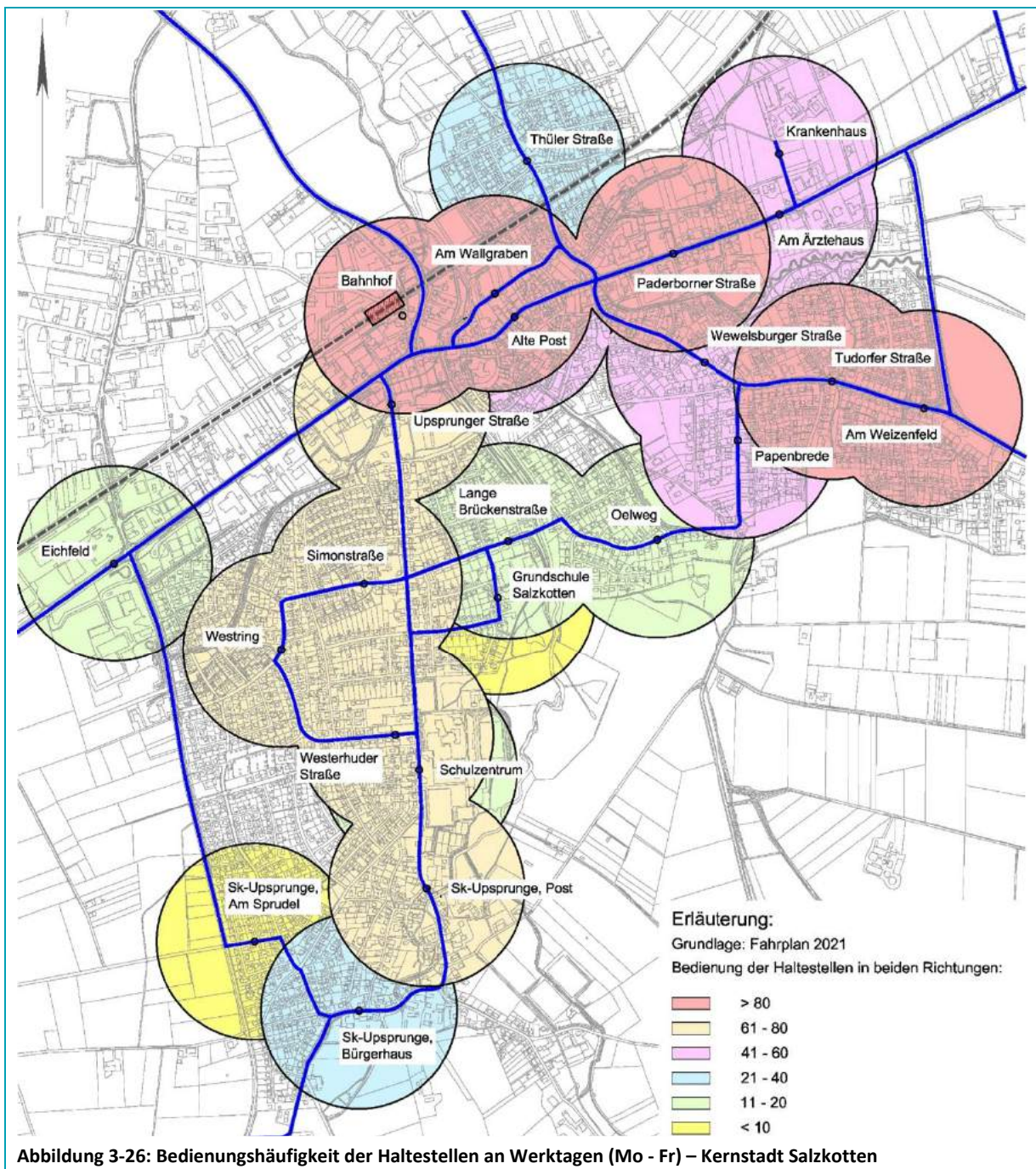
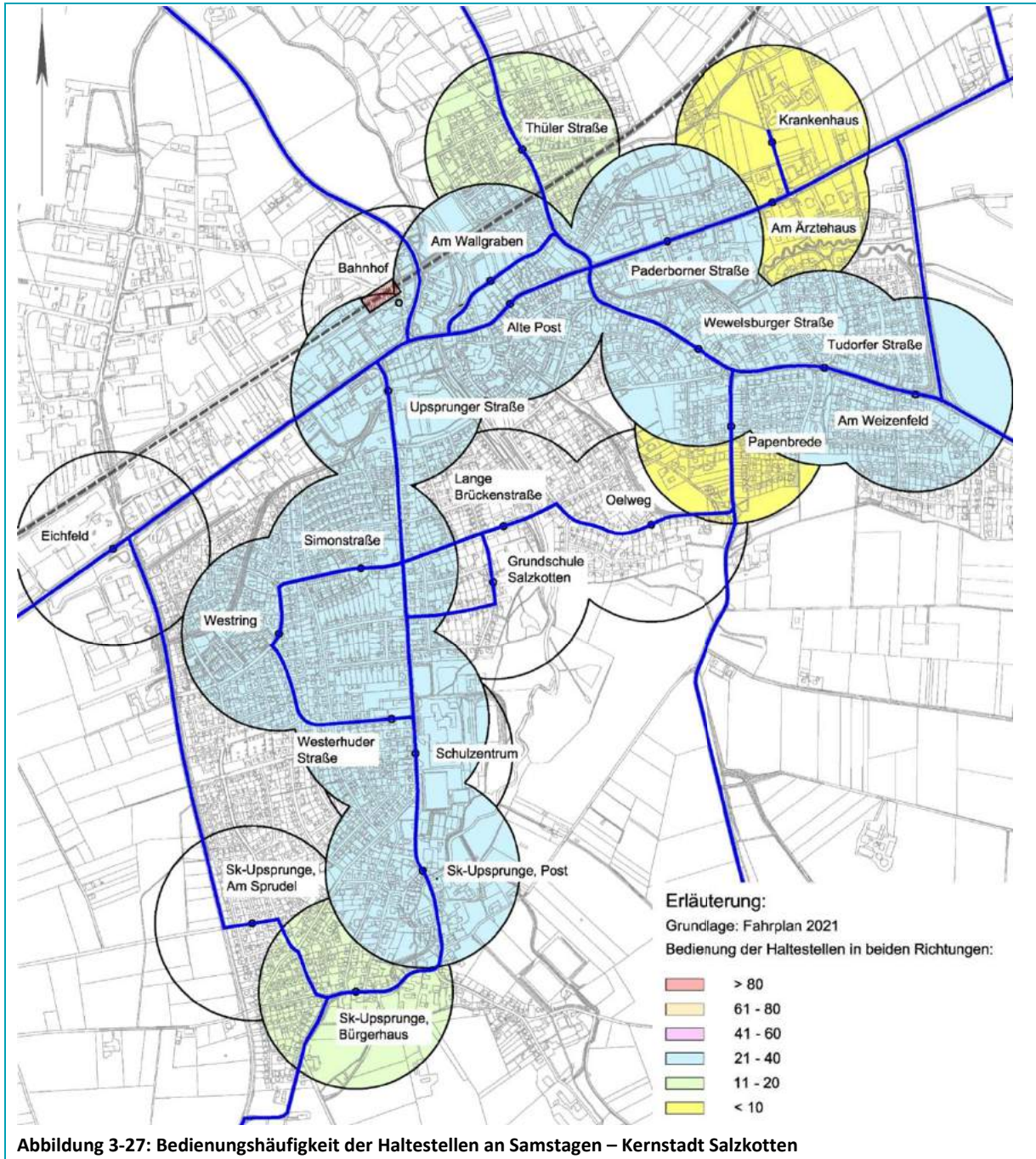


Abbildung 3-26: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen an Werktagen (Mo - Fr) – Kernstadt Salzkotten

An Samstagen wird die Schnellbuslinie R90 Salzkotten / Upsprunge – Paderborn ab der Haltestelle „Bahnhof“ ebenfalls im Stundentakt bedient. Auf der Stadtbuslinien SK1, SK2, SK3 und SK5 wird ein

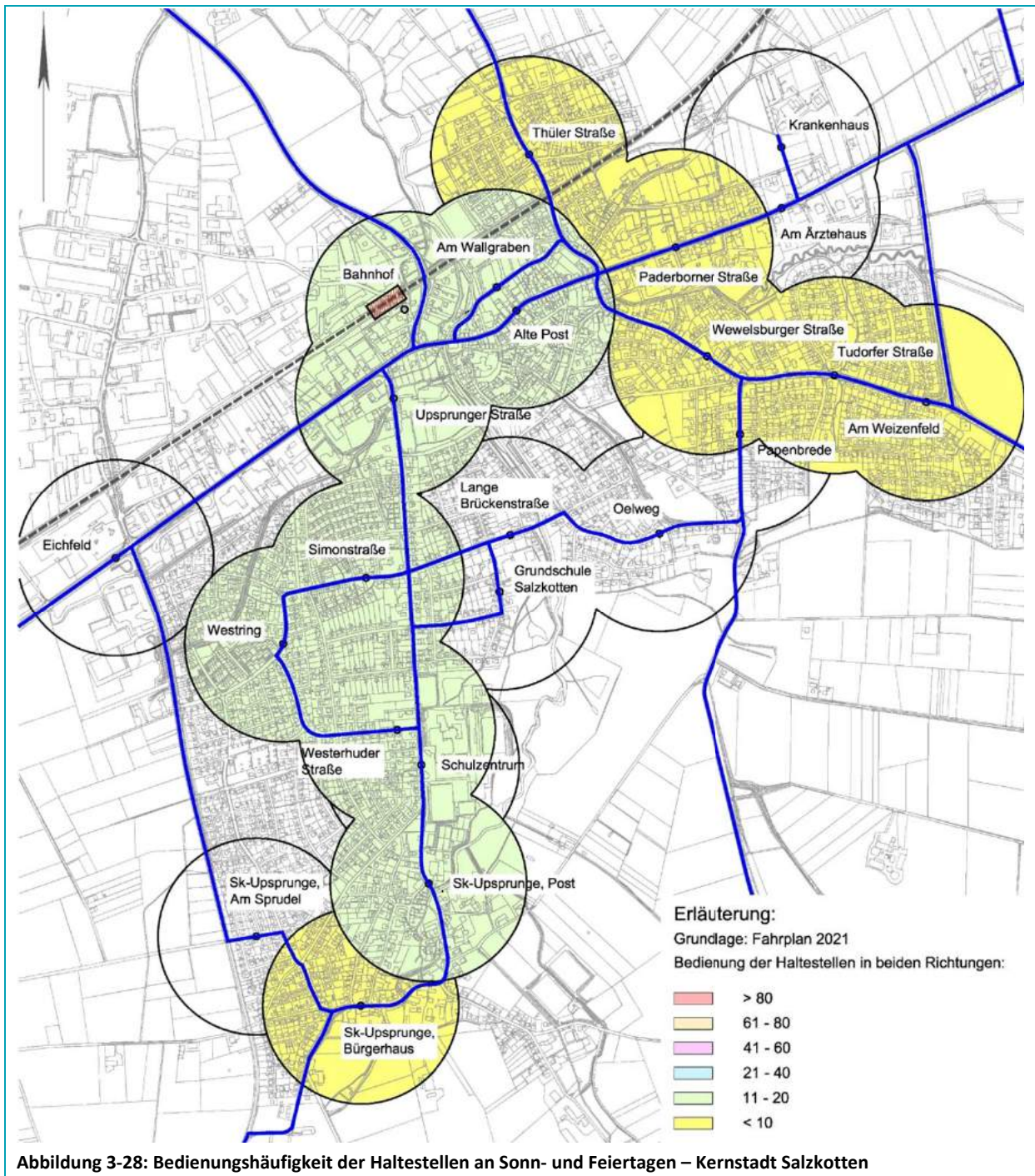
Zweistundentakt angeboten. Die Stadtbuslinien SK4 und SK6 sowie die Schulbuslinien verkehren an Samstagen nicht.

Die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen ist samstags entsprechend geringer als an den anderen Werktagen. Die Haltestellen „Bahnhof“, „Alte Post“, „Am Wallgraben“, „Paderborner Straße“, „Wewelsburger Straße“, „Tudorfer Straße“ und „Am Weizenfeld“ sowie die Haltestellen in Richtung Upsprunge werden mit 21 bis 40 Fahrten/24h am häufigsten bedient.



An Sonn- und Feiertagen wird auf der Schnellbuslinie S90 Salzhausen / Upsprunge – Paderborn zwischen 10 Uhr und 18 Uhr beziehungsweise zwischen 11 Uhr und 19 Uhr ein Zweistundentakt angeboten. Auch die Stadtbuslinien SK2, SK3 und SK5 werden im Zweistundentakt bedient. Auf den Stadtbuslinien SK1, SK4 und SK6 besteht an Sonn- und Feiertagen kein Angebot.

Die Bedienung der Haltestellen ist sonntags noch etwas geringer als an Samstagen. Nur die Haltestellen „Bahnhof“, „Alte Post“ und „Am Wallgraben“ sowie die Haltestellen in Richtung Upsprunge werden mehr als zehnmal am Tag angefahren.



### 3.3.5 Haltestellen

Die Haltestellen im Salzhausen Stadtgebiet werden nach und nach barrierefrei ausgebaut. Zu einer attraktiven Haltestellenausstattung gehören auch Wetterschutzeinrichtungen, Radabstellanlagen und gegebenenfalls Fahrinformationsanzeiger.

Die Haltestellen „Simonstraße“ und „Westring“ sind zum Beispiel bereits barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellen für beide Fahrrichtungen liegen genau gegenüber. Durch die Aufweitung der Seitenräume kann der Kfz-Verkehr an haltenden Bussen nicht vorbeifahren. An Straßen mit einer geringen bis mittleren Verkehrsbelastung stellt diese Form des Haltestellenausbaus eine sehr verkehrssichere Lösung dar (siehe Abbildung 3-29).



Abbildung 3-29: Haltestelle „Simonstraße“

### 3.4 Kfz-Verkehr

#### 3.4.1 Straßennetz

Die Stadt Salzkotten liegt westlich von Paderborn an der A33. Das Stadtgebiet wird in Ost-West-Richtung von der B1 durchquert, die im Osten an die A33 anschließt. Die L776 führt südlich um Salzkotten herum und schließt an die A44 an. Mehrere Landes- und Kreisstraßen erschließen das Stadtgebiet und binden die Stadtteile an die Kernstadt an. Das vorhandene Straßennetz im Untersuchungsraum mit der Einteilung nach Klassifizierung und Verkehrsfunktion ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

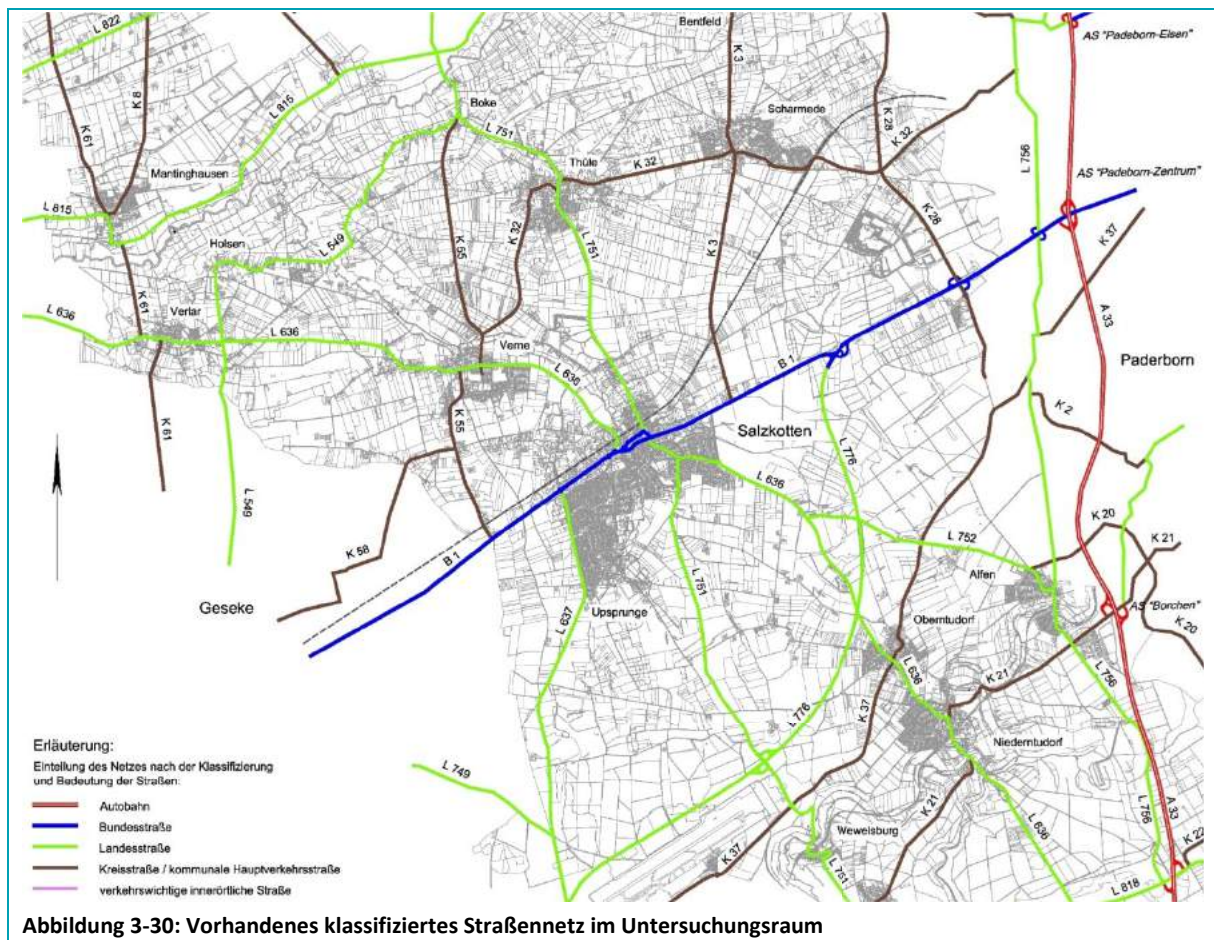


Abbildung 3-30: Vorhandenes klassifiziertes Straßennetz im Untersuchungsraum

Die B1 durchquert die Kernstadt über Paderborner Straße, Lange Straße und Geseker Straße. Die Lange Straße ist als Einbahnstraße in Richtung Osten ausgewiesen. Die Gegenrichtung wird über die weiter

nördlich verlaufende Straße Am Wallgraben geführt, die ebenfalls als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Die L751 (Wewelsburger Straße bzw. Thüler Straße) kreuzt die B1 am östlichen Rand der Innenstadt. Auch die L636 (Tudorfer Straße bzw. Verner Straße) durchquert die Kernstadt Salzkotten, mündet aber östlich beziehungsweise westlich der Innenstadt versetzt in die B1 ein. Die L637 stellt in Richtung Süden eine Verbindung zur A44 her.

Neben den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen haben auch die verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen in der Kernstadt eine hohe Bedeutung. Hierzu gehören

- Upsprunger Straße, Hederbornstraße und Bürener Straße
- Westring und Simonstraße
- Lange Brückenstraße, Oelweg und Am Stadtgraben
- Franz-Kleine-Straße, Klein Verne und Stadtteiche
- Berglar und Dreckburg

Die anderen Straßen im Stadtgebiet sind als Sammel- oder Erschließungsstraßen einzustufen und dienen überwiegend dem Quell- und Zielverkehr der angrenzenden Bereiche (siehe Abbildung 3-31).

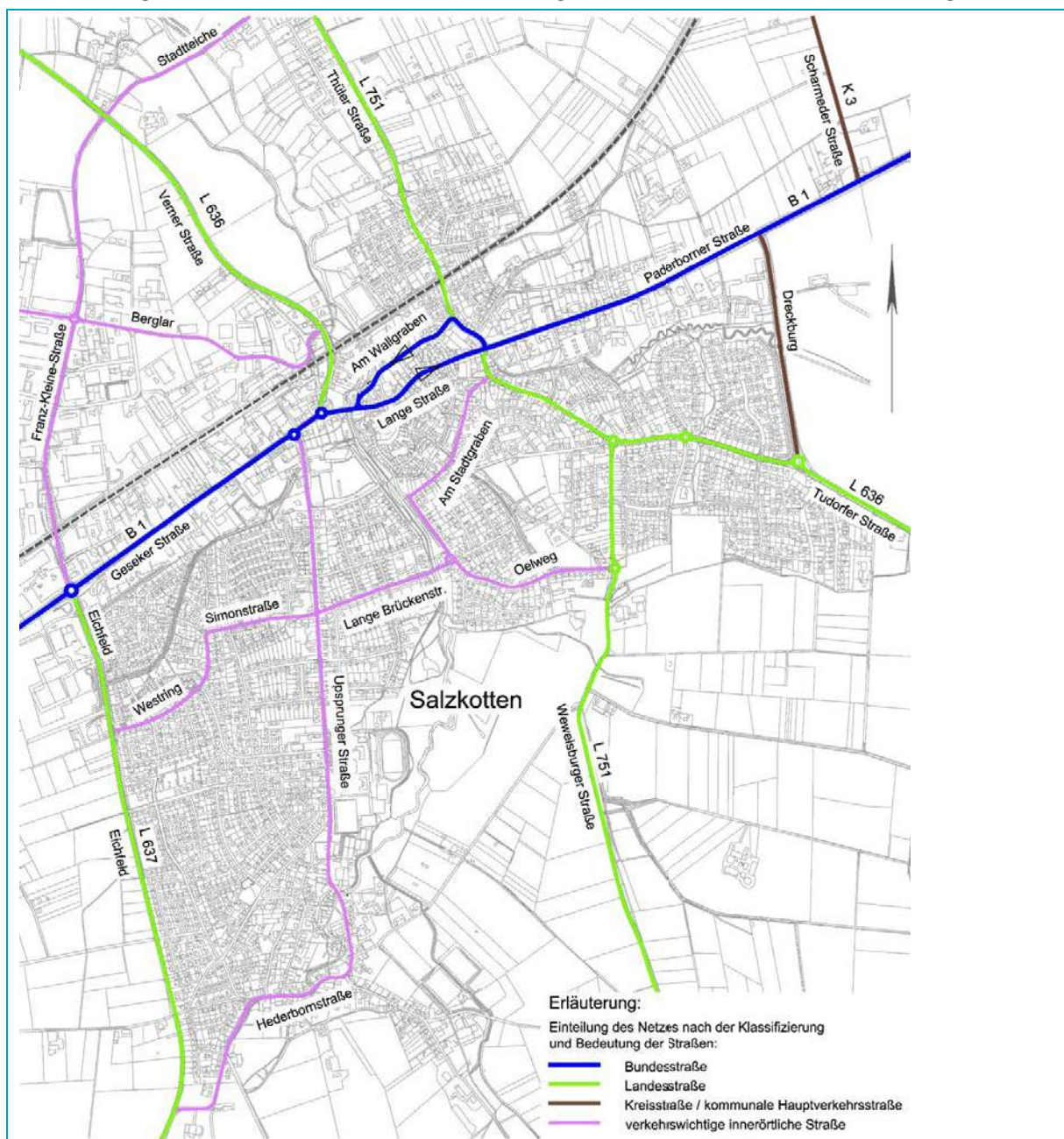


Abbildung 3-31: Vorhandenes Straßennetz in der Kernstadt Salzkotten

### 3.4.2 Ergebnisse der Verkehrszählungen

Die Verkehrszählungen im Stadtgebiet wurden am 29. Oktober 2020, einem normalen Werktag außerhalb der Ferien, über einen Zeitraum von acht Stunden durchgeführt. An den fünf Knotenpunkten kamen Videokameras zum Einsatz. Die Knotenstromzählungen wurden mit Hilfe von Hochrechnungsfaktoren auf Tageswerte hochgerechnet. Darüber hinaus wurde eine Knotenstromzählung der Stadt Salzkotten vom 07.06.2018 ausgewertet.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen in Salzkotten können Abbildung 3-32 entnommen werden. Die höchsten Verkehrsbelastungen im Straßennetz mit rund 20.000 Kfz/24h werden auf der Paderborner Straße (B1) erreicht. Die Lange Straße nimmt rund 9.500 Kfz/24h auf. Westlich der Innenstadt wird die Geseker Straße (B1) von über 17.000 Kfz/24h befahren.

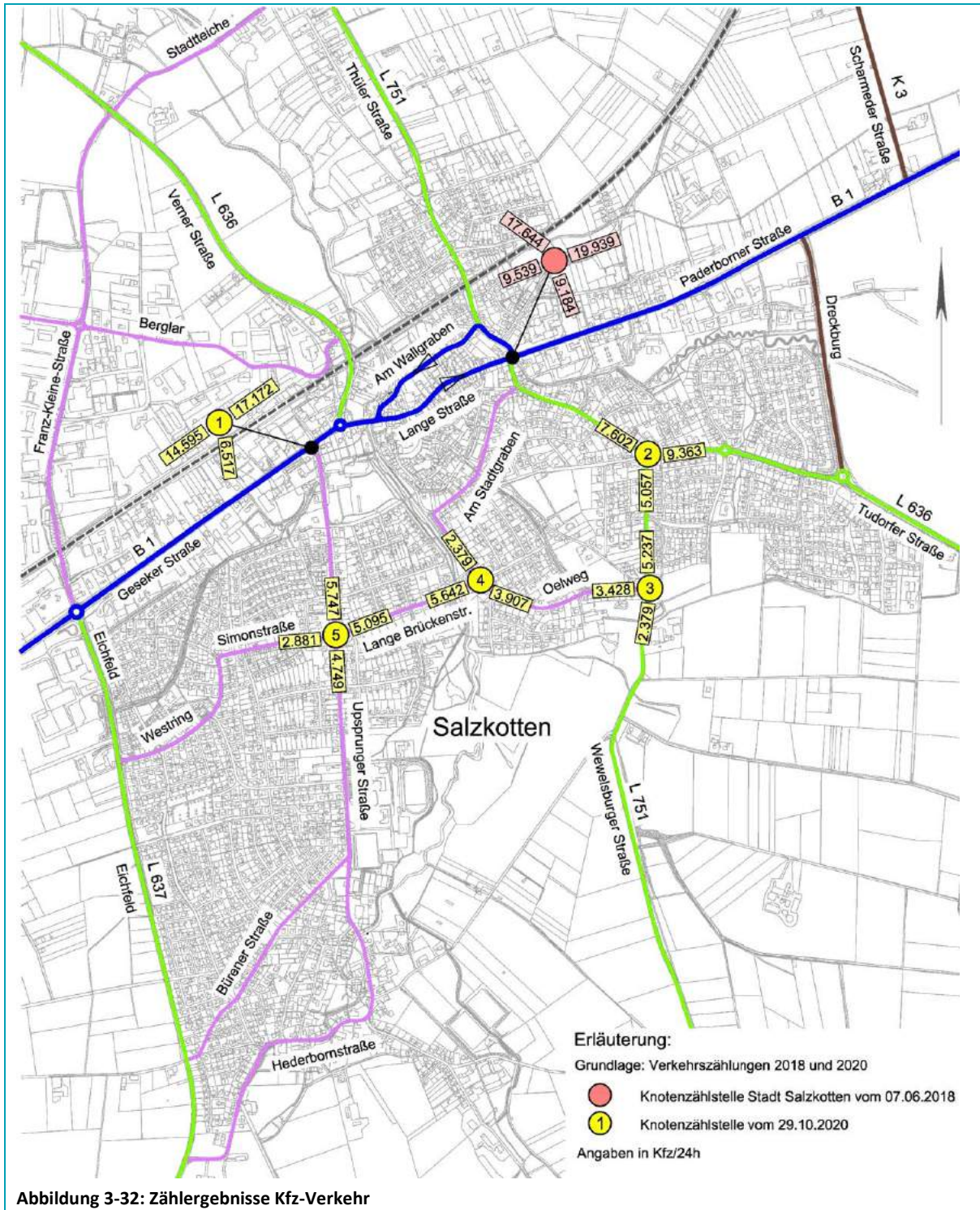


Abbildung 3-32: Zählergebnisse Kfz-Verkehr

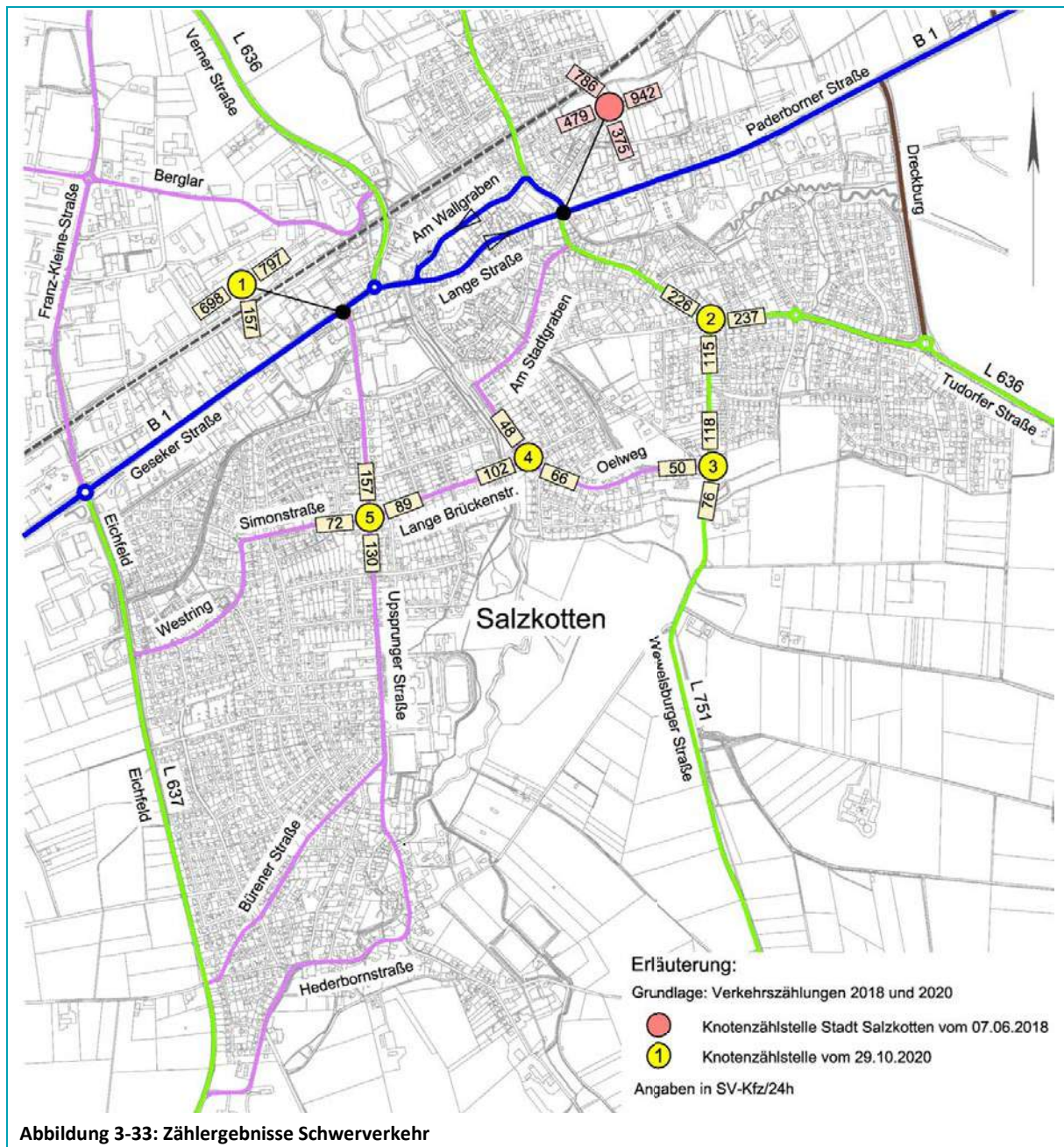
Die Wewelsburger Straße (L636) weist im Anschluss an die B1 eine Belastung von über 9.000 Kfz/24h auf. Südlich des Oelwegs verbleibt eine Verkehrsbelastung von 2.400 Kfz/24h. Auch die Tudorfer Straße wird von über 9.000 Kfz/24h befahren. Für die Upsprunger Straße wurden Verkehrsmengen zwischen 4.700 und 6.500 Kfz/24h ermittelt.

Auch das verkehrswichtige innerörtliche Straßennetz weist zum Teil hohe Belastungen auf. Hier ist insbesondere die Lange Brückenstraße zu nennen, für die Belastungswerte von bis zu 5.600 Kfz/24h ermittelt wurden. Der Oelweg nimmt zwischen 2.400 und 3.900 Kfz/24h auf. Auf der Simonstraße wurde ein Belastungswert von rund 2.900 Kfz/24h erhoben.

Die Zählergebnisse im Schwerverkehr (Lkw über 3,5 Tonnen, Busse und landwirtschaftlicher Verkehr, im Folgenden kurz SV) sind in Abbildung 3-33 dargestellt. Über die B 1 fließen zwischen 700 und



940 SV-Kfz/24 h. Die Lange Straße nimmt rund 480 SV-Kfz/24h auf. Die Wewelsburger Straße weist eine Belastung zwischen 80 SV-Kfz/24h am südlichen Ortseingang und 375 SV-Kfz/24h an der B1 auf. Die Upsprunger Straße nimmt bis zu 160 SV-Kfz/24h auf. Die SV-Belastungen im Oelweg und auf der Langen Brückenstraße sind mit 50 bis 100 SV-Kfz/24h relativ gering.



Die Verkehrsströme an den Knotenpunkten sind in Anhang 3 dargestellt. An allen Knotenpunkten zeigt sich im Hinblick auf die Fahrrichtungen ein unsymmetrischer Verkehrsablauf. Auf der Geseker Straße sind die Belastungen in Richtung Westen höher als in Richtung Osten. Über Lange Brückenstraße und Oelweg fließt mehr Verkehr in Richtung Osten als in die Gegenrichtung. Eine Umfahrung der Innenstadt über die Lange Brückenstraße scheint somit insbesondere in Richtung Osten attraktiv zu sein.

### 3.4.3 Flächendeckende Verkehrsberuhigung

Die Wohngebiete in der Kernstadt Salzotten sind bereits flächendeckend verkehrsberuhigt. Nach Angaben der Stadtverwaltung wurden insgesamt acht verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) und 18 Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Darüber hinaus weisen einige Straßenabschnitte eine Streckenbegrenzung von 30 km/h auf.

Die nicht geschwindigkeitsreduzierten Straßenabschnitte in den Wohngebieten decken sich weitgehend mit dem verkehrswichtigen innerörtlichen Straßennetz. Differenzen zeigen sich in erster Linie zwischen Upsprunger Straße und Eichfeld (L637), wo Westerhuder Straße sowie Abschnitte der Kösliner Straße und des Landwehrwegs zur Zeit von der Tempo-30-Regelung ausgenommen sind.

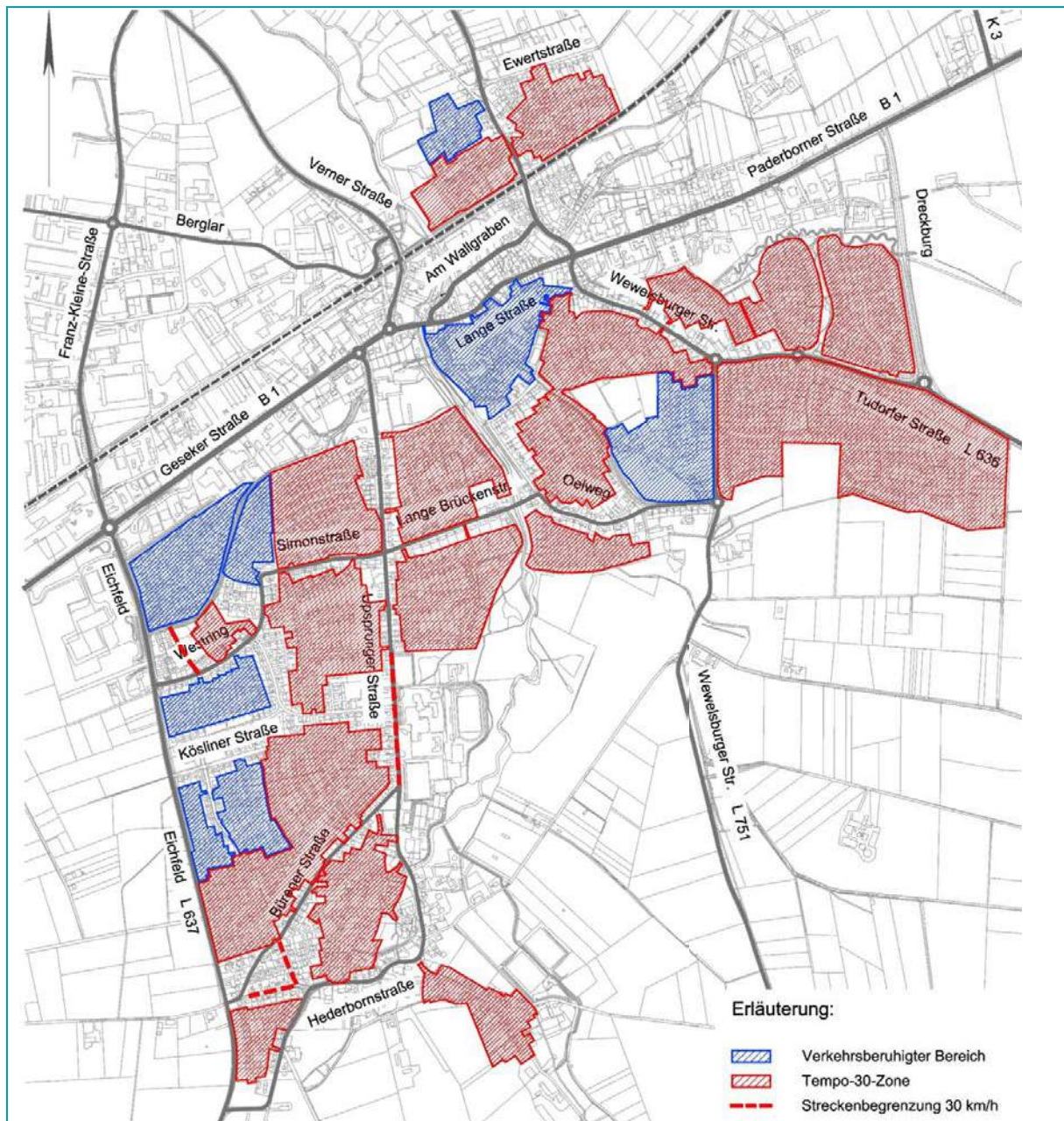


Abbildung 3-34: Vorhandene flächendeckende Verkehrsberuhigung

Auch in den Ortteilen sind die Wohngebiete bereits flächendeckend verkehrsberuhigt. Nach Angaben der Stadtverwaltung sind zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) und Tempo-30-Zonen vorhanden. Weitere Straßenabschnitte weisen eine Streckenbegrenzung von 30 km/h auf.



### 3.5 Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe

Eine Einschätzung der Stärken und Schwächen und der sich daraus ableitenden Handlungsbedarfe ermöglicht es, erfolgreiche Strategien als Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmen zu entwickeln. Die Stärken-Schwächen-Analyse bezieht sich zunächst auf die einzelnen Verkehrsträger „Fuß und

Radverkehr“, „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ und „Kfz-Verkehr“. Zudem sind bei „Verkehrsmittelübergreifend“ Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe aufgeführt, die die Mobilität in Salzkotten allgemein und damit alle Verkehrsmittel betreffen. Die Stärken-Schwächen-Analyse zeigt, an welchen Stellen es bei der Mobilität in Salzkotten bereits gute Ansätze oder Voraussetzungen gibt, die stärker auszubauen sind und wo es Schwächen und Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Mobilitätssituation gibt.

Die Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe leiten sich aus der Bestandsaufnahme, insbesondere der Verkehrserhebungen und der Haushaltsbefragung und aus den Ergebnissen des Online-Dialogs und des Beteiligungsprozesses ab. So wurden die Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe in der ersten Mobilitätswerkstatt vorgestellt, diskutiert und durch die Teilnehmenden ergänzt (siehe Protokoll der Mobilitätswerkstatt, abrufbar über die städtische Webseite [www.salzkotten.de](http://www.salzkotten.de)).

In den folgenden Übersichten (Tabelle 3-9 bis Tabelle 3-12) sind die Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe zusammenfassend dargestellt.

<b>Tabelle 3-9: Fuß- und Radverkehr: Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe</b>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Bewertung der Verkehrssituation für den Fußverkehr in der Haushaltsbefragung (im Durchschnitt Schulnote 2,1)</li> <li>▪ Teilnahme an Stadtradeln seit 2020</li> <li>▪ Hohe Verfügbarkeit von Fahrrädern, pro Person ca. ein Fahrrad (Haushaltsbefragung)</li> <li>▪ Nutzung von E-Bike-Diensträdern bei der Stadtverwaltung (u. a. Vorbildfunktion)</li> <li>▪ E-Bike-Ladesäulen am Rathaus und in Thüle</li> <li>▪ Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich und am Bahnhof</li> <li>▪ Gutes Bike &amp; Ride-Angebot am Bahnhof</li> <li>▪ Weitgehend fahrradfreundliche Geländegegebenheiten mit Ausnahme von Obern- und Niederntudorf</li> <li>▪ Hohe Motivation der Befragten in der Haushaltsbefragung, häufiger Rad zu fahren (Voraussetzung u. a. bessere Infrastruktur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ z. T. sehr schmale Radwege oder Schutzstreifen</li> <li>▪ z. T. keine optimale Führung an Knotenpunkten und fehlende/unzureichende Querungsmöglichkeiten für Rad- und Fußverkehr inner- und außerorts (Details siehe Kapitel 3.2)</li> <li>▪ Unzureichende Durchgängigkeit von Radverbindungen, u.a. Anbindung Wohngebiete, Schulen, Innenstadt (Details siehe Kapitel 3.2)</li> <li>▪ Häufung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrenden im Innenstadtbereich (Hauptverantwortung oft Radfahrende)</li> <li>▪ Radwege werden z. T. als Parkraum genutzt, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden</li> <li>▪ Verkehrssituation am Oelweg für Radfahrende u. a. Schülerinnen und Schüler, verbesserungsbedürftig, insbesondere wegen hohem Kfz-Verkehrsaufkommen und unzureichenden Radverkehrsanlagen</li> <li>▪ Zu geringes Bewusstsein für Fuß und Radverkehr als Hauptverkehrsmittel</li> <li>▪ Tempo 50 im Zentrum (Lange Straße) beschränkt den linienhaften Querungsbedarf</li> <li>▪ Geringe Anzahl an sicheren, überdachten Radabstellmöglichkeiten im Stadtkern</li> <li>▪ Fahrbahnbelag Marktstraße für Radverkehr ungeeignet</li> </ul>
<b>Handlungsbedarfe</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau des Radwegenetzes zur besseren Einbindung Salzkottens in das regionale Radwegenetz (z. B. Salzkotten/Verne, Wewelsburger Straße, Salzkotten/Scharmede, Radschnellweg Paderborner Land)</li> <li>▪ Verbesserung der Radwegequalität und -beschaffenheit</li> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende (z. B. Überquerungsmöglichkeiten, Beleuchtung, Abstellmöglichkeiten, Radwegeverbindungen von Verlar, Holsen, Schwelle, Winkhausen und Geseke über Verne zur Kernstadt)</li> <li>▪ Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u. a. auch durch Barrierefreiheit und Querungsmöglichkeiten</li> </ul>	

**Tabelle 3-10: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe**

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SPNV-Anbindung (zwei Bahnhöfe)</li> <li>▪ Barrierefreie Ausbau der Bahnsteige des Bahnhofs Salzkotten geplant</li> <li>▪ Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Scharmede geplant</li> <li>▪ Mobilstation an den Bahnhöfen Salzkotten und Scharmede geplant</li> <li>▪ Park &amp; Ride- / Bike &amp; Ride-Angebote</li> <li>▪ Getakteter Stadtbusverkehr mit sechs Linien und Rendezvous-Haltestellen am Bahnhof</li> <li>▪ Schnellbuslinien nach Paderborn im Stundentakt</li> <li>▪ Gesonderte Schulbuslinien</li> <li>▪ Hohe Motivation der Befragten in der Haushaltsbefragung den Stadtbus häufiger zu nutzen (durch günstigere Tarife, dichtere Taktung, bessere Informationen etc.)</li> <li>▪ Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet läuft</li> <li>▪ Pilothaft Einführung des 1 €-Tickets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilweise kein bzw. zu geringes Fahrtenangebot am Abend oder am Wochenende</li> <li>▪ 81 % der Befragten nutzen den Stadtbus nie (Haushaltsbefragung)</li> <li>▪ Preise für Busse aus Sicht der Befragten der Haushaltsbefragung und Teilnehmenden in Mobilitätswerkstatt z. T. zu hoch und Tarifgestaltung zu kompliziert</li> <li>▪ Barrierefreiheit der Bahnhöfe noch nicht gegeben</li> <li>▪ Keine Erschließung des Gewerbegebietes</li> </ul>
Handlungsbedarfe	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kostengünstigerer ÖPNV und verbessertes Service- und Informationsangebot</li> <li>▪ Erhöhung der Taktung, u.a. auch Nachtbus erhalten und ausweiten</li> <li>▪ Barrierefreiheit im Bahnhof herstellen</li> <li>▪ Attraktivität Bahnhof Scharmede verbessern</li> <li>▪ Jobticket stärker bewerben</li> <li>▪ Vorhandene ÖPNV-Infrastruktur stärken, bewerben, Bewusstsein in der Bevölkerung stärken</li> <li>▪ Attraktive Umsteigehaltestellen schaffen</li> </ul>	

**Tabelle 3-11: Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe**

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute überregionale Anbindung (A33, A44, B1)</li> <li>▪ "Ortsumgehung" in/aus Richtung A44 (L776)</li> <li>▪ Viele Knotenpunkte sind in Kreisverkehre umgestaltet</li> <li>▪ Höhenfreie Bahnquerungen</li> <li>▪ Elektromobilität im Fuhrpark der Stadt Salzkotten (2019)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Belastung des innerörtlichen Straßennetzes</li> <li>▪ Mehrheit der Befragten in Haushaltsbefragung sieht keine attraktive Alternative zum privaten Pkw</li> <li>▪ Oelweg: baulicher und verkehrlicher Zustand verbesserungsbedürftig</li> <li>▪ Keine Ortsumgehung in/aus Richtung Geseke</li> <li>▪ Starker Durchgangsverkehr im Zuge der B1</li> <li>▪ Nur zwei Brücken über die Heder im Kernstadtbereich vorhanden</li> <li>▪ Knotenpunkte im Zuge der B1 zeitweise überlastet (insbesondere Thüler Tor), Rückstaus, z. B. in der Langen Straße</li> </ul>
Handlungsbedarfe	

**Tabelle 3-11: Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe**

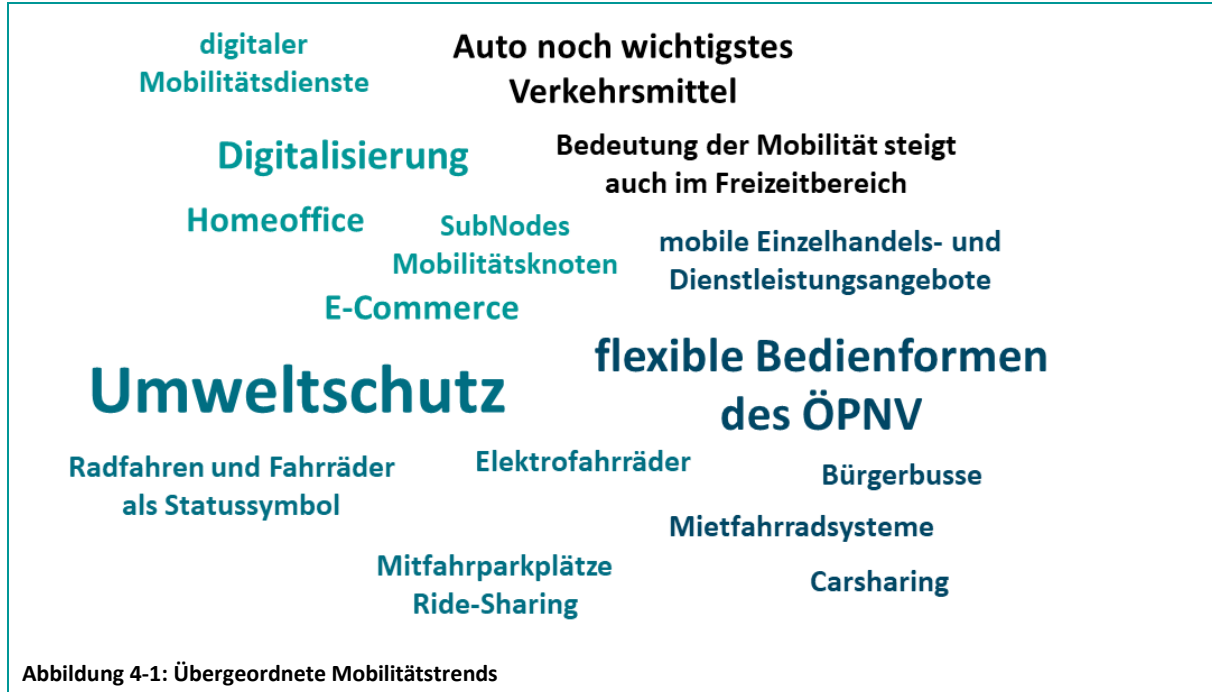
- Innenstadt vom Durchgangsverkehr durch Umgehungsstraße (B1n) entlasten, gleichzeitig nach alternativen Lösungen und weiteren Entlastungen für innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr suchen
- Erstellung eines Konzeptes zu Ladeinfrastruktur mit anschließender Umsetzung (2022: vierzehn Ladesäulen mit 27 Ladepunkten, davon nur 3 Ladesäulen mit 4 Ladepunkten in den Ortsteilen), u. a. weiterer Ausbau in der Nähe von Geschäften oder auch in Anbindung an Gastronomie
- Unterschiedliche Geschwindigkeitsreduktionen in der Innenstadt reduzieren
- Attraktive Alternativen für den motorisierten Individualverkehr entwickeln, z. B. Carsharing
- Situation für den ruhenden Kfz-Verkehr verbessern, z. B. Parkraumkonzept fortschreiben
- Öffentlichkeitsarbeit für Reduktion des motorisierten Individualverkehrs verstärken, u.a. für gesamtwirtschaftliche Kosten sensibilisieren

**Tabelle 3-12: Verkehrsmittelübergreifende Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe**

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rückgang der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor von 2013 bis 2021, allerdings nur leicht (um sechs %)</li> <li>▪ Beteiligung und Vernetzung in LEADER-Region Südliches Paderborner Land als Förderperspektive für Mobilitätsprojekte</li> <li>▪ Handlungsfeld Mobilität im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Salzkotten verankert</li> <li>▪ Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof Salzkotten geplant und Mittel in Haushalt eingestellt. Einrichtung an Bahnhof in Scharmede in Planung</li> <li>▪ Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte</li> <li>▪ Lärmaktionsplan der Stufe 3 vorhanden</li> <li>▪ Vollzeitstelle für Mobilitäts- und Klimaschutzmanagement eingerichtet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor weiterhin zu hoch</li> <li>▪ Lebens- und Verkehrssituation an „Lange Straße“ verbesserungsbedürftig</li> <li>▪ Belastung durch Verkehrslärm entlang der B1 (u. a. Paderborner Str., Lange Straße, Thüler Str.) und Scharmede sowie an Eisenbahnstrecke</li> </ul>
Handlungsbedarfe	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrssicherheit auf Schulwegen (z. B. am Ölweg) verbesserungswürdig; Bereitschaft zum Verzicht auf Elterntaxi, wenn sicherer Schulweg (u. a. bessere Radwege, ÖPNV und Fußwege)</li> <li>▪ Vernetzung der Verkehrsmittel zur Steigerung der Intermodalität</li> <li>▪ Bildungsarbeit, insbesondere bei Kindern/Jugendlichen: Bewusstsein für Freude und Mehrwert des Fuß- und Radverkehr fördern</li> <li>▪ Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Mobilitätsprojekten</li> </ul>	

## 4 Zielkonzept

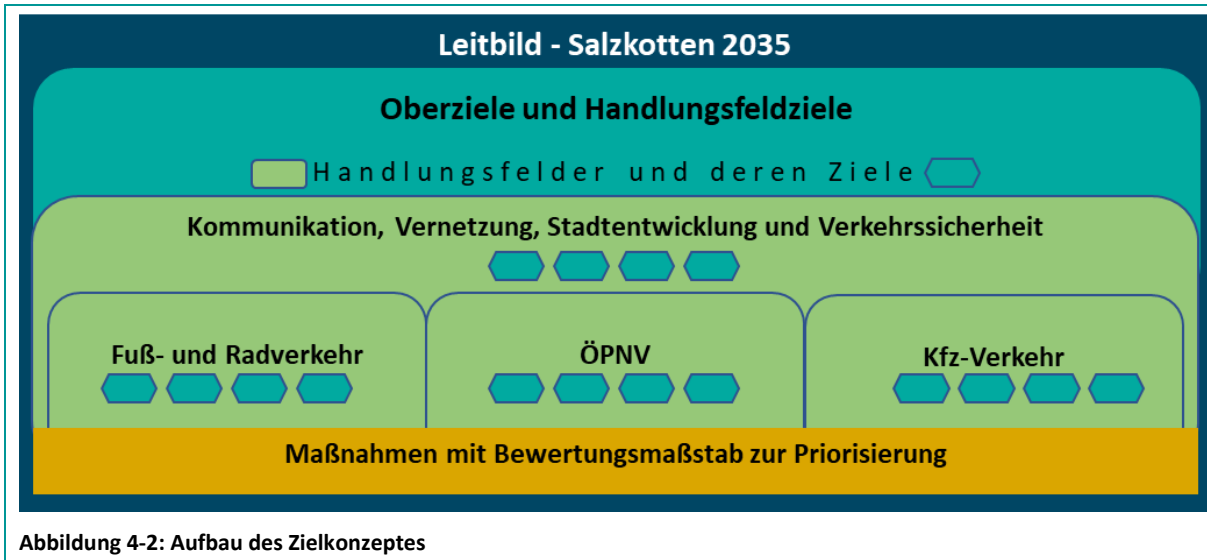
Die Anforderungen an Mobilitätsangebote und -Infrastrukturen wandeln sich stetig mit den gesellschaftlichen Entwicklungen und neuen technischen Möglichkeiten. Daher sind übergeordnete Mobilitätstrends rahmengebend für die Zielentwicklung der Mobilität in der Stadt Salzburg. Folgende Trends sind zu berücksichtigen (für eine ausführliche Darstellung siehe Anhang 2):



Das Zielkonzept für die Entwicklung der Mobilität Salzburgs umfasst ein Leitbild, in dem der angestrebte Zustand im Jahr 2035 skizziert ist. Oberziele und Handlungsfeldziele konkretisieren, wie das Leitbild verwirklicht werden soll. Diese sind jeweils den drei verschiedenen Szenarien ‚Weiter so‘, ‚Trend‘ und ‚Wandel‘ zugeordnet.

In vier Handlungsfeldern werden übergreifende Maßnahmen und Maßnahmen je Verkehrsträger formuliert, mit denen die Zielvorstellungen verwirklicht werden sollen. Priorisierungen dienen zur Einordnung, welche Maßnahmen vorrangig umzusetzen sind. (siehe Abbildung 4-2).





#### 4.1 Leitbild, Oberziele und Szenarien

Das Leitbild skizziert schlaglichtartig, wie Mobilität in Salzkotten zukünftig in den nächsten 10 bis 15 Jahren aussehen soll. Das Leitbild fasst Ergebnisse des Planungsdialogs, insbesondere der ersten Mobilitätswerkstatt, aber auch des Arbeitskreises, der Haushaltsbefragung und weiteren Anregungen von Beteiligten, zusammen (siehe Abbildung 4-3).



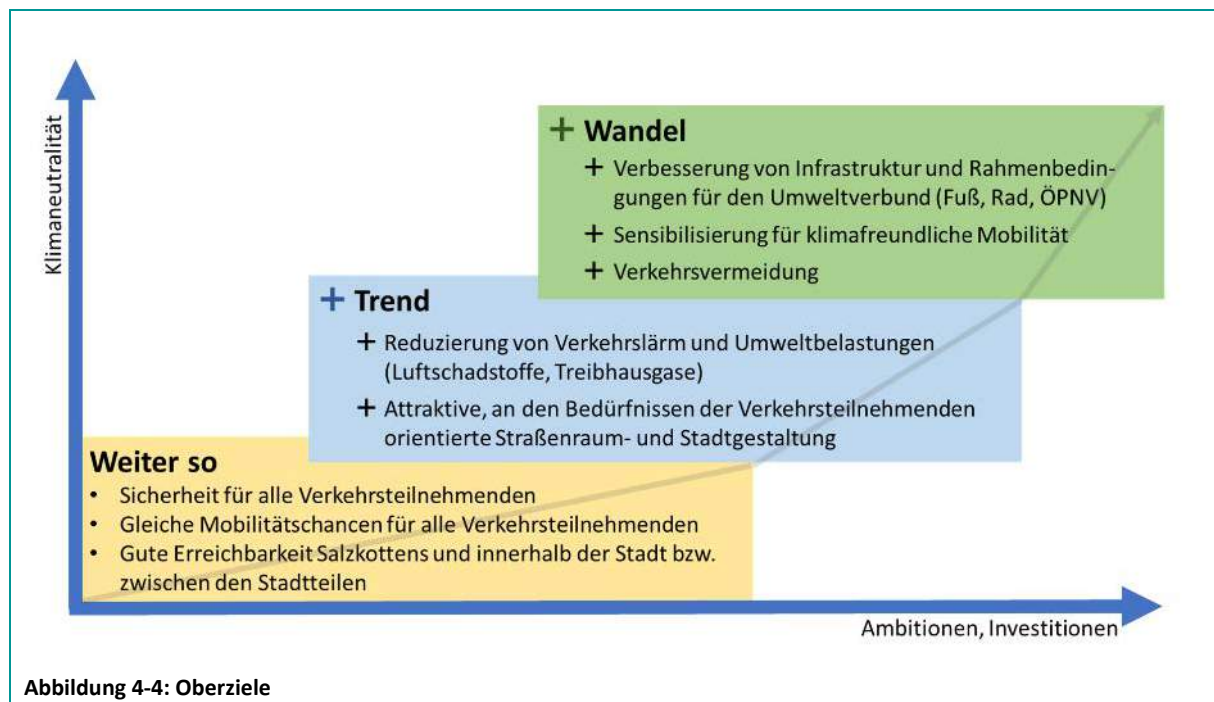
Handlungsfeldübergreifende Oberziele konkretisieren das Leitbild. Zur Herleitung der Oberziele dient zum einen der Blick auf aktuelle Mobilitätstrends (siehe Übersicht in Abbildung 4-1 und Erläuterung in Anhang 2), zum anderen ermöglichen Szenarien der künftigen Verkehrsentwicklung es, dem kommunalen Handeln einen transparenten Rahmen zu geben und entsprechende kommunalpolitische Entscheidungen zu schärfen.

Die zukünftige Verkehrsentwicklung kann dabei unterschiedlichen Szenarien beziehungsweise Entwicklungspfaden folgen:

- **Status Quo** mit weiterem, wenn auch geringem Anstieg der Motorisierung und der Fahrleistungen
- **Trend** beziehungsweise Anpassung mit Berücksichtigung der erkennbaren Tendenzen der Verkehrspolitik
- **Wandel** mit Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes und Verkehrsvermeidung insbesondere in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr.

Die Teilnehmenden des Arbeitskreises und des 2. Online-Dialogs favorisierten den **Wandel-Entwicklungspfad**. Dieser Pfad umfasst auch die Ziele des Status-Quo-Pfades und des Trend-Pfades und ist gleichzeitig mit den höchsten Ambitionen und dem höchsten Finanzbedarf verbunden.

Die Stadt Salzkotten verfolgt folgende Oberziele (siehe Abbildung 4-4):



Entsprechend des Wandel-Szenarios sollen daher bei der Maßnahmenentwicklung der Klimaschutz, die Stärkung des Umweltverbunds und die Schaffung von Mobilitätsalternativen zum motorisierten Individualverkehr im Vordergrund stehen. Demzufolge sind Schwerpunkte bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch den Ausbau radverkehrsgerechter und sicherer Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie die Förderung des ÖPNV durch ein attraktives Angebot zu setzen.

## 4.2 Handlungsfelderziele

### Kommunikation, Vernetzung, Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit

Das Handlungsfeld "Kommunikation, Vernetzung, Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit" stellt die Querschnittsthemen zusammen, die für alle Verkehrsträger rahmengebend relevant sind. In diesem Handlungsfeld sollen die Grundvoraussetzungen geschaffen werden, damit die Maßnahmen der verkehrsmittelbezogenen Handlungsfelder eine größtmögliche Wirkung entfalten. Die Stadt Salzkotten verfolgt in diesem Handlungsfeld folgende Ziele:

	Unterstützt den Pfad:		
	Weiter so	Trend	Wandel
→ Verkehrsmittel aufeinander abstimmen und miteinander vernetzen	✓	✓	✓
→ Wohnortnahe Versorgungsstrukturen schaffen („Stadt der kurzen Wege“)	✓	✓	✓
→ Bewusstsein und Handeln für umweltfreundliche Mobilität fördern		✓	✓
→ Aufenthaltsqualität in öffentlichen Freiräumen (Straßen, Plätze) erhöhen		✓	✓

### Fuß- und Radverkehr

Das Handlungsfeld „Fuß- und Radverkehr“ fasst die nicht motorisierten Verkehrsmittel zusammen, ergänzt um Pedelecs und E-Bikes. Aufgrund ihres räumlichen Zusammenhangs ist der Fuß- und Radverkehr verknüpft zu betrachten. Als Teil des Umweltverbundes dienen Maßnahmen in diesem Handlungsfeld in besonderem Maße dem Klimaschutz. Die Stadt Salzkotten verfolgt in diesem Handlungsfeld folgende Ziele:

	Unterstützt den Pfad:		
	Weiter so	Trend	Wandel
→ Fuß- und Radwegenetz attraktiv, sicher und barrierearm gestalten	✓	✓	✓
→ Radrouten für Alltags- und Freizeitverkehr verbessern, Stadtteile und Nachbarkommunen besser per Rad anbinden		✓	✓
→ Radverkehrsanlagen zukunftsorientiert ausbauen (u. a. Wegebreiten, Vorrang für Radfahrende)			✓
→ Radinfrastruktur und -angebote (z. B. Abstellanlagen) nutzerfreundlich und serviceorientiert gestalten			✓

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV stellt eine umweltverträgliche Mobilität über größere Distanzen sicher und umfasst neben dem Busverkehr auch den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV), sprich Bahnen. Die Stadt Salzkotten verfolgt in diesem Handlungsfeld folgende Ziele:

	Unterstützt den Pfad:		
	Weiter so	Trend	Wandel
→ Sicherheit und Barrierefreiheit im ÖPNV erhöhen	✓	✓	✓
→ ÖPNV zu einem verlässlichen, günstigen und leicht zugänglichen Mobilitätsangebot ausbauen	✓	✓	✓
→ Flächendeckende ÖPNV-Anbindung mit attraktiven Haltepunkten sicherstellen		✓	✓
→ ÖPNV durch bedarfsgerechte und flexible Angebote ergänzen			✓

### Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr umfasst sowohl den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit Pkw und Krafträdern wie auch den Lkw-Verkehr. Der Kfz-Verkehr nimmt derzeit den größten Anteil der Mobilität ein, ist stadtbildprägend und daher von besonderer Bedeutung. Um dem „Wandel-Entwicklungspfad“ zu folgen, gilt es den Kfz-Verkehr zu reduzieren und den verbleibenden motorisierten Individualverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Die Stadt Salzkotten verfolgt in diesem Handlungsfeld daher folgende Ziele:

	Unterstützt den Pfad:		
	Weiter so	Trend	Wandel
→ Überörtlichen motorisierten Verkehr aus dem städtischen Straßennetz verlagern (Entlastungs- und Neubaumaßnahmen, Lenkung des Lkw-Verkehrs)	✓	✓	✓
→ Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss erhöhen	✓	✓	✓
→ Lebens- und Wohnqualität der Anliegenden steigern (Geschwindigkeit reduzieren, Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, Steuerung des ruhenden Verkehrs)		✓	✓
→ Effektivere und umweltfreundlichere Nutzung von Kfz unterstützen (E-Mobilität, Sharing)		✓	✓

## 5 Maßnahmenprogramm

### Aufbau des Maßnahmenprogramms und Übersicht

Das Maßnahmenprogramm ist nach den folgenden Handlungsfeldern gegliedert: „Kommunikation, Vernetzung, Stadtentwicklung“, „Fuß- und Radverkehr“, „ÖPNV“ und „Kfz-Verkehr“.

Die **Maßnahmen** in den Handlungsfeldern enthalten in der Regel jeweils ein **Bündel an Maßnahmen**. Dabei handelt es sich sowohl um bereits laufende Maßnahmen als auch um abgestimmte Maßnahmenvorschläge, die im Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept entwickelt wurden. Die nachfolgenden Maßnahmenübersichten enthalten alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts. Die Maßnahmen mit sehr hoher Priorität sind in Maßnahmensteckbriefen differenzierter ausgearbeitet.

### Inhalte der Maßnahmenübersicht

- **Maßnahme** mit Kurzbeschreibung: Maßnahmentitel sind je Handlungsfeld durchnummeriert (zum Beispiel A-1 Mobilitätsmanagement). Die Ziele und Inhalte der Maßnahme sind zusammenfassend beschrieben.
- **Raumbezug**, gegebenenfalls Verortung: Differenzierung der räumlichen Verortung und gegebenenfalls weitere Hinweise zu Vernetzung mit Nachbargemeinden/Kreis Paderborn/Region Ost Westfalen Lippe.
- **Akteure**: Angabe von Maßnahmenträgern und für die Umsetzung wichtigen Akteuren.
- **Priorität**: Die Angabe der Priorität der Maßnahmen erfolgt in den drei Stufen mittel, hoch, sehr hoch (weitere Erläuterungen siehe unten „Bewertungsmaßstab – Priorisierung“).
- **Umsetzungsstart**:

Kategorie	Erläuterung
<b>läuft</b>	Die Umsetzung hat begonnen, mindestens mit vorbereitenden bzw. planerischen Schritten
<b>kurzfristig</b>	Beginn der Umsetzung bis Ende 2025
<b>mittelfristig</b>	Beginn der Umsetzung bis Ende 2028
<b>langfristig</b>	Beginn der Umsetzung bis Ende 2030
Bei Bedarf ist als zusätzlicher Hinweis vermerkt, wenn es sich um eine <b>Daueraufgabe</b> handelt.	

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass der Umsetzungsstart ein Richtwert ist, der sich durch verschiedene Faktoren (personelle und finanzielle Ressourcen, gesetzliche Vorgaben, politische und weitere Rahmenbedingungen und Entwicklung wie zum Beispiel der Corona-Pandemie) ändern kann. Der vorgesehene Umsetzungsstart drückt aber zusätzlich auch die Priorisierung aus und kann je nach personellen und/ oder finanziellen Möglichkeiten auch früher erfolgen.

### Inhalte der Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmen mit sehr hoher Priorität sind in **Maßnahmensteckbriefen** differenzierter ausgearbeitet. Sie enthalten folgende Angaben:

- Priorität
- Umsetzungsstart
- Raumbezug
- Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte
- Träger / zentrale Akteure / weitere Beteiligte
- Kosten / Finanzierung
- Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades

### Bewertungsmaßstab - Priorisierung

In die Bewertung der Priorität sind folgende vier **Kriterien** eingeflossen. Welche Kriterien die einzelnen Maßnahmen erfüllen, ist in Anhang 1 aufgeführt.

- **dringlich:** kurzfristiger Handlungsdruck/-bedarf, sowohl aus fachlich-gutachterlicher Sicht als auch hohes Interesse und Bedarfseinschätzung bei Akteuren, insbesondere Bürgerinnen und Bürgern, im Beteiligungsprozess
- **fokussiert auf Wandel:** Beitrag zu mindestens einem Oberziel des Wandel-Entwicklungspfades
- **realistisch:** Gute Umsetzungschance durch Finanzierungsmöglichkeiten, potenzielle Maßnahmen-träger vorhanden
- **öffentlichkeitswirksam:** Die Maßnahme erreicht viele Verkehrsteilnehmende, beinhaltet Multiplikatoreffekte und wirkt dadurch verstärkend auf andere Maßnahmen

Die **Einstufung der Priorität** erfolgt folgendermaßen:

Symbol	Priorität	Kriterien
***	sehr hoch	Alle 4 Kriterien sind erfüllt
**	hoch	3 Kriterien sind erfüllt
*	mittel	1 oder 2 Kriterien sind erfüllt

## 5.1 Handlungsfeld A: Kommunikation, Vernetzung, Stadtentwicklung

### Maßnahmenübersicht


Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<b>A.1 Mobilitätsmanagement</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** läuft
<b>A.2 Vernetzung der Verkehrsmittel: Gut und schnell ankommen!</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** kurzfristig
<b>A.3 Mobilstationen an den Bahnhöfen und in den Ortsteilen</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** läuft
<b>A.4 Oelweg – Verbesserung der Verkehrssituation</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** läuft
<b>A.5 Kommunikationskampagne für Bewusstseinswandel: Salzkotten bewegt!</b> Öffentlichkeitsarbeit über Medien (verstärkt auch soziale Medien/Internet), Veranstaltungen, Aktionen sowie Bildungsarbeit für die stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV), vor allem in Kombination mit Fertigstellung von Maßnahmen Bewusstseins- und Verhaltensänderung, gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz), Einhaltung der Verkehrsregeln in Kombination mit/nach Umsetzung erster baulicher Maßnahmen, z. B. am Oelweg	Stadtweit, regionale Vernetzung	Stadt Salzkotten Bildungsträger (Schulen, Kindergärten, VHS), Kreis Paderborn, Klimakampagne OWL, nph	** Läuft (Mobilitätstag)


Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<b>A.6 Stadtradeln-Kampagne: Salzkotten radelt mit</b> Fortführung der Teilnahme an Stadtradeln zur Sensibilisierung für Radverkehr in Verbindung mit Durchführung von Veranstaltungen	Stadtweit, regionale Vernetzung	Stadt Salzkotten	** Läuft
<b>A.7 Stadt der kurzen Wege: Mobilität und Stadtentwicklung</b> Verkehr durch wohnortnahe Versorgung mit Lebensmitteln/Gütern des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und Bildungseinrichtungen vermeiden Einzelhandelskonzept zur Förderung von Handel und Gewerbe in der Innenstadt einbeziehen Möglichkeiten der Innenentwicklung/Nachverdichtung abwägen Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ bei der Planung von Neubaugebieten berücksichtigen	Stadtweit, insbesondere Kernstadt Salzkotten: östlicher Bereich, neue Wohngebiete	Stadt Salzkotten	** Läuft, Daueraufgabe
<b>Maßnahmenpool: Weitere Ideen und Hinweise</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontinuierliche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu Mobilität und Klimaschutz, um mehr Bevölkerungsgruppen einzubinden durch Stadt Salzkotten gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürger</li> <li>▪ Radfahren für die Jugend attraktiver machen: Preise an den Schulen ausloben. Hinweis: Verknüpfung mit Stadtradeln-Kampagne (siehe A.6) herstellen.</li> <li>▪ Junior-Mobilitätswerkstatt an/mit Schulen durchführen</li> <li>▪ Beschilderung an Paderborner Straße zur Rücksichtnahme auf Radfahrende (Behördenabstimmung erforderlich)</li> </ul>			

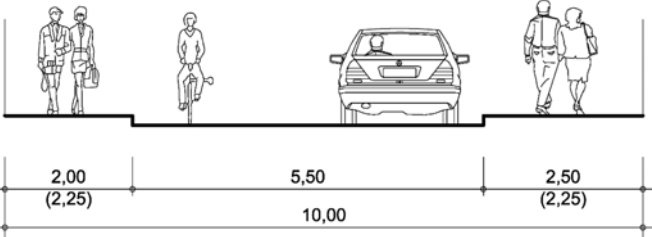
Steckbriefe


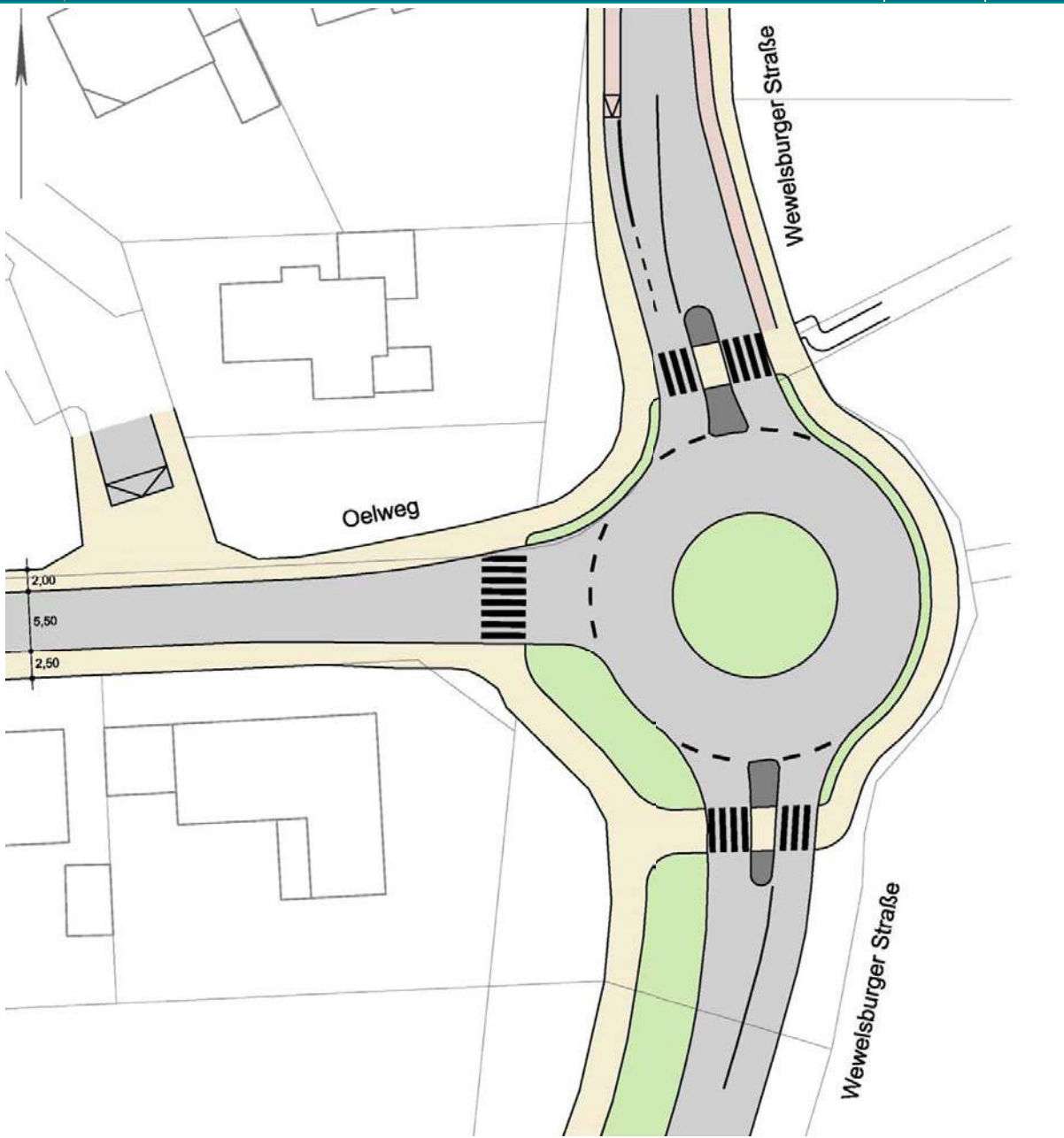
 <b>A.1: Mobilitätsmanagement</b>		Priorität	läuft
<b>Raumbezug</b> Gesamttes Stadtgebiet		***	
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b> <b>Beschreibung:</b> Das Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, auf Grundlage des Mobilitätskonzept der Stadt sowie unter Beteiligung von weiteren Fachbereichen der Stadt, zentralen Akteuren und der Öffentlichkeit, Mobilitätsprojekte zu entwickeln und umzusetzen. Das Mobilitätsmanagement ist Hauptansprechpartner für Fragen der Mobilität und Verkehr in Salzkotten. Das Mobilitätsmanagement verankert das Thema in der Stadtverwaltung und setzt das Mobilitätskonzept um. Durch die großen Überschneidungen mit dem Klimaschutz ist eine Verknüpfung der Themenbereiche in einer Personalstelle vorteilhaft, um Synergieeffekte zu erzielen. Zu diesem Aufgabenbereich gehört die selbstständige Abwicklung von Klimaschutzprojekten, auch in enger Zusammenarbeit mit dem Fachdienst Gebäudemanagement zur Verbesserung der Energieeffizienz von städtischen Liegenschaften. <b>Stand der Umsetzung:</b> Zum 08.01.2022 hat die Stadt Salzkotten eine Vollzeitstelle für ein Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement im Fachbereich Stadtentwicklung besetzt.			
<b>Träger/zentrale Akteure</b>		<b>Weitere Beteiligte</b>	
Stadt Salzkotten			
<b>Kosten/Finanzierung</b>			
Förderprogramm des Landes: Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement Stadt Salzkotten			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfad</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			



 <b>A.2: Vernetzung der Verkehrsmittel: Gut und schnell ankommen!</b>		Priorität ***	kurzfristig
<b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet und regional			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b> <b>Ziel:</b> Für einen attraktiven Umweltverbund sind aufeinander abgestimmte Verkehrsmittel von besonderer Bedeutung, um die Fahrtzeit gegenüber dem Auto attraktiv zu halten und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg (Intermodalität) zu ermöglichen. <b>Beschreibung:</b> Hierzu ist eine Abstimmung der Umsteigezeiten zwischen der Bahn, den Regional- und Stadtbussen notwendig. Die Umsteigezeiten sind so zu gestalten, dass geringe Verspätungen einkalkuliert und gleichzeitig Personen mit Mobilitätseinschränkungen genügend Umsteigezeit haben. Für eine stärkere Intermodalität sind auch kostengünstige Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn zu verbessern. Hierzu sind neue Kapazitäten zu schaffen und günstigere Mitnahmemöglichkeiten zu prüfen.			
Bezug zu Maßnahme A.3 (Mobilstationen): Diese fördert ebenfalls die Intermodalität, insbesondere wenn das Fahrrad für einen Teil des Weges genutzt wird.			
<b>Träger/zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> <li>▪ nph</li> <li>▪ Deutsche Bahn</li> </ul>		<b>Weitere Beteiligte</b>	
<b>Kosten/Finanzierung</b> Kosten: Geringerer Kostendeckungsgrad durch Vergünstigung der Fahrradmitnahme Finanzierung aus Haushalt der Kommunen und des nph			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			

	<b>A.3: Mobilstationen an den Bahnhöfen und in den Ortsteilen</b>	<b>Priorität</b> ***	<b>mittelfristig</b>
<p><b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet: Die Bahnhöfe Salzkotten und Scharmede sind prioritär als zentrale Mobilstationen auszubauen. Weitere wichtige Haltestellen/künftige Mobilstationen sind: Niederntudorf, Abzweig Bahnhof, Verne-Jägerhof, Mantinghausen-Lippestraße, Oberntudorf-Meier/Kleiner Hellweg, Upsprunge-Post, Holsen-Siedlung/Buschweg, Thüle-Mitte, Verlar-Mitte</p>			
<p><b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b></p> <p><b>Ziel:</b> Die Ausweitung der Abstellangebote trägt zu einem geordneten Abstellen der Fahrräder und Autos bei, sichert den Verkehrsfluss und das Erscheinungsbild der Knotenpunkte.</p> <p>Um zum ÖPNV zu gelangen, sind Abstellmöglichkeiten von besonderer Bedeutung. Dazu sind bestehende Knotenpunkte zu Mobilstationen aufzuwerten.</p> <p><b>Beschreibung:</b> Hier gilt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Bike &amp; Ride) und ergänzend für Autos (Park &amp; Ride) an zentralen Knotenpunkten des ÖPNV auszuweiten, aufzuwerten bzw. einzurichten.</p> <p>Die Bike &amp; Ride-Angebote sollen diebstahlsicher und wettergeschützt sein, damit auch höherwertige Fahrräder dort abgestellt werden. Bei der Einrichtung sind Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge (Rad, Auto) zu prüfen (siehe Maßnahme D.7 dazu).</p> <p>Die Mobilitätsstationen sollen durch Informationsbildschirme und -tafeln über die aktuellen Mobilitätsangebote (u. a. Abfahrten) informieren und Service-Angebote bewerben. Die Mobilstation soll zudem die Funktion eines Treffpunktes mit Aufenthaltsbereichen beinhalten.</p> <p><b>Stand der Umsetzung:</b> Am Bahnhof Salzkotten ist die Errichtung eines Fahrradparkhauses im ehemaligen Bahnmeisterhaus (ggf. mit einem Pedelec-Verleih) und der Errichtung einer Park &amp; Ride-Anlage vom Rat beschlossen. Die Bike &amp; Ride-Anlage soll auf zwei ebenerdig zugänglichen Etagen mit Doppelstockparkern bis zu 168 Stellplätze verfügen. Schließfächer zum Laden von bis zu 14 Akkus sind vorgesehen.</p> <p>Zudem soll ein Parkplatz mit 32 Pkw-Stellplätzen das Park &amp; Ride-Angebot, ggf. mit einer Elektro-Ladestation, ergänzen. Der Baubeginn ist frühestens 2024 geplant.</p> <p>Eine Mobilstation am Bahnhof Scharmede befindet sich in Planung.</p> <p>Mittelfristig ist der Ausbau aller Mobilstationen geplant.</p> <p>Bezug zu Maßnahme A.2 (Vernetzung der Verkehrsmittel): Diese fördert ebenfalls die Intermodalität für den gesamten Weg.</p> <p>Bezug zu Maßnahme C.5.1 (Bahnhöfe attraktiver gestalten): Eine attraktive Umsetzung der Angebote sichert die Aufenthaltsqualität</p>			
<p><b>Träger/zentrale Akteure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> <li>▪ nph</li> <li>▪ Deutsche Bahn</li> </ul>		<p><b>Weitere Beteiligte</b></p>	
<p><b>Kosten/Finanzierung</b></p> <p>Haushaltsansatz 2,4 Mio. €                  (Förderung nach §12 ÖPNVG NRW, Genehmigung liegt vor)</p>			
<p><b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfad</b></p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)                     <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität                     <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung                 </p>			

	<b>A.4 Oelweg – Verbesserung der Verkehrssituation</b>	<b>Priorität</b> * * *	<b>läuft</b>
<b>Raumbezug</b> Oelweg Salzkotten			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b>			
<p><b>Ziel:</b> Der Oelweg ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet. Ziel ist eine Verbesserung des Wegezustands und Optimierung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Fuß- und Radverkehr. Eine Verkehrsberuhigung und ggf. Umlenkung des Verkehrs sollen erreicht werden.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b></p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pilothafte Umsetzung einer Fahrradstraße als Verkehrsversuch, um Wirkungen für dauerhafte Umsetzung (A.4.2) zu ermitteln. In Verbindung mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit, um über Charakter einer Fahrradstraße und deren Folgen zu informieren. Gut sichtbare Platzierung von Beschilderung sicherstellen.</li> <li>▪ Alle Varianten umfassen einen breiteren Fußweg.</li> <li>▪ Durch einen Ausbau des Kreisverkehrs Oelweg/Wewelsburger Straße mit einem zusätzlichen Gehweg an der Süd- und Ostseite soll die Situation zusätzlich verbessert bzw. entschärft werden.</li> </ul>			
<p>Auswirkungen auf andere Straßen wie die Lange Brückenstraße oder den Busverkehr sind bei den Planungen zu berücksichtigen.</p>			
<b>Geplanter Querschnitt zum Ausbau des Oelwegs</b>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Zweirichtungsverkehr ohne Radverkehrsanlagen (z B. Fahrradstraße)</p> </div> </div>			

 <b>A.4 Oelweg – Verbesserung der Verkehrssituation</b>		<b>Priorität</b> * * *	<b>läuft</b>			
						
<b>Ausbau des Kreisverkehrs Oelweg/Wewelsburger Straße mit einem zusätzlichen Gehweg</b>						
<b>Träger/zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreis Paderborn / Straßen.NRW</li> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> </ul>	<b>Weitere Beteiligte</b>					
<b>Kosten/Finanzierung</b> Abhängig von der gewählten Lösung						
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfad</b> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td data-bbox="193 1892 638 2020"> <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)                 </td> <td data-bbox="638 1892 1053 2020"> <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität                 </td> <td data-bbox="1053 1892 1401 2020"> <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung                 </td> </tr> </table>				<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)	<input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität	<input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)	<input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität	<input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung				

## 5.2 Handlungsfeld B: Fuß- und Radverkehr

### 5.2.1 Bestandteile eines Radverkehrsnetzes

Zur Führung des Radverkehrs werden verschiedene Möglichkeiten unterschieden, zu denen die Verwaltungsvorschrift zur StVO detaillierte Aussagen beinhaltet (siehe Tabelle 5-1). Radfahrer sollten innerorts grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren, die Nutzung der Nebenanlage ist eine zu begründende Ausnahme.

Tabelle 5-1: Mögliche Radverkehrsanlagen	
Anlagentyp	
<p><b>Radweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ baulich und durch Beschilderung gekennzeichnete Fläche auf Gehwegniveau mit Benutzungspflicht für Radfahrende,</li> <li>▪ bei gutem baulichen Zustand der Radwege komfortable und sichere Führung,</li> <li>▪ Zweirichtungsverkehr möglich, aber nur bei entsprechender Notwendigkeit (zum Beispiel dichte Folge von Zielen auf einer Seite), ausreichender Breite und besonderen Maßnahmen an Knotenpunkten etc. zweckmäßig,</li> <li>▪ hoher Anspruch an die bauliche Qualität, an Hauptverkehrsstraßen die in der Regel angewandte Radverkehrsführung.</li> </ul>	<p><b>„Sonstige Radwege“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächen auf Gehwegniveau, die baulich als Radweg zu erkennen sind, aber keine Beschilderung aufweisen,</li> <li>▪ keine Benutzungspflicht für Radfahrende, das heißt die Benutzung der Fahrbahn ist ebenfalls erlaubt,</li> <li>▪ bei mäßigem Kfz-Verkehr und ebener Fahrbahn gute Radverkehrsführung, da zügig fahrende Radfahrende die Fahrbahn benutzen können und weniger sicheren Radfahrenden der Seitenraum zur Verfügung steht.</li> </ul>
<p><b>Radfahrstreifen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ markierte Fläche auf der Fahrbahn, entsprechend beschildert und mit Benutzungspflicht für Radfahrende,</li> <li>▪ komfortable Führung des Radverkehrs,</li> <li>▪ in der Regel verkehrssicher, da Radfahrende sich im direkten Blickfeld des Kfz-Verkehrs befinden,</li> <li>▪ kostengünstig und zweckmäßig bei breiten Fahrbahnen, entsprechenden Aufstellmöglichkeiten an den Knotenpunkten und mehrfacher Anwendung im Stadtgebiet,</li> <li>▪ etwa gleicher Platzbedarf wie bei Radwegen,</li> <li>▪ Risiko einer Fremdnutzung zum Beispiel durch ruhenden Verkehr und einer überbreit wirkenden Fahrbahn mit negativen Auswirkungen auf die Kfz-Geschwindigkeiten.</li> </ul>	<p><b>Radverkehrsschutzstreifen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ markierte, aber nicht beschilderte Fläche auf der Fahrbahn ohne formelle Benutzungspflicht für Radfahrende, Radfahrende sollen innerorts grundsätzlich die Fahrbahn benutzen, die Nutzung der Nebenanlage ist ein zu begründende Ausnahme.</li> <li>▪ in der Regel geringere Breite als Radfahrstreifen,</li> <li>▪ durch den Kfz-Verkehr überfahrbar,</li> <li>▪ beidseitig anwendbar bei Fahrbahnbreiten von 7,50 Metern bis 8,50 Metern,</li> <li>▪ Kennzeichnung durch Piktogramme,</li> <li>▪ zweckmäßig bei Verkehrsstärken bis circa 10.000 Kfz/24h und geringem Lkw-Anteil in Kombination mit einem Halteverbot (beinhaltet den Schutzstreifen) am Fahrbahnrand.</li> </ul>
<p><b>Gemeinsamer Geh-/Radweg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzte Fläche auf Gehwegniveau, entsprechend beschildert und mit Benutzungspflicht für Radfahrende,</li> <li>▪ zweckmäßig bei beengten Straßenraumabmessungen und geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen,</li> <li>▪ im Bereich von Zufahrten Beeinträchtigung der Sichtkontakte mit der Folge von Konfliktsituationen möglich.</li> </ul>	<p><b>Gehweg / „Radfahrer frei“:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ innerorts zweckmäßig als Alternative zu gemeinsamen Geh-/Radwegen bei geringem Radverkehr und ausreichender Gehwegbreite,</li> <li>▪ Benutzung des Gehwegs durch Radfahrende bei vorsichtiger Fahrweise erlaubt,</li> <li>▪ Regelung durch entsprechende Beschilderung</li> </ul>

**Tabelle 5-1: Mögliche Radverkehrsanlagen**

**Anlagentyp**

**Fahrradstraßen:**

- durch Beschilderung ausgewiesen,
- Mindestbreite erforderlich,
- Kfz-Verkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten durch Zusatzzeichen erlaubt, häufig nur in einer Fahrtrichtung,
- zweckmäßig in Straßen mit viel Radverkehr und relativ geringem Kfz-Verkehrsaufkommen

Das Radverkehrsnetz besteht jedoch nicht nur aus den beschriebenen Radverkehrsanlagen. Auch Fahrbahnen sind ein wesentlicher Bestandteil des Netzes und sollten daher die Bedingungen zur notwendigen Verkehrssicherheit und zum gewünschten Komfort erfüllen. Die Führung des Radverkehrs über verkehrsarme Straßen oder über Wege in Grünbereichen kann eine sinnvolle Alternative für stark belastete Straßen darstellen.

Die Richtlinien sehen für die unterschiedlichen Anlagentypen entsprechende Vorgaben hinsichtlich der Breite vor, die in nachfolgender Tabelle zusammengestellt sind.



**Abbildung 5-1: Beispiel Fahrradstraße**

**Tabelle 5-2: Breitenmaße nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)**

Anlagentyp	Breite (ggf. einschließlich Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß	2,00 m
	Maß bei geringer Verkehrsstärke	1,60 m
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	2,50 m
	Maß bei geringer Verkehrsstärke	2,00 m
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	3,00 m
	Maß bei geringer Verkehrsstärke	2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg	innerorts	bedarfsabhängig
	außerorts	2,50 m

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten zu richten. Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr sind von hoher Bedeutung. In Straßenräumen mit Radwegen und ruhendem Verkehr am Straßenrand ist deshalb sicherzustellen, dass vor Knotenpunkten und wichtigen Grundstückszufahrten das Parken auf einer ausreichenden Länge unterbunden wird. In besonders kritischen Bereichen beziehungsweise bei hohem Parkdruck können gegebenenfalls bauliche Maßnahmen (zum Beispiel Gehwegverbreiterungen oder Poller) unterstützend eingesetzt werden.

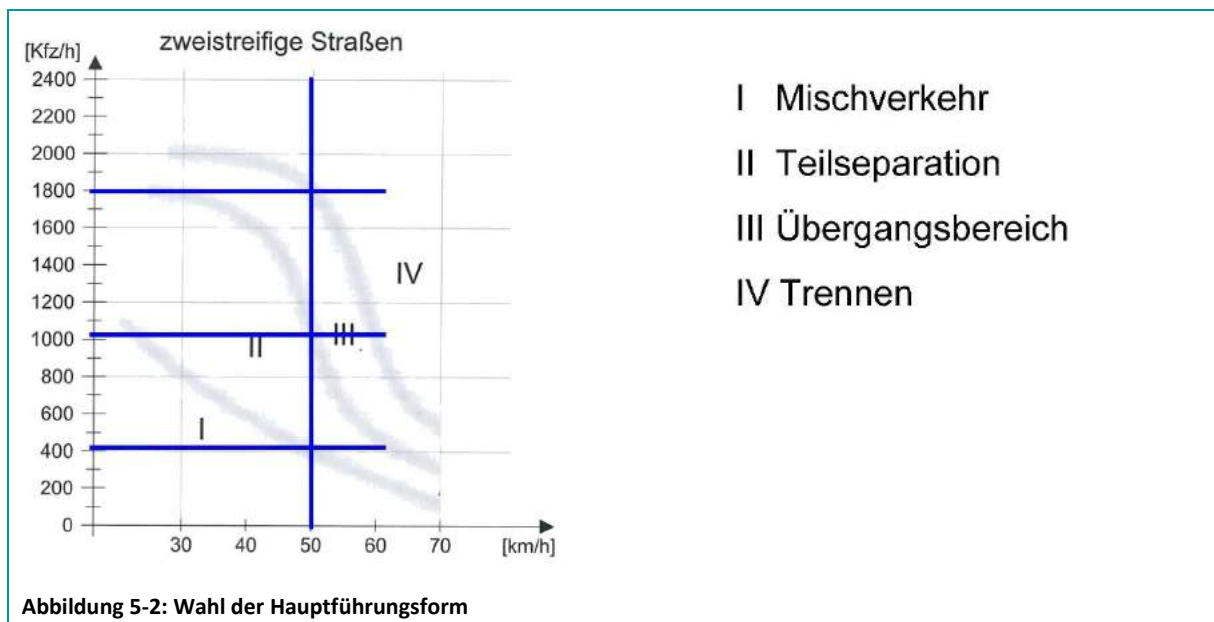
In Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen sind die Radfahrenden an den Knotenpunkten direkt (nicht abgesetzt) zu führen und die Furten mit 0,25 Meter breiter

Blockmarkierung zu begrenzen. Die Bordsteinabsenkungen sind generell, ohne „Ansicht“ auszubilden. An Knotenpunkten mit nachgeordneten Erschließungsstraßen kommen auch Teilaufpflasterungen mit Radwegüberfahrten in Frage, die die Vorfahrt des Radverkehrs besonders verdeutlichen und zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau der ab- beziehungsweise einbiegenden Kraftfahrzeuge führen.

In Tempo-30-Zonen sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden, da Radverkehrsanlagen den Charakter von Vorfahrtsstraßen suggerieren, was bei Vorfahrt von rechts unbedingt vermieden werden sollte.

### 5.2.2 Wahl der Führungsform

Die ERA 2010 unterscheiden im Radverkehr die drei verschiedenen Hauptführungsformen Mischverkehr, Teilseparation und Trennen. Die Wahl der Hauptführungsform erfolgt anhand des Kfz-Kriteriums mit den Parametern Geschwindigkeit und Verkehrsstärke.

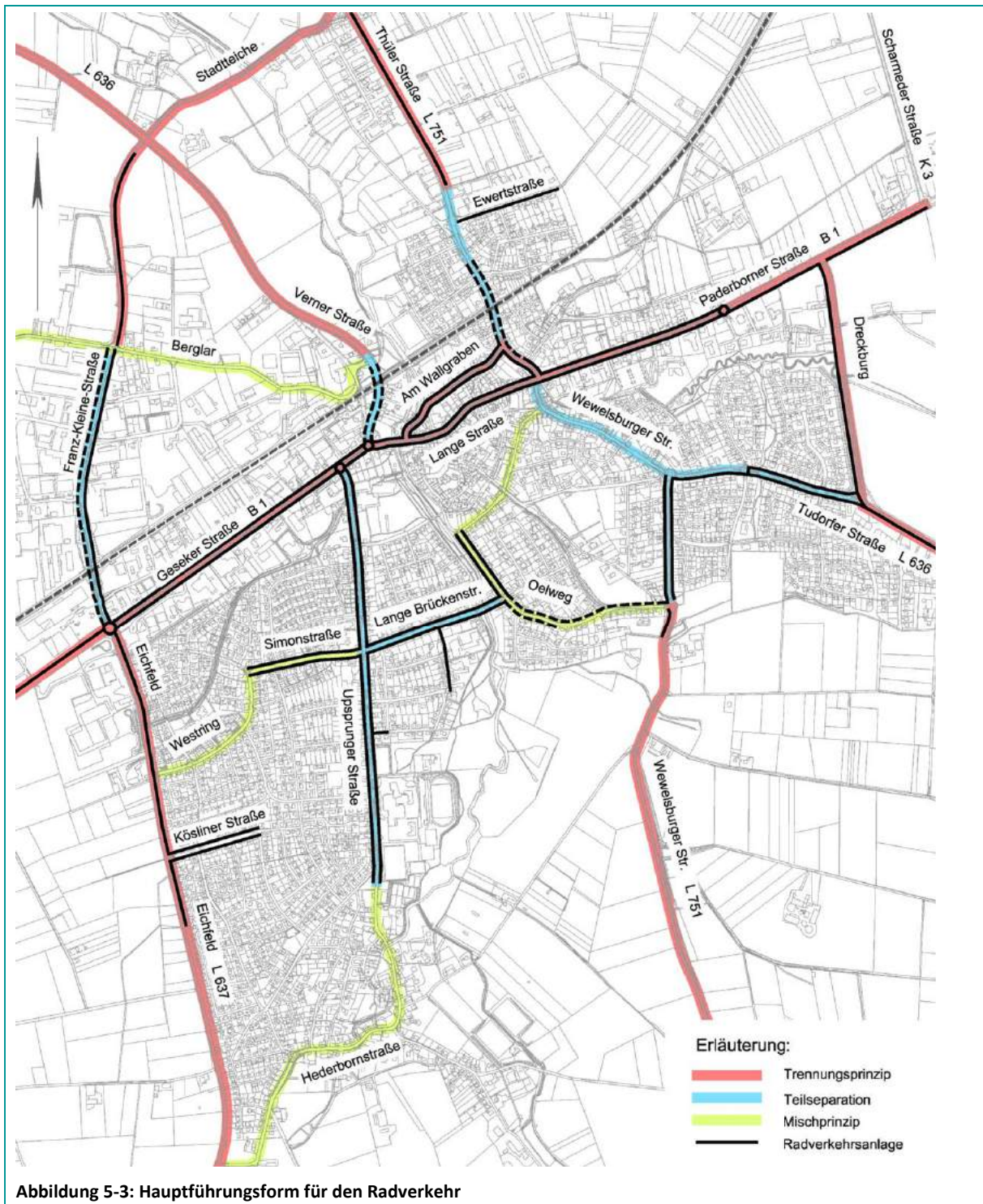


Auf zweistreifigen Straßen sind Radverkehrsanlagen innerorts (Tempo 50) bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h entbehrlich, da der Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Eine Teilseparation ist bei Verkehrsstärken zwischen 400 und 1.000 Kfz/h vorgesehen. Hier kommen Radwege ohne Benutzungspflicht und Schutzstreifen zum Einsatz oder Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben werden. Bei über 1.000 Kfz/h ist eine Trennung in Erwägung zu ziehen, die in jedem Fall ab 1.800 Kfz/h erfolgen sollte. Eine Trennung wird durch benutzungspflichtige (gemeinsame) Radwege und Radfahrstreifen erreicht.

Die Übergänge werden in der ERA bewusst fließend gehalten. Die verschiedenen Möglichkeiten bei den Führungsformen Teilseparation und Trennen werden in einem zweiten Schritt anhand der Kriterien Schwerverkehr, Flächenverfügbarkeit, ruhender Verkehr, Knotenpunkte und Längsneigung bewertet.

Für die Straßen in der Kernstadt sind die Hauptführungsformen für den Radverkehr bestimmt worden. Außerorts und auf hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen innerorts ist die Führungsform „Trennen“ vorgesehen. Innerorts überwiegt die Führungsform „Teilseparation“, zum Beispiel für Wewelsburger Straße, Tudorfer Straße, Upsprunger Straße, Lange Brückenstraße und Franz-Kleine-Straße.

In Straßen wie der Bürener Straße, der Hederbornstraße, dem Westring, Oelweg oder Berglar ist die Führungsform „Mischverkehr“ möglich, die auch in den Sammel- und Erschließungsstraßen anzuwenden ist.

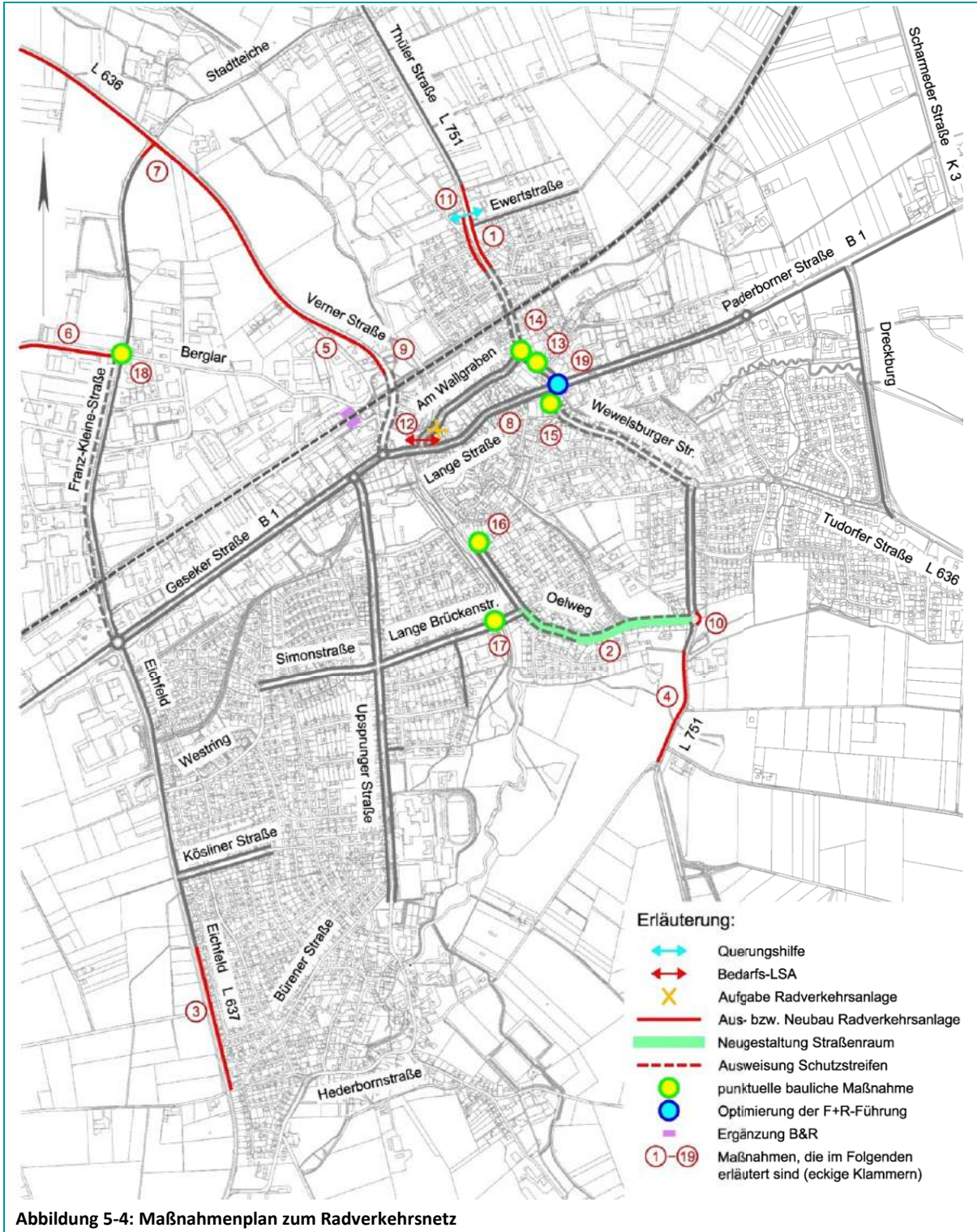


Der Abbildung ist auch zu entnehmen, dass bei der Führungsform „Trennen“ innerorts bereits Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Nicht alle Radverkehrsanlagen sind jedoch benutzungspflichtig. Andererseits weisen einige Straßenabschnitte, die mit der Führungsform „Mischverkehr“ zu bewerten sind, Radverkehrsanlagen auf. Außerorts fehlen dagegen noch zahlreiche Radverkehrsanlagen.



### 5.2.3 Maßnahmen

Aufbauend auf den in der Analyse ermittelten Mängeln und der zu wählenden Führungsform sind zahlreiche größere und kleinere Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes erarbeitet worden. Der Maßnahmenplan in Abbildung 5-4 gibt einen Überblick über die im folgenden beschriebenen Maßnahmen.





Maßnahmenübersicht

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<b>B.1 Radrouten/Radwegenetz</b> Aus-/Neubau, Ausweisung oder Aufhebung von Radverkehrsanlagen, Lückenschlüsse, Wegeführung und einheitliche, standardisierte, durchgängige Beschilderung			*** kurz- bis mittel- fristig
B.1.1 Radverbindungen/-wege innerhalb der Kernstadt Salzkotten Siehe Maßnahmensteckbrief			*** kurzfristig
B.1.2 Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten Siehe Maßnahmensteckbrief			*** kurzfristig
B.1.3 Anbindung an regionale/überregionale Radwegenetze Siehe Maßnahmensteckbrief			*** mittelfristig
B.1.4 Radschnellweg Paderborner Land Siehe Maßnahmensteckbrief			*** mittelfristig
<b>B.2 Schulwege: Mit Sicherheit per Rad oder zu Fuß!</b> Schulwege auf Sicherheit und Attraktivität zu Fuß und mit dem Rad prüfen Sichere und direkte Anbindung von Wohngebieten an Schulen schaffen, inkl. sicherer Überwege, Geschwindigkeitsreduktion an Gefahrenstellen Walking-Bus-Routen ausweiten Hinweis: mit B.1 (Radrouten/Radwegenetz) verbinden	Stadtweit, Schwerpunkträume Oelweg, Montessorischule, Wohngebiete Papenbrede, Bümers Grund und Tudorfer Str. Richtung Schulen Verne: Enkhausen, Sundern	Stadt Salzkotten, Schulträger Straßenverkehrsbehörde Polizei	* kurzfristig
<b>B.3 Radabstellplätze, Bike &amp; Ride-Anlagen</b> Weitere sichere und nutzerfreundlicher Radabstellplätze (z. B. nach Möglichkeit überdacht, gut zugänglich, Pedelec-geeignet) schaffen Ggf. mit Serviceangeboten, wie öffentlich zugängliche Luftpumpen/Reparaturmöglichkeiten Hinweis: mit Maßnahme A.3 (Mobilitätsstationen) verbinden	Kernstadt Salzkotten: Innenstadt/Lange Straße, Liboriuschule, bei Supermärkten/Geschäften, Gemeinschaftseinrichtungen, Bahnhof Salzkotten Gesamtschule Salzkotten	Stadt Salzkotten Zuständige Vereine (z. B. bei Bürgerhäusern)	** kurzfristig
<b>B.4 Rad- und Fußwegequalität: alltagstauglich!</b> Radwege: Verbesserung der Qualität, Oberflächenbeschaffenheit und Breite der Wege, ggf. Beleuchtung, Berücksichtigung der Anforderungen von Lastenrädern und der ERA-Standards Fußwege: möglichst barrierearm, breitere Wege, wenig Kopfsteinpflaster (in Einzelfällen Schaffung neuer Wegeverbindungen)	Stadtweit, u. a. in Kernstadt Salzkotten: bei Hederauen-Stadion, Berglar, In den Viehlen (Beleuchtung), Westring, , Ursprunger Straße, Marktstraße,	Straßen.NRW Kreis Paderborn Stadt Salzkotten	* dauerhaft/mittelfristig

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
	Oelweg, Wewels- burger Straße Scharmede-Bent- feld		
<b>B.5 Pflege und Unterhalt der Rad- und Fuß- wege</b> Reinigung, Winterdienst, Grün-/Land- schaftspflege entlang der Wege	Stadtweit, u. a. Radweg an B1 Richtung Paderborn	Straßen.NRW Kreis Paderborn Stadt Salzkotten Anliegende und weitere Wegenut- zer (z. B. Land- wirtschaft)	** Läuft Daueraufgabe
<b>B.6 Mitgliedschaft AGFS</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** mittelfristig
<b>Maßnahmenpool: Weitere Ideen</b> Erweiterung des Förderprogramms „Richtiges Handeln für den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassungen“ der Stadt für Radfahrende (z. B. um Bike Leasing, Förderung E-Bikes) Lastenräder-Pilotprojekt: Jeder Ortsteil bekommt ein Lastenrad zur kostenlosen Ausleihe (Sichtbarkeit, Mul- tiplikatoreffekt), ggf. E-Lastenrad Rikschaverkehr für Senioren des Vereins Nachbarschaftshilfe Salzkotten erweitern Öffentliche Fahrradwerkstatt im Stil eines Repair-Cafés			

## Steckbriefe

  <b>B.1.2: Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten</b>	Priorität ***	kurzfristig
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b>		
<b>Bedeutung:</b> Sichere, alltagstaugliche und attraktive Radwege sind von besonderer Bedeutung, um das Rad als alltägliches Verkehrsmittel auch in Bereich mit hoher Verkehrsdichte wie der Kernstadt Salzkottens zu etablieren.		
<b>Beschreibung:</b> Gefahrenstellen für den Fuß- und Radverkehr befinden sich besonders auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen und bei Querungsmöglichkeiten, an Kreisverkehren, Kreuzungen und an vielbefahrenen Straßen.		
Diese Gefahrenstellen sind zu entschärfen und sichere, barrierearme Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr einzurichten. Durch ausreichend Querungsmöglichkeiten soll verkehrsregelwidriges Verhalten wie Fahren entgegen der Fahrtrichtung vermieden werden.		
Im Innenstadtbereich sind folgende Stellen besonders auf geeignete Maßnahmen zu prüfen (siehe auch Maßnahmenkarte in Abbildung 5-4):		
<b>Einrichtung von Radverkehrsanlagen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Thüler Straße (nördlich Bahnlinie bis „Auf der Ewert“) [1] (siehe Gestaltungsvorschlag in Abbildung 5-5)</li> <li>▪ Oelweg (je nach Konzept), siehe Maßnahme A.4 [2]</li> <li>▪ Eichfeld in Verlängerung bis Schleiweg [3]</li> <li>▪ Wewelsburger Straße (mindestens bis Fielsche Feld) [4]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verner Straße (nördlich Bahnlinie bis Verne) [5]</li> <li>▪ Berglar (westl. Franz-Kleine-Str.) [6]</li> <li>▪ Franz-Kleine-Straße (Anschluss an Verner Straße) [7]</li> </ul>	


	<b>B.1.2: Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten</b>	Priorität ***	kurzfristig
---	--	------------------	-------------



Abbildung 5-5: Gestaltungsvorschlag zum Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Thüler Straße (nördlich Bahnlinie bis „Auf der Ewert“)

**Verbesserung Wegequalität / Trennung vom Pkw-Verkehr**

- Prüfung von Radfahr- oder Schutzstreifen in Richtung Thüler Tor auf Lange Straße [8]
- Fuß-/Radweg nördlich vom Bahndamm zwischen Verner Str. und Blomestr. verbessern hinsichtlich Beschilderung, Bordsteinabsenkung an Verner Straße und Breite der Brücke über die Heder [9]

**Querungsmöglichkeiten**

- Kreisverkehr Oelweg (siehe Maßnahme A.4.2) [10]
- Querungshilfe Thüler Str. auf Höhe Ewert-Straße mit Mittelinsel [11]
- Kreuzung Am Wallgraben/Lange Str.: Einrichtung Bedarfs-Lichtsignalanlage, Ausweisung als Gehweg, Führung des Radverkehrs über „Zur Mühle“ [12] (siehe Gestaltungsvorschlag in Abbildung 5-7)
- Fuß-/Radweg entlang Heder → gesicherte Querung B1 zur Ölmühle oder: Bis Kreisverkehr auf Verner Straße leiten, dann Queren (Zweirichtungsrادweg)
- Verbesserung der Radverkehrsführung am Thüler Tor, z. B. aus Richtung Wewelsburger Str. nach links in Richtung Geseke (Westen)

	<b>B.1.2: Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten</b>	Priorität ***	kurzfristig
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grundsätzlich: Fußgängerüberwege an allen innerörtlichen Kreisverkehren. Für außerörtliche Kreisverkehre (z. B. B1/Eichfeld, L637 Tudorfer Straße, Dr. Krismannstraße und L636/Dreckburg) rechtlich vorgeschriebene Nachrangigkeit des Radverkehrs durch Beschilderung verdeutlichen (mit Landesbetrieb Straßenbau abstimmen).</li> </ul>			
<b>Gestaltungsvorschlag Am Wallgraben/Lange Straße</b>			
			
<b>Abbildung 5-6: Am Wallgraben : Aktuelle Situation</b>			
			
<b>Abbildung 5-7: Geplante Maßnahme mit Bedarfs-Lichtsignalanlagen Am Wallgraben</b>			
<b>Punktuelle bauliche Maßnahmen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Thüler Straße in Fahrtrichtung Norden: Ausbau eines radverkehrsgerechten Fahrbahnübergangs [13]</li> <li>▪ Ausbau von Quermöglichkeiten am Knoten Thüler Straße / Am Wallgraben, z. B. aus Richtung Norden in Richtung Süden [14]</li> <li>▪ Wewelsburger Straße am Thüler Tor in Fahrtrichtung Süden: Änderung der Radverkehrsführung [15] (siehe Gestaltungsvorschlag in Abbildung 5-8)</li> </ul>			


	<b>B.1.2: Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten</b>	Priorität ***	kurzfristig
---	--	------------------	-------------



Abbildung 5-8: Gestaltungsvorschlag Wewelsburger Straße am Thüler Tor in Fahrtrichtung Süden

- Kreisverkehr Tudorfer Straße / Auf den Behnen: Anlage von Fußgängerüberwegen (siehe Gestaltungsvorschlag in Abbildung 5-8)

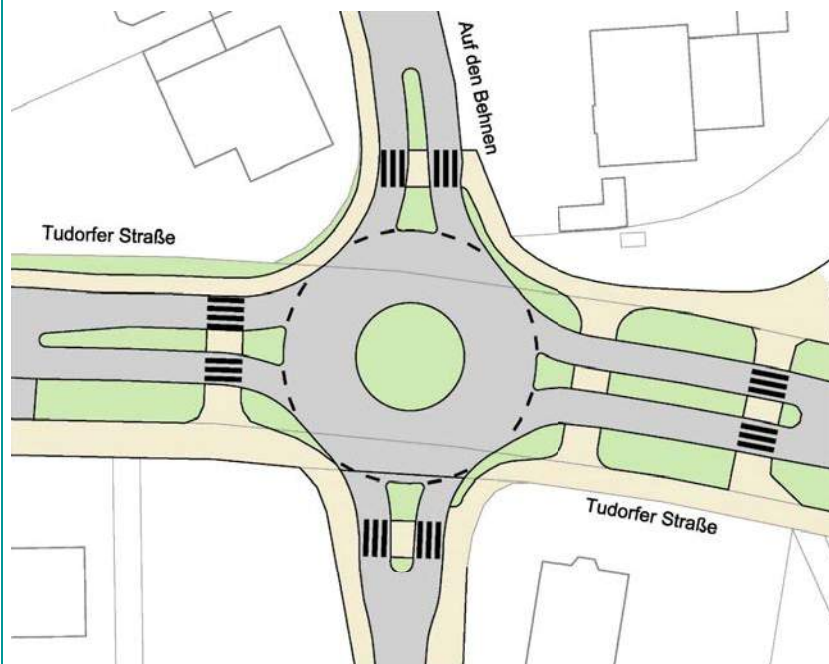







Abbildung 5-9: Gestaltungsvorschlag Kreisverkehr Tudorfer Straße / Auf den Behnen: Anlage von Fußgängerüberwegen


  <b>B.1.2: Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten</b>		<b>Priorität</b> ***	<b>kurzfristig</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Oelweg in Fahrtrichtung Norden: Ausbau eines radverkehrsgerechten Fahrbahnübergangs vor Am Stadtgraben [16]</li> <li>▪ Lange Brückenstraße: Entschärfung der Radwegverschwenkung westlich der Hederbrücke [17] (hier besteht keine Pflicht zur Nutzung)</li> <li>▪ Franz-Kleine-Straße in Fahrtrichtung Süden: Ausbau einer radverkehrsgerechten Querung am Kreisverkehr Berglar in Richtung des Schutzstreifens auf der Westseite [18]</li> </ul> <p><b>Arbeitsschritte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellung einer Prioritätenliste der wichtigsten Maßnahmen</li> <li>▪ Ermittlung möglicher lokaler Maßnahmen in Abfolge der Priorität, ggf. Beteiligung der Anwohnenden zur Abstimmung der Maßnahmen.</li> <li>▪ Umsetzung der Maßnahmen</li> </ul>			
<b>Träger/zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> <li>▪ Straßen.NRW</li> <li>▪ Kreis Paderborn</li> </ul>		<b>Weitere Beteiligte</b> -	
<b>Kosten/Finanzierung</b> Abhängig von den gewählten Maßnahmen			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			

 <b>B.1.2: Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten</b>		Priorität ***	kurzfristig
<b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ von/nach Verne (in Planung; innerhalb des Ortes, Anbindung an Naherholungsgebiete, Enkhausen),</li> <li>▪ Von/nach Thüle (z. B. über "Breite Werl" führen, um ein zweifaches Querens der Thüler Straße zu vermeiden)</li> <li>▪ Scharmede (u. a. Gefahrenstelle Zugbrücke)</li> </ul>			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b> <b>Ziel:</b> Sichere, alltagstaugliche und attraktive Radwege mit sicheren und barrierearmen Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sind zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen Salzkottens sowie innerhalb und zwischen den Ortsteilen von besonderer Bedeutung. <b>Beschreibung:</b> So können alle Bevölkerungsgruppen jeden Alters auch längere Alltagswege mit dem Rad zurückzulegen. Verbindungen zu der Kernstadt erleichtern es Pendelwege zur Arbeit oder Schule mit dem Rad vorzunehmen.			
<b>Träger/zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßen.NRW</li> <li>▪ Kreis Paderborn</li> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> </ul>		<b>Weitere Beteiligte</b> -	
<b>Kosten/Finanzierung</b> Abhängig von den gewählten Lösungen			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)</li> <li><input type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität</li> <li><input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung</li> </ul>			



 <b>B.1.3: Anbindung an regionale/überregionale Radwegenetze</b>		<b>Priorität</b> ***	<b>mittelfristig</b>
<b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet und regional/überregional <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Salzkotten und Umland</li> <li>▪ insbesondere Wewelsburg (Stadt Büren), Geseke und Delbrück</li> </ul>			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b> <p><b>Ziel:</b> Sichere und attraktive Radwege zwischen Salzkotten und den Nachbarkommunen bieten Anreize neben dem Freizeitverkehr vor allem auch Pendelnde auf das Rad zu holen. Die Anbindung von Salzkottens Radwege an das (über)regionale Radwegenetz stärkt sowohl den Alltags- als auch Freizeitverkehr und den Tourismus.</p> <p><b>Beschreibung:</b> Hier gilt es (über)regionale sich an (Themen-)Routen, ggf. mit ergänzenden Alternativrouten anbinden. Die Attraktivität soll über Schautafeln mit Informationen zur Stadt und dem Radwegenetz gesichert werden.</p> <p>Hierzu sind die Strecken des OWL-Netzes auszubauen. Dazu gehört der Radweg nach Paderborn (siehe B.1.4), der Radweg von Salzkotten Kernstadt nach Büren, Thüle, Verlar sowie Scharmede.</p> <p><b>Stand der Umsetzung:</b> Die Umsetzung erfolgt aufbauend auf die Ergebnisse des Regionale-Projekt Radnetzes OWL und den Planungen zum Radnetz durch den Kreis Paderborn</p>			
<b>Träger/zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßen.NRW</li> <li>▪ Kreis Paderborn</li> </ul>		<b>Weitere Beteiligte</b> Stadt Salzkotten	
<b>Kosten/Finanzierung</b> Abhängig von den gewählten Lösungen			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)                             <input type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität                             <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung                         </li> </ul>			

 <b>B.1.4: Radschnellweg Paderborner Land</b>		Priorität ***	mittelfristig
<b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet und Stadt Paderborn			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b> <b>Bedeutung:</b> Der Bau eines Radschnellweges zwischen Salzkotten und Paderborn erleichtert das Pendeln und den Alltagsverkehr. <b>Beschreibung:</b> Eine Wegeföhrung parallel zur B1 mit Überföhrung der L776 ist aktuell im Planungsstand des OWL-Netzes. Der Verlauf Kernstadt Salzkotten – Paderborn befindet sich in der Abstimmung. <b>Stand der Umsetzung:</b> Die Umsetzung des Radschnellweges erfolgt aufbauend von den Ergebnissen des Regionale 2022-Projektes „Radnetz OWL“ und den Planungen zum Radnetz Kreis Paderborn.			
<b>Träger/zentrale Akteure</b> Träger des Regionale-Projektes, u. a. Kreis Paderborn Straßen.NRW		<b>Weitere Beteiligte</b> Stadt Salzkotten als Partner	
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfad</b> <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			

 <b>B.6: Mitgliedschaft in der AGFS</b>		Priorität ***	kurzfristig
<b>Raumbezug</b> Stadt Salzkotten			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b> <b>Bedeutung:</b> Die Mitgliedschaft verbessert die Vernetzung mit anderen Kommunen, erleichtert den Zugriff auf Fördermöglichkeiten und Informationsmaterial. Zusätzlich bieten Beratungen und Seminare eine zielgerichtete Unterstützung bei konkreten Fragestellungen. <b>Beschreibung:</b> Die Stadt Salzkotten bewirbt sich zur Aufnahme in die AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen) und bereitet die weiteren Meilensteine des Bewerbungsprozesses (Vorbereitung, Hauptbereisung, Urkundenübergabe) vor.			
<b>Träger/zentrale Akteure</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> <li>▪ AGFS</li> </ul>		<b>Weitere Beteiligte</b>	
<b>Kosten/Finanzierung</b> 2.500 € / Jahr			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfad</b> <input type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			

### 5.3 Handlungsfeld C: ÖPNV



#### Maßnahmenübersicht

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<p><b>C.1 Unterwegs mit Bus und Bahn: Immer gut informiert!</b></p> <p>Bessere und einfache Informationen über Fahrpläne, Verbindungen, Haltestellen, Tarife, inklusive (Echtzeit-)Informationen zu Änderungen und Verspätungen</p> <p>Digital, analog und Beratung/Information per Telefon</p> <p>„fahr mit“-APP als mobile Fahrplanauskunft, inkl. Ticketkauf seit 2022</p>	Stadtweit, regionale Vernetzung	Stadt Salzkotten, npf, Deutsche Bahn	<p>★</p> <p>mittelfristig</p> <p>fahr-mit-App (mit online Buchungsfunktion) läuft</p>
<b>C.2 ÖPNV-Tarife und Tickets: Einfach und günstig</b>			
<p><b>C.2.1 ÖPNV-Tarifsystem vereinfachen</b></p> <p>Einfaches Tarifsystem in Stadt und Region, kostengünstige Tarife, kostengünstige Radmitnahme</p> <p>Online-Buchung (bereits über „fahr mit“-App möglich) und stärkere Bewerbung des Angebots z.B. mit QR-Codes an Straßenlaternen</p>	Stadt, Kreis, Region	VPH, Stadt Salzkotten	<p>★★</p> <p>mittelfristig</p> <p>Anpassung durch VPH in Planung</p>
<p><b>C.2.2 Preise im ÖPNV senken</b></p> <p>Siehe Maßnahmensteckbrief</p>			<p>★★★</p> <p>mittelfristig</p>
<b>C.3 ÖPNV-Takt und -Anschlüsse: Immer im Takt</b>			
<p><b>C.3.1 Bedienzeiten verdichten und ausweiten</b></p> <p>Takte in der Kernstadt sowie zu Ortsteilen verdichten, Bedienung auf Randzeiten (nachts, früh und am Wochenende) ausweiten</p> <p>Aber auch: Bezahlbarkeit durch Stadt/Region beachten (Taktverdichtung teurer, da mehr Busse und Fahrer erforderlich)</p> <p>Höhere Taktung im Pendelverkehr am Morgen und am Nachmittag (zwischen 6 Uhr - 9 Uhr sowie 13:30 Uhr - 16:30 Uhr) raus</p>	Stadtweit	npf Stadt Salzkotten	<p>★★</p> <p>mittelfristig</p>
<p><b>C.3.2 Schulverkehr optimieren</b></p> <p>Kapazitäten erhöhen und besser mit Unterrichtszeiten abstimmen</p> <p>Prüfen, ob versetzte Schulstarts zweckmäßig</p>	stadtweit (u. a. auf Verbindung Salzkotten-Paderborn, SK2, Verne zu weiterführender Schule)	npf, Stadt Salzkotten Stadt Büren Stadt Paderborn	<p>★</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>C.4 Bus-Liniennetz</b></p> <p>Anpassung und Ausweitung des Liniennetzes, bessere Anbindung der Ortsteile, bessere regionale ÖPNV-Anbindung</p>	Stadtweit	Stadt Salzkotten	<p>★</p> <p>mittelfristig</p>

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
	Beteiligungsprozess: u. a. Sportplatz Upsprunge, Manting-hausen-Lippstadt, Gewerbegebiet Berglar, Delbrück, Geseke, Haaren, Borchon, Elsen, (Universität) Paderborn, Mönkeloh) Neue Linien (Tudorf-Alfen, Bf.-Weizenfeld)		
<b>C.5 Haltepunkte</b>			
<b>C.5.1 Bahnhöfe attraktiver gestalten</b> Zugang Salzkotten Bf. über Franz-Kleine-Park/Verner Straße und barrierefreie Gestaltung und Kennzeichnung des Bahnsteiges Parkmöglichkeiten im Bf. Scharmede Barrierefreier Umbau des Bahnhof Scharmede	Bahnhöfe Salzkotten und Scharmede	Deutsche Bahn	* mittelfristig
<b>C.5.2 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen</b> Fortsetzung des barrierefreien/-armen Ausbaus der Bushaltestellen, Erhöhung der Sicherheit, Einrichtung digitaler Fahrgastinfo an ausgewählten Haltestellen (u. a. mit Taster und Vorlesefunktion für Sehbehinderte) wie an Schnellbushaltestellen „Salzkotten, Am Weizenfeld“ und „Oberntudorf Meier“ geplant	Stadtweit	Stadt Salzkotten nph (digitale Fahrgastinfo)	* Läuft
<b>C.6 Neue Mobilität Paderborn, Pilotprojekt Salzkotten (Autonomer On-Demand-Verkehr)</b> Abholung von zu Hause für mobilitätseingeschränkte Personen und Anbindung weiterer Gebiete (wie Gewerbegebiet), bei Erfolg auch in Randzeiten, Buchung u. a. per App. Modellprojekt mit Nachbarkommunen Anknüpfung an Modellprojekt „Neue Mobilität Paderborn“ mit Universität Paderborn (Ziel On-Demand-Verkehre einrichten, perspektivisch auch autonom fahrend)	Salzkotten Bahnhof- Gewerbegebiet Berglar	Universität Paderborn Stadt Salzkotten	* Läuft
<b>C.7 On-Demand-Verkehr des nph</b> Nutzung der Ergebnisse des nph-Pilotprojektes zu On-Demand-Verkehren in Höxter. Das Pilotprojekt ersetzt aktuell 4 Buslinien und hält an virtuellen Haltestellen, die ca.	Pilotprojekt in der Stadt Höxter/ perspektivisch Ausweitung auf andere	nph Stadt Salzkotten In Abstimmung mit Kreis Höxter	** Läuft erfolgreich seit Dezember 2021, geplant 2026 Stadtbus-Linien SK1-3 mit

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<p>200 Meter voneinander entfernt sind. Diese Haltestellen sind nicht baulich gekennzeichnet, lediglich an einigen Stellen markiert. Das On-Demand-Angebot wird pilothaft in Höxter umgesetzt. Es ist zunächst ähnlich einem Anruf-Linien-Taxi liniengebunden, soll langfristig jedoch von der Route und Zeit flexibel sein.</p> <p>Prüfen der Anbindung weiterer Gebiete</p>	<p>Städte im nph-Gebiet</p> <p>Ab 2026 Stadtbus-Linien SK1-3 (Ortsteile Salzkotten, Thüle, Scharmede)</p>		<p>On-Demand-Verkehren zu ersetzen</p>
<p><b>Maßnahmenpool: Weitere Ideen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung eines ländlichen "Shuttle-On-Demand"-Modellversuchs ab 2026 (Ergänzung zu Maßnahme C.7 On-Demand-Verkehr des nph), <ul style="list-style-type: none"> <li>– z. B. über Anreppen, Boke, Thüle und Scharmede, mit Ziel Bahnhöfe Salzkotten und Scharmede sowie Flughafen und Busbahnhof Delbrück</li> <li>– Fahrten mit barrierefreien Kleinbussen und an ausgewiesenen Haltepunkten in der Zeit 6/7 Uhr bis 21/22 Uhr (kein Nachtangebot)</li> <li>– Einfache Buchung und Bezahlung per App, Telefon oder im Bus, kein Schulbus, Anmeldung 30 Min. vor Fahrtbeginn, günstiges, digitalisiertes Tarifsystem, evtl. mit geringem Komfortzuschlag</li> </ul> </li> <li>▪ Elektroantriebe für Busse (ab 2024 gesetzliche Anforderung: 22,5 % E-Antriebe, 22,5 % emissionsarme „saubere“ Antriebe gemäß Richtlinie 2019/1161 EU)</li> <li>▪ Mehr Abstellflächen im ÖPNV für große Gepäckstücke</li> <li>▪ Mehr und bessere Werbung für das Jobticket</li> </ul>			

Steckbrief

 	<p><b>C.2.2: Preise im ÖPNV senken</b></p>	<p><b>Priorität</b> ***</p>	<p><b>mittelfristig</b> <b>Probephase</b> <b>Salzkotten:</b> <b>läuft</b></p>			
<p><b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet, Kreis und Region</p>						
<p><b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b></p> <p><b>Bedeutung:</b> Neben kurzen Fahrzeiten sind die finanziellen Anreize für die Attraktivierung des ÖPNV von besonderer Bedeutung (siehe bundesweites 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022).</p> <p><b>Beschreibung:</b> Die Preisfindung für ÖPNV-Tickets bewegt sich im Spannungsfeld zwischen attraktiven Preisen und einem vertretbaren Kostendeckungsgrad. Vorhandene Spielräume sind zur Senkung der Fahrkartenpreise zu nutzen und in Verbindung mit Maßnahme C.2.1 zu vereinfachen. Die Schaffung eines 1-Euro-Ticket schafft transparente sowie vor allem sozialverträgliche Kosten mit Anreizwirkung. Eine kostenfreie Nutzung für Personen mit besonderen Bedarfen ist zu prüfen. Hierzu zählen u. a. Seniorinnen und Senioren oder Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger. Eine kostenlose Nutzung für Kinder und Jugendliche schafft positive Erfahrungen mit dem ÖPNV und steigert die Wahrscheinlichkeit, dass die Gruppen langfristig häufiger den Bus wählen.</p> <p><b>Stand der Umsetzung:</b> In einer Probephase wird das 1-Euro-Ticket seit dem 01.01.2022 für den Stadtbus Salzkottens umgesetzt. Fahrten mit den Schnellbuslinien werden mit 25 % bezuschusst. Nach Kauf eines regulären Tickets kann die Differenz bei Einzelhandelsgeschäften oder der Stadtverwaltung erstattet werden. Ab dem 01.01.2023 wird das 1-Euro-Ticket für eine Probephase von zwei Jahren direkt im Bus oder der App käuflich. Ergebnisse aus dieser Phase sollen für die Diskussion zur Verstetigung, auch in anderen Kommunen, genutzt werden.</p>						
<p><b>Träger/zentrale Akteure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VPH</li> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> </ul>		<p><b>Weitere Beteiligte</b></p>				
<p><b>Kosten/Finanzierung</b></p> <p>Ca. 75.000 € zur Schließung der Finanzierungslücke aus städtischem Haushalt für die Pilotphase im Jahr 2023. Steigende Fahrgastzahlen können die Mehrkosten kompensieren.</p>						
<p><b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b></p> <table border="0"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung</td> </tr> </table>				<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)	<input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)	<input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung				


## 5.4 Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr

### Maßnahmenübersicht

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<b>D.1 Bau der Umgehungsstraße B1n</b> Unterstützung der Planung und Umsetzung der Umgehungsstraße zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs	stadtweit	Straßen.NRW Stadt Salzkotten	* langfristig Stand: Vorstellung der optimierten Nordtrasse am 27./28.08.21 durch Straßen.NRW ( <a href="#">Link</a> )
<b>D.2 Prüfung und Ausweitung der Verkehrsberuhigung</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** kurzfristig
<b>D.3 Parkraum: Konzept aktualisieren und Parkraum neu ordnen</b> Aktualisierung des Parkraumkonzeptes zur Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt und Erhalt der Aufenthaltsqualität. Dazu <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ u. a. Parkplätze am Innenstadtrand schaffen, bewirtschaften und überwachen (besonders zugeparkte Rad- und Fußwege prüfen)</li> <li>▪ Ausweitung von Pendler- und Park &amp; Ride-Parkplätzen für alle Einfahrtsrichtungen</li> <li>▪ Kommunikation zu bestehenden Parkplätzen verstärken</li> <li>▪ Parkraumbewirtschaftung</li> </ul>	Kernstadt im Schwerpunkt Innenstadt  Pendler-Parkplatz Stukenberg	Stadt Salzkotten	* kurzfristig
<b>D.4 Verkehrsleitung optimieren</b> Optimierung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmenden durch intelligentere Ampelschaltungen sowie Verkehrsleitungen Kreuzung Scharmeder Str. - B1: Einfädungsspur mit Fahrbahnmitte zur Vermeidung von aktuell langen Wartezeiten. Ausweichverkehre von Berufsverkehr auf Nebenstraßen vermeiden (besonders in Verne; Richtung Holsen, dem Thüler Feld Richtung Paderborn oder dem Emmausweg).	B1/Wewelsburger Str., Hedercenter	Straßen.NRW Stadt Salzkotten	* langfristig
<b>D.5 Bau von weiteren Kreisverkehren prüfen</b> Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit durch Kreisverkehre verbessern	B1/Dreckburg; Upsprunger Str. - Simonstr./Lange Brückenstr.	Straßen.NRW Stadt Salzkotten	* langfristig
<b>D.6 Carsharing für Salzkotten</b> Siehe Maßnahmensteckbrief			*** kurzfristig

Maßnahme Kurzbeschreibung	Raumbezug ggf. Verortung	Akteure	Priorität Umsetzungsstart
<p><b>D.7 E-Ladesäulen-Netz ausbauen</b></p> <p>E-Ladesäulen-Infrastruktur für Kfz und Pe-delec/E-Mobile an frequentieren Punkten/Parkplätzen ausbauen</p> <p>erster Schritt: Bedarfserfassung und Konzeptentwicklung</p>	Stadtweit in allen Ortschaften	Stadt Salzkotten Westfalen Weser Energie GmbH & Co. KG	★ läuft
<p><b>Maßnahmenpool: Weitere Ideen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionale App für Fahrgemeinschaften</li> <li>▪ Stadt-Logistik: E-Lastenräder (Beispiel CLAC Aachen) anschaffen, über Paket-Hub Lieferverkehr koordinieren (Start-Ups?) in Abstimmung mit Modellprojekt aus Paderborn</li> <li>▪ Lkw-Verbotszone: Prüfung und Einrichtung einer Lkw-Verbotszone auf Gemeindestraßen mit Ausnahme von Anlieferungen, inkl. Kontrollen</li> <li>▪ Elterntaxis vor Schulen/Kitas reduzieren                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– u. a. an Gesamtschule und Liborius-Grundschule (dort erhöhte Geschwindigkeiten)</li> <li>– 1-2 Elterntaxi-Haltestellen je Schule/Kita mit kurzem, sicheren Weg zum Zielort (z. B. Parkplatz Gesamtschule)</li> </ul> </li> </ul>			

### Steckbriefe

 D.2 Prüfung und Ausweitung der Verkehrsberuhigung	Priorität ***	kurzfristig
<p><b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innenstadt (Lange Brückenstr., Oelweg (siehe A.4), Upsprunger Str., Simonstraße, Wewelsburger Str.)</li> <li>▪ Ortsteile (Ortsausgang Scharmede, Richtung Bentfeld, Lohweg in Niederntudorf)</li> </ul>		
<p><b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b></p> <p><b>Relevanz:</b> Die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in der Kernstadt sind eng mit den Geschwindigkeiten im Straßenverkehr verknüpft.</p> <p><b>Beschreibung:</b> Prüfen weiterer Tempo 30-Strecken zur Optimierung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Möglichst einheitliche Temporegelung anstreben soweit rechtlich möglich (Behördenbeteiligung u. a. für Lange Straße notwendig) Ggf. weitere bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Ziel: Aufenthaltsqualität sichern/verbessern und Lärmbelästigungen senken Prüfen einer möglichen Erweiterung der Tempo-30-Zone zwischen Upsprunger Straße und Eichfeld u. a. auf Kösliner Straße, Westerhudestraße und Landwehrweg.</p> <p><b>Arbeitsschritte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beauftragung eines Verkehrsgutachtens, ggf. mit Messung der tatsächlichen Geschwindigkeiten</li> <li>▪ Ausweisung von weiteren verkehrsberuhigten Bereichen und Anregung von Ausweisung bei entsprechenden Stellen, sofern die Straßen nicht in der eigenen Baulast liegen</li> <li>▪ Durchführung von baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Information der Öffentlichkeit über rechtliche Rahmenbedingungen und Positionen übergeordneter Stellen zu Verkehrsberuhigungen, um Handlungsspielräume darzustellen und ein Verständnis für bestehende Situation zu schaffen.</li> </ul>		



**D.2 Prüfung und Ausweitung der Verkehrsberuhigung** Priorität **\*\*\*** kurzfristig

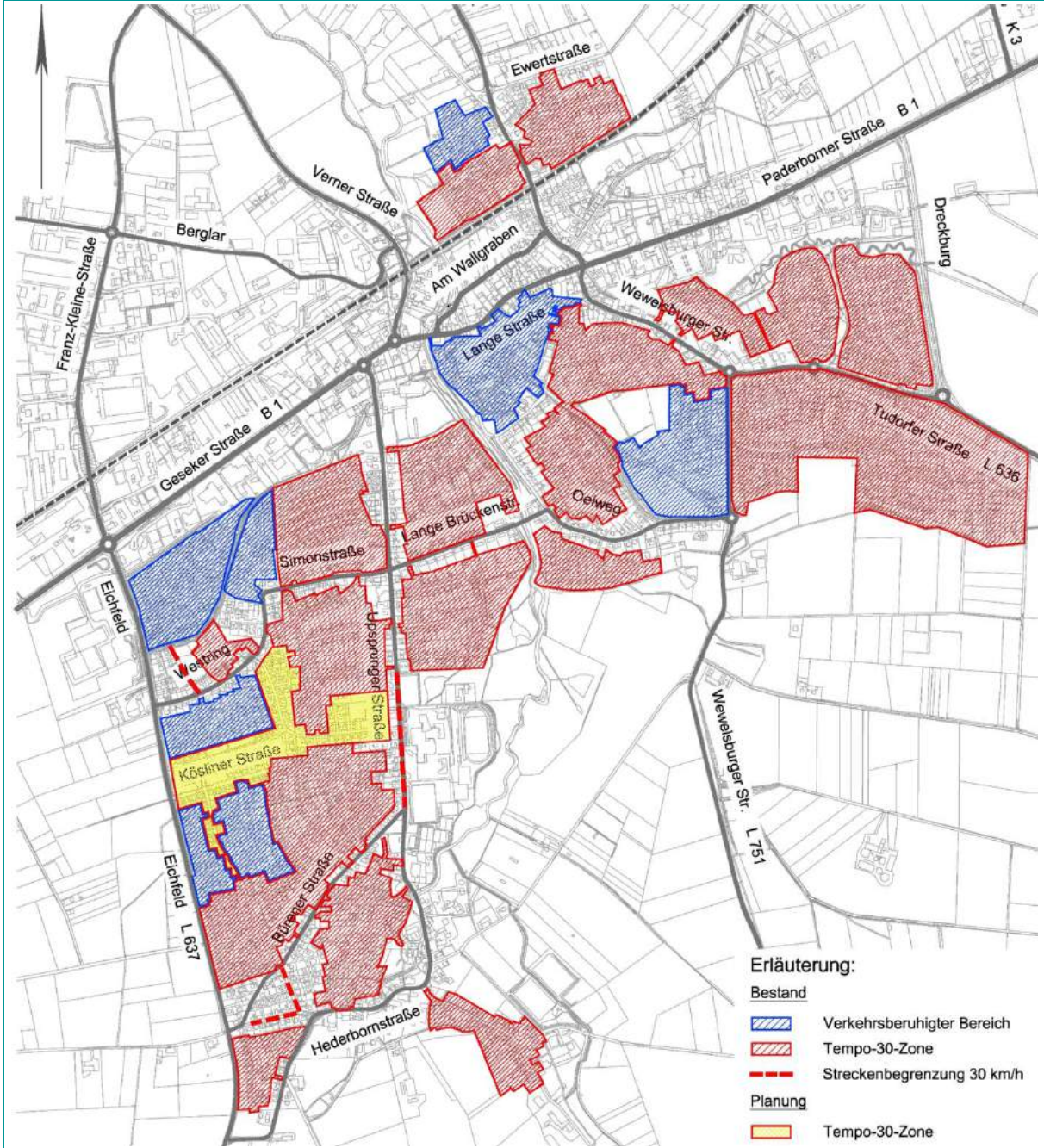


Abbildung 5-9: Verkehrsberuhigung in Kernstadt


**Träger/zentrale Akteure**


- Stadt Salzkotten
- Kreispolizeibehörde
- Kreis Paderborn
- Straßen.NRW

**Weitere Beteiligte**

**Kosten/Finanzierung**

Geringe Kosten, da bauliche Maßnahme einen geringen Umfang haben und Ausweisungen von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen nur mit Personalaufwand verbunden sind.

	<b>D.2 Prüfung und Ausweitung der Verkehrsberuhigung</b>	Priorität ***	kurzfristig
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			

	<b>D.6 Carsharing für Salzkotten</b>	Priorität ***	kurzfristig
<b>Raumbezug</b> Gesamtes Stadtgebiet: Das Carsharing-Angebot soll sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortsteilen (Dorfauto) angestrebt werden. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass E-Carsharing-Angebote auch in ländlich geprägten Räumen wirtschaftlich betrieben werden können.			
<b>Ziele, Beschreibung und Arbeitsschritte</b>			
<b>Relevanz:</b> Der private Pkw steht im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt in Garagen und wertvollen öffentlichen Flächen.			
<b>Beschreibung:</b> Carsharing-Systeme bieten einen Anreiz das Zweit- oder Drittauto in Haushalten abzuschaffen. Entweder an zentralen Stationen oder im Free-floating-System frei im Stadtgebiet verteilt, stehen Fahrzeuge für unterschiedliche Bedürfnisse allen registrierten Personen zu Verfügung.			
Durch die Nutzung von Carsharing können Fixkosten und Wertverlust eines eigenen Pkws vermieden werden, zudem wird Parkraum für andere Nutzungen verfügbar.			
Bei der Wahl der Fahrzeuge sind möglichst CO <sub>2</sub> -arme Antriebsarten zu wählen. Diese Fahrzeuge können damit auch Berührungsängste zu neuen Antriebsarten abbauen. Das Angebot kann durch elektrisch betriebene Lastenfahrräder erweitert werden.			
<b>Arbeitsschritte:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ansprache potenzieller Anbieter</li> <li>▪ Abstimmung der Standorte und Wahl der Fahrzeugtypen, z. B. mit Interessensabfrage der Bürgerinnen und Bürger</li> <li>▪ Unterstützung des Installationsprozesses und des Betriebs</li> </ul>			
<b>Träger/zentrale Akteure</b>		<b>Weitere Beteiligte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Salzkotten</li> <li>▪ Carsharing-Anbieter</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bürgerinnen und Bürger</li> <li>▪ Unternehmen</li> </ul>	
<b>Kosten/Finanzierung</b>			
Abhängig von Anzahl und Ausgestaltung der Verleihstationen sowie dem Carsharing-Anbieter.			
<b>Beitrag zu Oberzielen des Wandel-Entwicklungspfades</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität <input type="checkbox"/> Verkehrsvermeidung			

## 6 Evaluationskonzept

Das Mobilitätskonzept **ist kein abgeschlossenes Planwerk**, sondern vielmehr als Konzept zu verstehen, das sich fortlaufend an wandelnde Rahmenbedingungen und Anforderungen der Mobilität anpasst. Hier gilt es auf Basis der Evaluationsergebnisse einzelne Konzeptbausteine neu auszurichten, bei Bedarf neue räumliche und thematische Schwerpunkte zu setzen und den Maßnahmenkatalog fortlaufend weiterzuentwickeln.

Eine Evaluation nimmt regelmäßig den laufenden Umsetzungsprozess und die (Zwischen-)Ergebnisse in den Blick und bietet mit **Anpassungen des Konzeptes** die Chance, eine zielgerichtete Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu unterstützen.

Die Erreichung der selbst gesteckten **Ziele wird überprüft** und der **Fortschritt festgehalten**. Daraus resultieren Empfehlungen für die Zukunft. Die Ergebnisse dienen dazu, die eigene Arbeit zu reflektieren und Grundlagen zu schaffen, um die Öffentlichkeit über den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzeptes zu informieren und für eine Unterstützung durch Bürgerinnen und Bürgern sowie Politik und Fachämter zu werben.

Zentrale übergeordnete Fragestellungen sind:

- Welche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, welche Maßnahmen stehen in Kürze an?
- Wie ist die Wirkung der umgesetzten Projekte?
- Sind die Maßnahmen und Prozesse effektiv?
- Muss das Handlungsprogramm angepasst werden?
- Ist eine Anpassung des Mobilitätskonzeptes auf neue Entwicklungen und Rahmenbedingungen notwendig?

Die Aktivitäten zur Evaluation sind **fortlaufend und niedrigschwellig** konzipiert, um diese auch mit bestehendem Personal während der laufenden Aktivitäten durchführen zu können. Aufgrund der aktiven Umsetzung des Konzeptes und den vertieften Kenntnisstand ist das Mobilitätsmanagement der Stadt Salzkotten für die laufenden Evaluationstätigkeiten federführend zuständig.

Für Beratungen, zeitaufwändige Erhebungen und Analysen sowie Evaluationsberichte können externe Dienstleister herangezogen werden. Diese bieten den Vorteil einen Blick von außen auf die Prozesse und Ergebnisse einzubringen und entlasten das Mobilitätsmanagement.

Die Themenbereiche Mobilität und Klimaschutz sind personell und thematisch in der Stadt Salzkotten eng miteinander verbunden und in den Fachbereich Stadtentwicklung integriert. So bietet auch eine **Verknüpfung der Evaluation von Klimaschutz- und Mobilitätskonzept Synergieeffekte**. Daher sind die Inhalte, Strukturen und die Zeitplanung der beiden Evaluationsprozesse aneinander angelehnt und soweit möglich miteinander zu verzahnen (siehe Abbildung 6-1).



### Maßnahmenevaluation

Das Mobilitätsmanagement führt **fortlaufend ein Umsetzungsmonitoring** über die laufenden Projekte und Aktivitäten durch. Das Mobilitätsmanagement hat so die Möglichkeit, Interessierten Auskunft zu geben, frühzeitig auf sich ändernde Rahmenbedingungen zu reagieren und Anpassungen vorzunehmen. Hierzu gehört auch die Prüfung, inwieweit die Maßnahmen entsprechend ihrem Umsetzungshorizont (kurz-, mittel- und langfristig) im Zeitplan liegen und ob der gesteckte finanzielle Rahmen eingehalten und gegebenenfalls Fördermittel fristgerecht abgerufen werden.

### Wirkungs- und Prozessevaluation

Für die Wirkungsevaluation bieten **Bestandserfassungen und Erhebungen** die Möglichkeit sowohl die sich ändernden Bedürfnisse zu ermitteln als auch Entwicklungen und Trends zu beobachten. Soweit möglich sind Entwicklungen mit Maßnahmen und Rahmenbedingungen in Verbindung zu setzen. Als Erhebungsmethode empfiehlt sich eine **Haushaltsbefragung nach den AGFS-Standards**, die an die Erhebung während der Konzepterstellung anknüpft, um Entwicklungen ablesen zu können. Ergänzend eignen sich Fahrgastbefragungen, Verkehrszählungen und Erhebung der Infrastruktur wie Radabstellplätze und deren Auslastung. Die Erhebungen erfolgen **alle fünf Jahre oder maßnahmenbezogen** nach Bedarf. Zusätzlich sind Daten anderer Institutionen einzubeziehen.

Das folgende Indikatorensystem stellt die Grundlage für die Überprüfung des Fortschritts in der **Wirkungsevaluation** dar. Diese Indikatoren werden ergänzt durch **Erfolgsindikatoren**, die auf Maßnahmenebene aufgestellt werden.

Tabelle 6-1: Oberziele und Indikatoren zur Evaluation des Mobilitätskonzeptes		
Oberziel	Indikator	Datenquelle
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	Reduzierung der Anzahl verunfallter Personen auf den kommunalen Straßen	Verkehrsunfallstatistik der Polizei
Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmenden	Zufriedenheit mit Verfügbarkeit und Qualität der Verkehrsmittel	Haushaltsbefragung
	Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Stadtgebiet	Daten der Stadt bzw. des nph
Gute Erreichbarkeit Salzkottens und innerhalb der Stadt bzw. zwischen den Stadtteilen	Direkte und schnelle ÖPNV-Anbindung aus den Stadtteilen ins Zentrum	Verbindungsauskunft nph / DB
	Hochwertige Radverbindungen zwischen den Stadtteilen	Erfassung durch Tätigkeiten der Verwaltung / des Tiefbauamts
	Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs im Modal Split der Bevölkerung sowohl in den Stadtteilen als auch in der Kernstadt steigt beträchtlich an	Haushaltsbefragung
Reduzierung von Verkehrslärm und Umweltbelastungen (Luftschadstoffe, Treibhausgase)	Konstante Einhaltung aller jeweils gültigen Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte	Daten der Luftmessstationen im Stadtgebiet sofern vorliegen
Attraktive, an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden orientierte Straßenraum- und Stadtgestaltung	Anteil Fuß und Radverkehr am Modal Split	Haushaltsbefragung
Verbesserung von Infrastruktur und Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)	Ausbau Rad-/Fußwege, ÖPNV-Linien, Takt, Haltestellen Neue/sanierte Wegstrecke, neue Linien	Daten zu Maßnahmen der Bau- lastträger bzw. des nph
Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität	Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Veränderung des Modal Split	Haushaltsbefragung
Verkehrsvermeidung	Reduktion der Verkehrsleistung des innerstädtischen Verkehrs	Haushaltsbefragung

Das Mobilitätsmanagement prüft alle drei bis fünf Jahre die Effektivität der Prozesse. Dieses umfasst sowohl die verwaltungsinterne Entscheidungsfindung, interne und externe Abstimmungsprozesse, Kommunikation mit der Öffentlichkeit, die Vernetzung mit Akteuren und Netzwerken sowie die Nutzung von Synergien mit anderen Aktivitäten.

Darüber hinaus ist die Erstellung des Evaluationsberichts Anlass den Evaluationsprozess mit einer öffentlichen Diskussion zu verbinden. In einem Evaluationsworkshop wird die Öffentlichkeit über die Zwischenergebnisse der Erhebungen und den Stand der Umsetzung informiert und zu Anregungen und Hinweisen befragt. Der Workshop soll die Öffentlichkeitsarbeit ergänzen. Hierbei ist unter anderem auf die Erhebungszeitpunkte von Daten Rücksicht zu nehmen.

### Evaluationsberichte

Die Ergebnisse der Maßnahmeevaluation, Wirkungsevaluation und Prozessevaluation dienen als zentrale Grundlage für die Erstellung der Evaluationsberichte. Die Berichte berücksichtigen zusätzlich die Auswirkungen der übergeordneten Rahmenbedingungen (zum Beispiel politische Vorgaben von Landes- und Bundesebene) und formulieren Anpassungsbedarfe für die zukünftige Arbeit. Bei der Zeitplanung zur Berichtserstellung sind die Erhebungszeitpunkte von Daten zu berücksichtigen.

## 7 Ausblick

Das Mobilitätskonzept schafft eine Grundlage für eine langfristige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Stadt Salzkotten. Mit dem Abschluss des Mobilitätskonzepts befinden sich erste Maßnahmen, die sich in der Erarbeitung als besonders wichtig herauskristallisiert haben, bereits in der Umsetzung: Vor allem durch die Einrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagements werden seit Beginn des Jahres 2022 zum einen die Öffentlichkeitsarbeit für eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität gestärkt, und zum anderen weitere Maßnahmen umgesetzt. Beispielhaft seien hier die Stadtradeln-Kampagne (Maßnahme A 6), die Mobilstationen (A 3) sowie der Verkehrsversuch Fahrradstraße am Oelweg (A 4) genannt.

Wie die ersten sich in der Realisierung befindlichen Maßnahmen aber auch zeigen, ist die Umsetzung insgesamt als Prozess zu betrachten, der sich stetig weiterentwickelt. Hier gilt es, sich ändernde Rahmenbedingungen in Land, Bund und EU einzubeziehen, sei es im ÖPNV zum Beispiel mit der Einführung des Deutschlandtickets oder im Individualverkehr bei der Umstellung der Antriebstechnik auf E-Mobilität.

Eine kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit hat eine besondere Bedeutung für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Durch eine stetige Beteiligung der Öffentlichkeit wie auch einzelner Akteursgruppen wird eine grundlegende Akzeptanz der Maßnahmen und Wirkungszusammenhänge gefördert. Der Planungsprozess erhält durch die Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund von Rückkopplungsschleifen eine höhere Qualität. Wie auch die Maßnahmen des Handlungsprogramms sind die Öffentlichkeitsarbeit auf sich verändernde Bedingungen abzustimmen.

Durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und insbesondere der Maßnahmen wird das Leitbild und die Ziele verwirklicht und langfristig die Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Attraktivität der Stadt Salzkotten als Wohnort und Wirtschaftsstandort gesteigert.

## Quellenverzeichnis

- ADAC** (2017): Die Evolution der Mobilität. München.
- AGFS** (2020): Bewegung in der Pandemie. In: nahmobil. Köln.
- BCS (Bundesverband CarSharing (2022))**: CarSharing in Deutschland Fact Sheet; verfügbar unter: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-car-sharing-deutschland>; zuletzt aufgerufen am 27.07.2021
- Bertelsmann Stiftung** (2021): Wegweiser Kommune -Prognosedaten Demographische Entwicklung; verfügbar unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/daten/demografische-entwicklung-1+salzkotten+2012-2030+tabelle>; zuletzt aufgerufen am 23.09.2021
- Bitkom** (2019): Das Auto der Zukunft spaltet die Deutschen; verfügbar unter: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Das-Auto-der-Zukunft-spaltet-die-Deutschen>; zuletzt aufgerufen am 27.11.2022
- BMDV** (Hrsg.) (2021): Fahrradland Deutschland 2030, Nationaler Radverkehrsplans 3.0; verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>; zuletzt aufgerufen am 27.07.2022
- BMVI** (Hrsg.) (2016): Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen. BMVI-Online-Publikation 04/2016. Berlin.
- BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, Bonn.
- EcoLibro GmbH** (2020a.): MOBILEETY Talk. Quo Vadis Mobilität Post Corona? Umfrage 1
- EcoLibro GmbH** (2020b.): MOBILEETY Talk. Quo Vadis Mobilität Post Corona? Umfrage 2
- Hudde, Ansgar (2022)**: The unequal cycling boom in Germany, In: Journal of Transport Geography Volume 98, January 2022, 103244
- IFMO** (2011): Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher. München.
- Infas, DLR, IVT, infas 360** (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI).
- IT.NRW (2022)**: Bevölkerungsstand nach Nationalität, Geschlecht und 5er-Altersgruppen - Gemeinden – Stichtag (12411-08ir)
- nph – Nahverkehrsverbund Paderborn/ Höxter** (Hrsg.) (2018): Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter, Schlussbericht, o. V.
- Stadt Salzkotten 2017**: Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept – IKEK Salzkotten und Dörfer
- Stadt Salzkotten 2021**: Statistisches Jahrbuch 2021; verfügbar unter: <https://www.salzkotten.de/de/aktuelles/news-und-pressemeldungen/pressemitteilung-2022/statistisches-jahrbuch-2021.php?highlight=statistische+jahrbuch>; zuletzt abgerufen am 27.07.2022
- Thünen-Institut** (2020): Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Braunschweig.

# Anhang

**Anhang 1: Grundlage der Priorisierung der Bewertungskriterien einzelner Maßnahmen ..... 96**  
**Anhang 2: Übergeordnete Mobilitätstrends ..... 98**  
**Anhang 3: Verkehrsströme an den Knotenpunkten .....100**  
**Anhang 4: Erhebungsmethodik, Teilnehmende und Fragebogen der Haushaltsbefragung (separate Datei).....106**

## Anhang 1: Grundlage der Priorisierung der Bewertungskriterien einzelner Maßnahmen

Nähere Angaben zum Kriterienkatalog und der Einstufung erhalten Sie in Kapitel 5.

<b>Tabelle Anhang 1 -1 : Erfüllung der Bewertungskriterien einzelner Maßnahmen</b>					
<b>Nr. Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>dringlich</b>	<b>fokus-siert auf Wandel</b>	<b>Realistisch</b>	<b>öffentlich-keitswirk-sam</b>
<b>Querschnittsthemen</b>					
A.1 Mobilitätsmanagement	***				
A.2 Vernetzung der Verkehrsmittel: Gut und schnell ankommen!	***				
A.3 Mobilstationen an den Bahnhöfen	***				
A.4 Oelweg – Verbesserung der Verkehrssituation	***				
A.5 Kommunikationskampagne für Bewusstseinswandel: Salzkotten bewegt!	**				
A.6 Stadtradeln-Kampagne: Salzkotten radelt mit	**				
A.7 Stadt der kurzen Wege: Mobilität und Stadtentwicklung	**				
<b>Fuß- und Radverkehr</b>					
<b>B.1 Radrouten/Radwegenetz</b>					
B.1.1 Radverbindungen/-wege innerhalb der Kernstadt Salzkotten	***				
B.1.2 Radverbindungen in Ortsteilen sowie zwischen Ortsteilen und Kernstadt Salzkotten	***				
B.1.3 Anbindung an regionale/überregionale Radwegenetze	***				
B.1.4 Radschnellweg Paderborner Land	***				
B.2 Schulwege: Mit Sicherheit per Rad oder zu Fuß!	*				
B.3 Radabstellplätze, Bike&Ride-Anlagen	**				
B.4 Rad- und Fußwegequalität: alltags-tauglich!	*				



<b>Tabelle Anhang 1 -1 : Erfüllung der Bewertungskriterien einzelner Maßnahmen</b>					
<b>Nr. Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>dringlich</b>	<b>fokus-siert auf Wandel</b>	<b>Realistisch</b>	<b>öffentlich-keitswirk-sam</b>
B.5 Pflege und Unterhalt der Rad- und Fußwege	**				
B.6. Mitgliedschaft AGFS	***				
<b>ÖPNV</b>					
C.1 Unterwegs mit Bus und Bahn: Immer gut informiert!	*				
C.2 ÖPNV-Tarife und Tickets: Einfach und günstig					
C.2.1 ÖPNV-Tarifsystem vereinfachen	**				
C.2.2 Preise im ÖPNV senken	***				
C.3 ÖPNV-Takt und -Anschlüsse: Immer im Takt					
C.3.1 Bedienzeiten verdichten und ausweiten	**				
C.3.2 Schulverkehr optimieren	*				
C.4 Bus-Liniennetz	*				
C.5 Haltepunkte					
C.5.1 Bahnhöfe attraktiver gestalten	*				
C.5.2 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen	*				
C.5.3 Bedarfshaltestellen, mehr Haltepunkte	*				
C.6 Neue Mobilität Paderborn, Pilotprojekt Salzkotten (Autonomer On-Demand-Verkehr)	*				
C.7 On-Demand-Verkehr des npv	**				
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>					
D.1 Bau der Umgehungsstraße B1n	*				
D.2 Prüfung/Ausweitung Verkehrsberuhigungen	***				
D.3 Parkraum: Konzept aktualisieren und Parkraum neu ordnen	*				
D.4 Verkehrsleitung optimieren	*				
D.5 Bau von weiteren Kreisverkehren prüfen	*				
D.6 Carsharing für Salzkotten	***				
D.7 E-Ladesäulen-Netz ausbauen	*				

## Anhang 2: Übergeordnete Mobilitätstrends

Diese Übersicht der übergeordneten Mobilitätstrends stellt die ausführliche Darstellung der Wortwolke (Abbildung 4-1) dar.

### Verkehrsträgerübergreifenden Trends

- Zu den verkehrsträgerübergreifenden Trends zählt die Nutzung von **Wegzeit für produktive Tätigkeiten**, wie dem mobilen Arbeiten. Dies führt zu einer Steigerung der Nachfrage für die dazu benötigten Infrastrukturen, die das mobile Arbeiten mit der Mobilität verbinden und das Arbeiten unterwegs ermöglichen, wie zum Beispiel WLAN-Angebote im Nahverkehr (vgl. ADAC 2017: 13). Autonomes Fahren wird diesen Trend bestärken, auch wenn die Logistikbranche zunächst im Fokus des autonomen Fahrens steht.
- Die Bedeutung der Mobilität steigt auch im **Freizeitbereich**. Da auch der Verkehr im Freizeitbereich, wie zum Beispiel Motorrad-Touren, Autofahrten in die Umgebung und Radtouren immer mehr zunimmt, muss dieser auch in Zukunft bei der Infrastrukturplanung noch mehr berücksichtigt werden. Der Trend in der Freizeit-Mobilität geht immer mehr in Richtung Achtsamkeit und Entschleunigung (vgl. ADAC 2017: 14).
- Durch **mobile Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote**, wie zum Beispiel rollende Supermärkte, mobile Bankangebote und Berufsberatungen sollen auch Personen mit eingeschränkter Mobilität und/oder geringer Affinität zu digitalen Angeboten mehr Unabhängigkeit erfahren (vgl. BMVI 2016: 30f.).
- **Mitfahrssysteme** wie Fahrgemeinschaften können gerade in ländlichen Räumen eine wichtige und qualitative Steigerung der Mobilität darstellen. Eine bessere Verknüpfung der Mitfahrtservices mit besseren Informationen zu den Fahrplänen des ÖPNV kann auch diesen zusätzlich verbessern (vgl. BMVI 2016: 33f.). In ländlichen Räumen ist die Nutzung eines eigenen Pkw die häufigste Form der Mobilität, oftmals sind die Kapazitäten der Autos nicht voll ausgeschöpft. Es bestehen genügend Mitfahrgelegenheiten für Personen die beispielsweise keinen Führerschein oder eigenen Pkw besitzen. (vgl. Thünen-Institut 2020: 55ff.). Dorfgemeinschaften können durch die neue Form der Mobilität gestärkt und die sozialen Aspekte verbessert werden.
- Mit der Einführung von **SubNodes** können auch kleine und mittelgroße Städte in ländlichen Räumen besser miteinander vernetzt und so zu einem Hauptknotenpunkt und einem Mobilitätszentrum ausgebaut werden. Intermodale Verkehrsknoten tragen dann zu einem umweltgerechteren Modal Split bei (vgl. Thünen-Institut 2020: 35ff.).
- Der Fahrkartenkauf oder Fahrplaninformationen sind Teil wachsender **digitaler Mobilitätsdienste**. Festzuhalten ist, dass Menschen in urbanen Räumen das Onlinekaufangebot häufiger als Menschen in ländlichen Räumen nutzen (vgl. Infas, DLR, IVT und infas 360 2018: 7-8).
- Der Fortschritt der **Digitalisierung** auf das Mobilitätsverhalten zeigt sich in der steigenden **Homeoffice-Aktivität**. 13 Prozent der Berufstätigen befinden sich zeitweilig im Homeoffice (vgl. EcoLibro 2020a). Vor der Corona-Pandemie fuhren 45 Prozent der Berufstätigen an fünf Tagen in der Woche zur Arbeit, während den Corona-Beschränkungen nur noch 15 Prozent und auch nach der Corona-Pandemie wollen nur noch circa 27 Prozent wieder fünfmal wöchentlich zur Arbeit, statt im Homeoffice zu arbeiten. Der Anteil derjenigen, die mit dem ÖPNV zur Arbeit kamen, sank während der Pandemie besonders stark, aber auch der Anteil derer, die mit dem Pkw oder mit dem Fahrrad kamen. Die Anzahl der Fußgänger stieg dagegen an (vgl. EcoLibro 2020a). Auf lange Sicht gesehen wird Homeoffice auch nach der Pandemie deutlich bedeutsamer sein als vorher (vgl. EcoLibro 2020b).
- Mit der wachsenden Bedeutung des **E-Commerce** steigen die Herausforderungen für die Logistik der Sendungen und die Paketzustellenden. Neben Transitorten und Knotenpunkten wie an Flughäfen, Bahnhöfen oder Autobahnraststätten rücken zunehmend der Handel zu Nahversorgungszwecken in den Vordergrund (vgl. ADAC 2017: 11).

- Bei den **jungen Menschen** spielt das Thema Umweltschutz eine immer größere Rolle und wird immer öfter mit dem eigenen Pkw verknüpft. Autos sollen umweltfreundlich sein und wenig Sprit verbrauchen. Der Anteil der Studierenden nimmt immer weiter zu, dementsprechend sinkt der Anteil an eigenen Pkw bei den jungen Menschen (vgl. IFMO 2011).

### Trends im Radverkehr

- Die Bedeutung öffentlicher **Mietfahrradsysteme und Elektrofahräder**, die sich ideal für Einwegfahrten eignen, steigt. Das Angebot ist in städtischen Räumen deutlich besser, jedoch ist diese Art der Mobilität auch in ländlichen Räumen sehr gut umsetzbar (vgl. BMVI 2016: 35f.). In ländlichen Räumen, die sich in der Nähe eines urbanen Raumes befinden, gibt es demnach immer mehr dieser Angebote (vgl. Thünen-Institut 2020: 107ff.). NRW hat sich als Ziel gesetzt, dem Fahrrad in Zukunft die gleichen Bedingungen zu schaffen, wie anderen Verkehrsmitteln (vgl. AGFS 2020: 16). Dem Fahrradverkehr wird in Zukunft mehr Raum im Straßenverkehr zur Verfügung gestellt, ebenso wie neue und schnellere Verbindungen extra für Radfahrende, die ihnen zum Beispiel Vorfahrt vor dem querenden Verkehr verschaffen sollen (vgl. AGFS 2020: 36).
- **Radfahren und Fahrräder als Statussymbol** nehmen eine zunehmende Rolle ein (vgl. BMDV 2021: 66). Der Radverkehr ist von 1996 bis 2018 um 40 Prozent gestiegen. Dies ist vor allem auf einen Wandel in der Bevölkerungszusammensetzung zurückzuführen. Vor allem Personen mit einer höheren Bildung tragen zu dem Wachstum bei (vgl. Hudde 2022).

### Trends im ÖPNV

- Im ÖPNV zeichnet sich immer häufiger der Trend zu **flexiblen Bedienformen** ab. Der On-Demand-Verkehr „Holibri“ in Höxter ist ein Beispiel hierfür. Als weitere flexible Bedienformen gelten unter anderem **Bürgerbusse**, welche durch ehrenamtliches Engagement getragen sind. Besonders in ländlichen Räumen, wo Busse deutlich weniger genutzt werden, ist dieses Konzept erfolgsversprechend, da die Busse auch zu Zeiten fahren können, in denen die Nachfrage teils sehr gering ist. Die Busse fahren je nach Nachfrage und stehen so dem ÖPNV nicht in Konkurrenz gegenüber (vgl. BMVI 2016: 29ff.).

### Trends im Motorisierten Individualverkehr

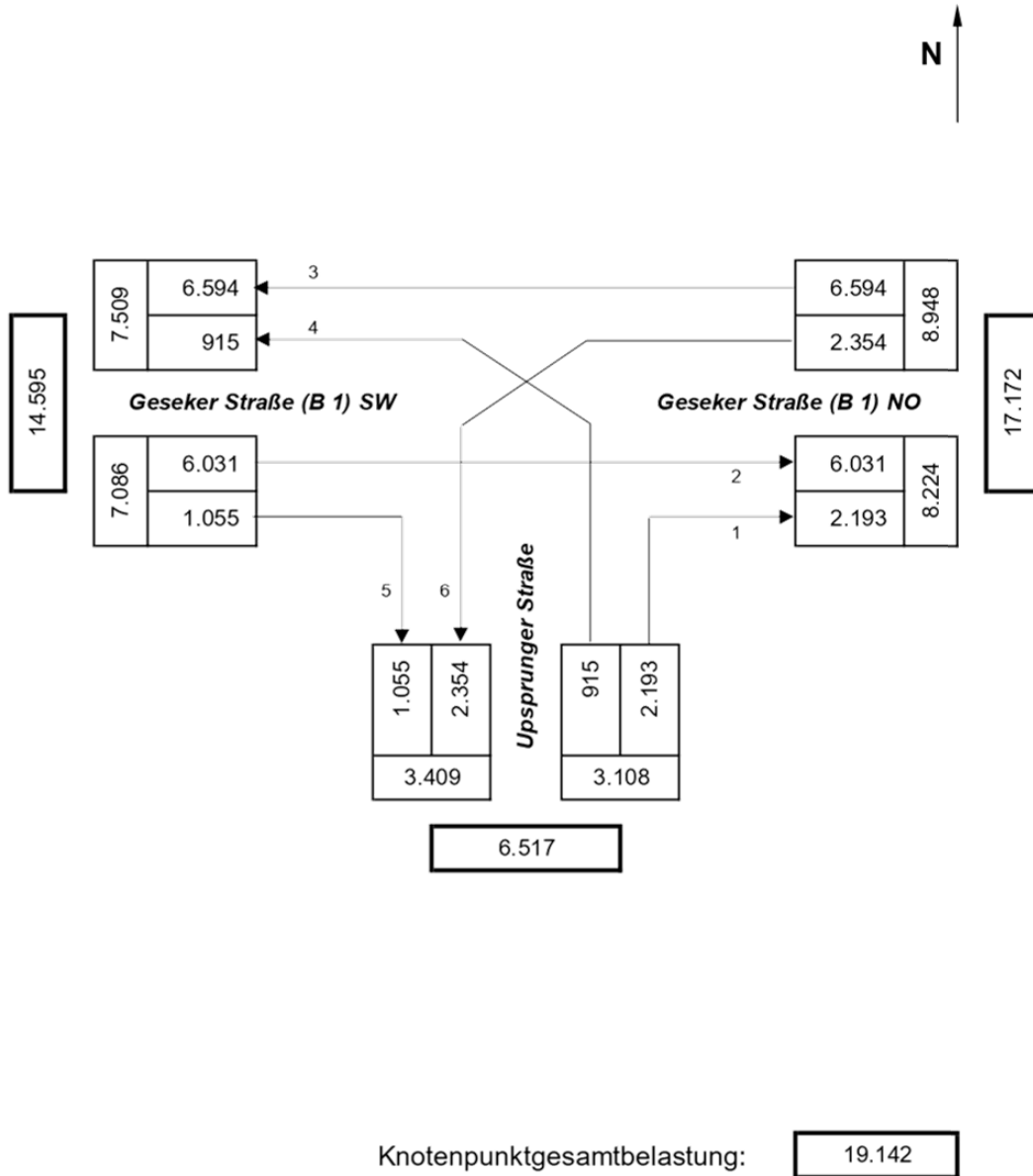
- Das **Auto ist das wichtigste Verkehrsmittel**. In ländlichen Räumen besitzen 90 Prozent der Haushalte mindestens einen eigenen Pkw. In der Stadt ist diese Anzahl mit 42 Prozent deutlich geringer, was auf die größere Vielfalt an Mobilitätsmitteln in urbanen Räumen hinweist (vgl. Infas, DLR, IVT und infas 360: 33f.). Das Auto verliert jedoch durch neue Bedingungen im Straßenverkehr, wie Staus und stockenden Verkehrs, immer mehr an Bedeutung (vgl. ADAC 2017: 7). Zusätzlich empfinden die jüngeren Generationen das Auto nicht mehr als Statussymbol (Bitkom 2019).
- Ein großer Trend in der Mobilität stellt das **Carsharing** dar. Unterschieden wird hier in stationäre und Free-Floating-Systeme, wobei bei Ersterem feste Stationen existieren, an denen die Autos wieder abgegeben werden müssen, was bei letzterem nicht der Fall ist (vgl. BMVI 2016: 31f.). Carsharing wird oft von ökonomisch sensiblen Haushalten genutzt oder von Personen im urbanen Räumen, die kein eigenes Auto besitzen (vgl. Infas, DLR, IVT und infas 360 2018: 36, 83, 86). In ländlichen Räumen gibt es jedoch immer mehr Carsharing-Anbieter, die eine attraktive Alternative zum ÖPNV bieten (vgl. Thünen-Institut 2020: 107ff.). Die Anzahl der Fahrberechtigten stieg in Deutschland zwischen 2012 und 2022 von gut 250.000 Fahrberechtigten auf 3.393.000 Fahrberechtigte. In Deutschlandweit stehen 30.200 Autos (zunehmend elektrisch) bereit (BCS 2022)
- Für Personen mit dem gleichen Fahrtziel erfreuen sich neben **Mitfahrparkplätzen (P+M)** auch Mitfahrbänke eine zunehmend höhere Aufmerksamkeit. Mitfahrbänke haben das Potential vor allem in ländlichen Räumen das Mobilitätsangebot sinnvoll zu ergänzen. Sitzbänke in der Öffentlichkeit werden als Mitfahrbänke gut sichtbar gekennzeichnet und so erkennen Autofahrende dort sitzende Personen als solche, die mitgenommen werden möchten (vgl. BMVI 2016: 36f.; Thünen-Institut 2020: 5ff.).

### Anhang 3: Verkehrsströme an den Knotenpunkten

**Knotenpunkt Geseker Straße (B 1) NO / Geseker Straße (B 1) SW / Upsprunger Straße**

**Knotenstrombelastungen - Tageswerte**

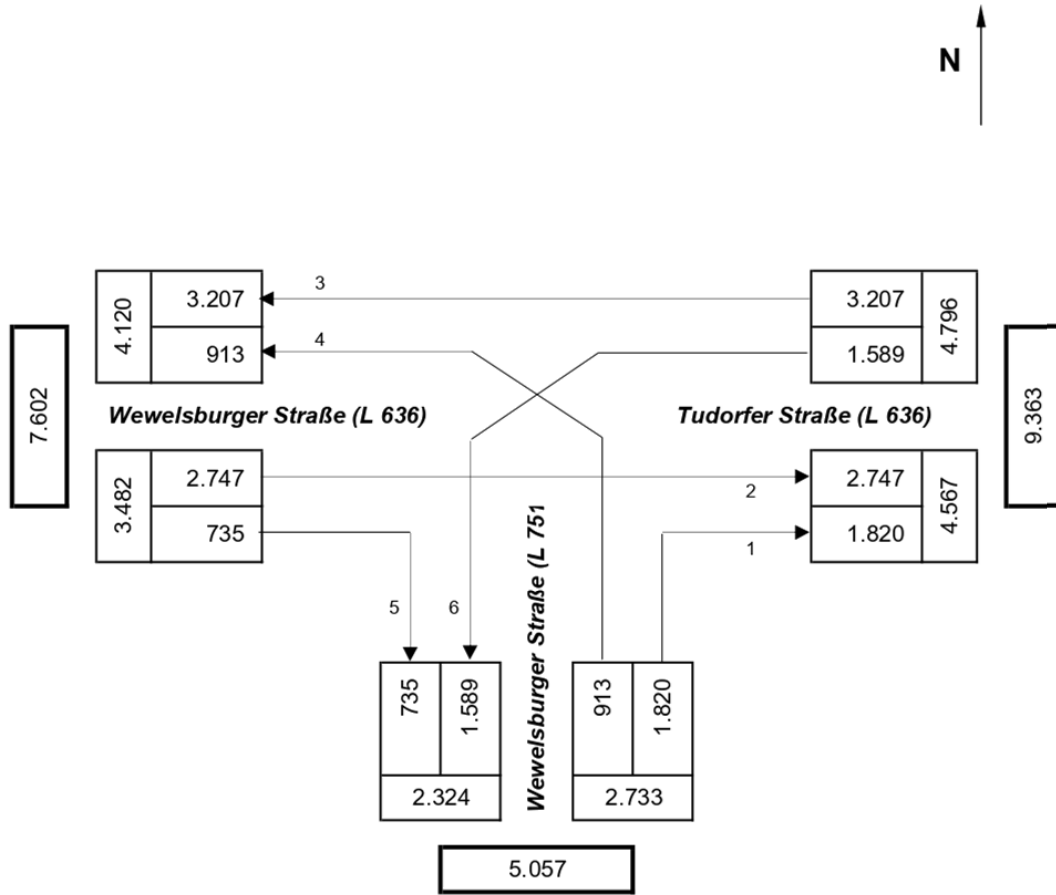
Grundlage: Verkehrszählung vom 29.10.2020  
 Belastungsangaben in: Kfz / 24 Std.  
 Bemerkungen: Zählzeit von 06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr  
 Zählstelle 1



**Knotenpunkt Tudorfer Straße (L 636) / Wewelsburger Straße (L 636) / Wewelsburger Straße (L 751)**

**Knotenstrombelastungen - Tageswerte**

Grundlage: Verkehrszählung vom 29.10.2020  
 Belastungsangaben in: Kfz / 24 Std.  
 Bemerkungen: Zählzeit von 06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr  
 Zählstelle 2

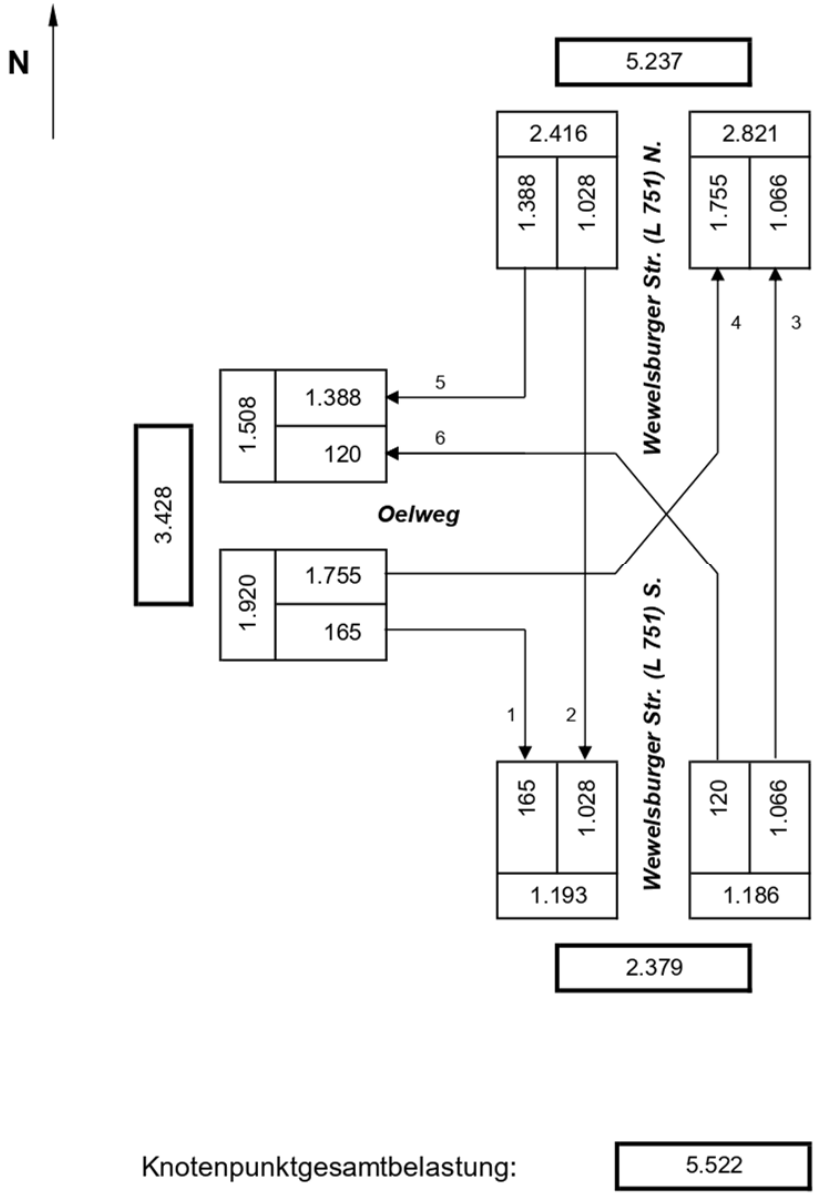


Knotenpunktgesamtbelastung: 11.011

**Knotenpunkt Wewelsburger Str. (L 751) S. / Wewelsburger Str. (L 751) N. / Oelweg**

**Knotenstrombelastungen - Tageswerte**

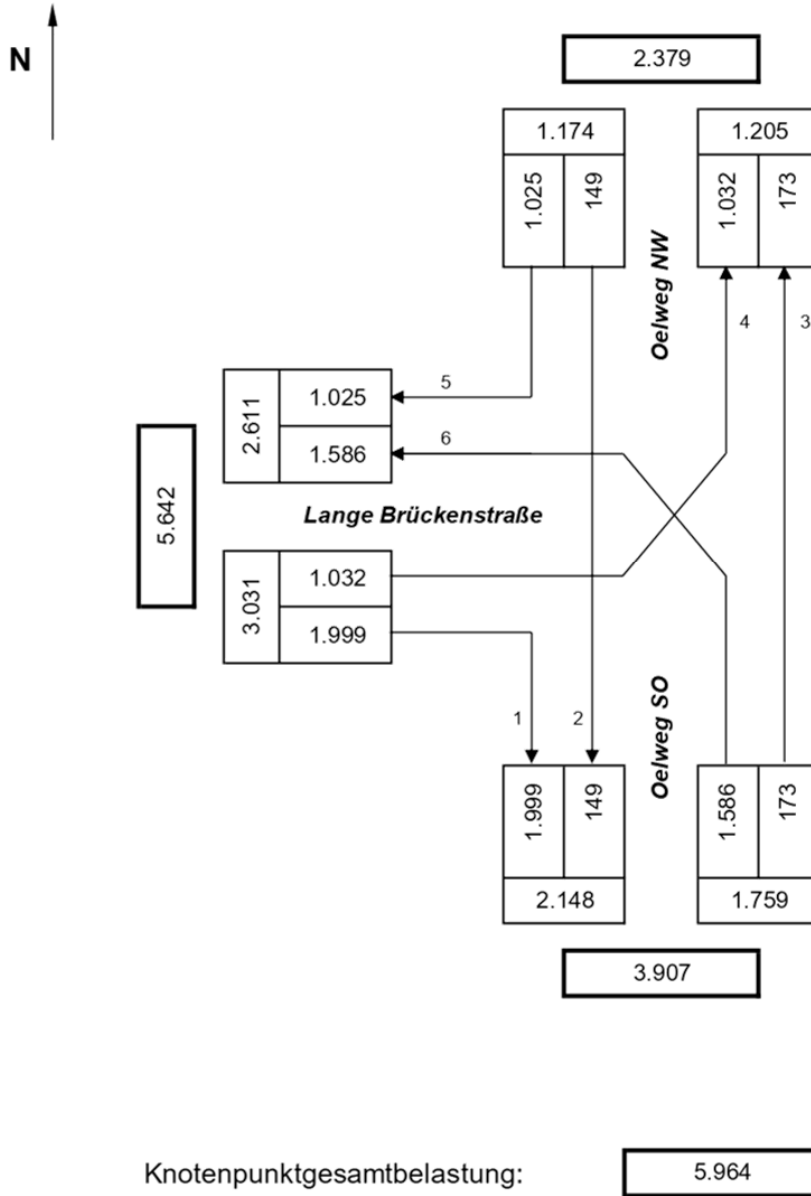
Grundlage: Verkehrszählung vom 29.10.2020  
 Belastungsangaben in: Kfz / 24 Std.  
 Bemerkungen: Zählzeit von 06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr  
 Zählstelle 3



**Knotenpunkt Oelweg SO / Oelweg NW / Lange Brückenstraße**

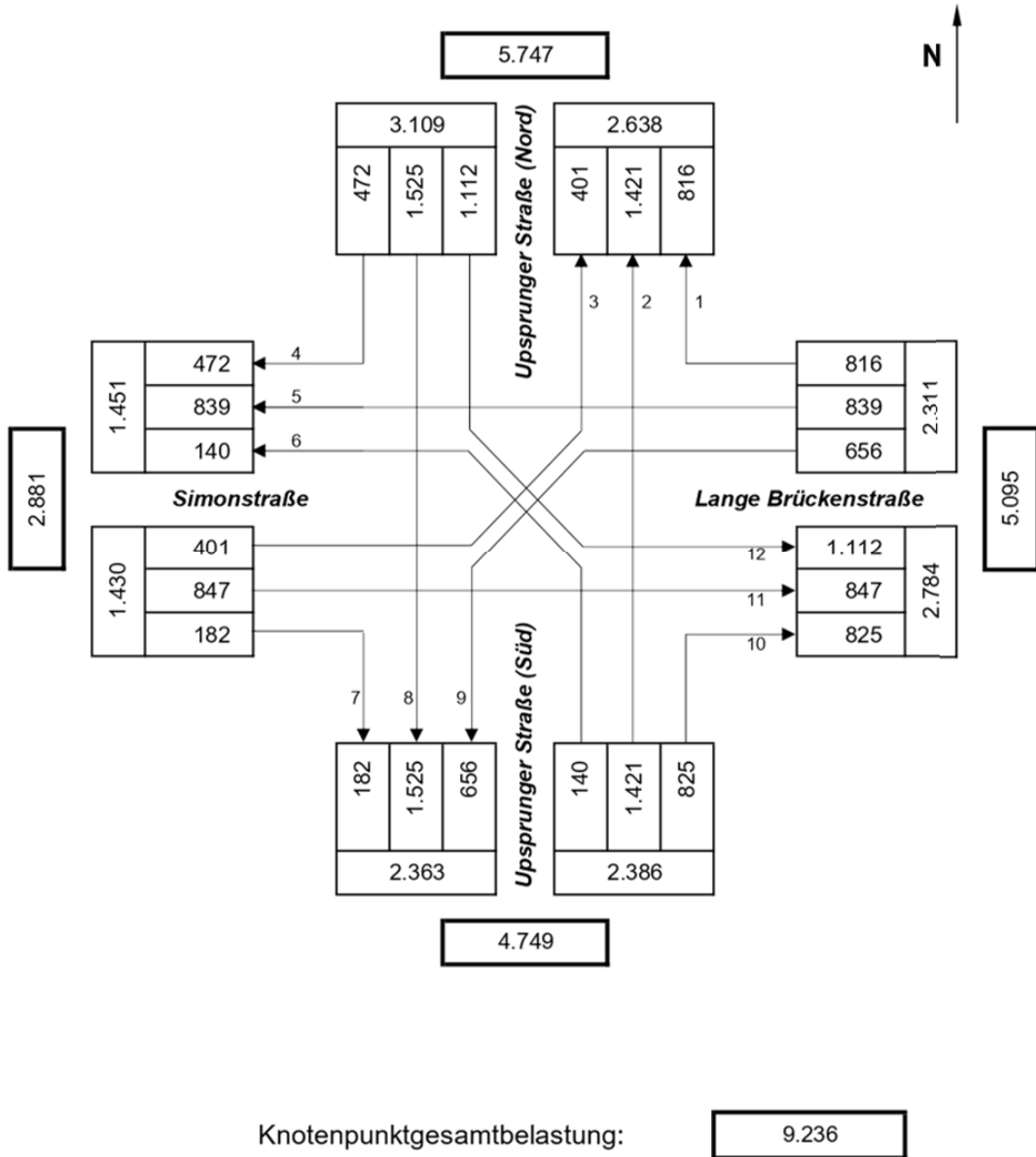
**Knotenstrombelastungen - Tageswerte**

Grundlage: Verkehrszählung vom 29.10.2020  
 Belastungsangaben in: Kfz / 24 Std.  
 Bemerkungen: Zählzeit von 06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr  
 Zählstelle 4



**Knotenpunkt Upsprunger Straße (Nord) / Simonstraße / Upsprunger Straße (Süd) / Lange Brückenstraße**  
**Knotenstrombelastungen - Tageswerte**

Grundlage: Verkehrszählung von Donnerstag, 29.10.2020  
 Belastungsangaben in: Kfz / 24 Std.  
 Bemerkungen: Zählzeit von 06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr  
 Zählstelle 5

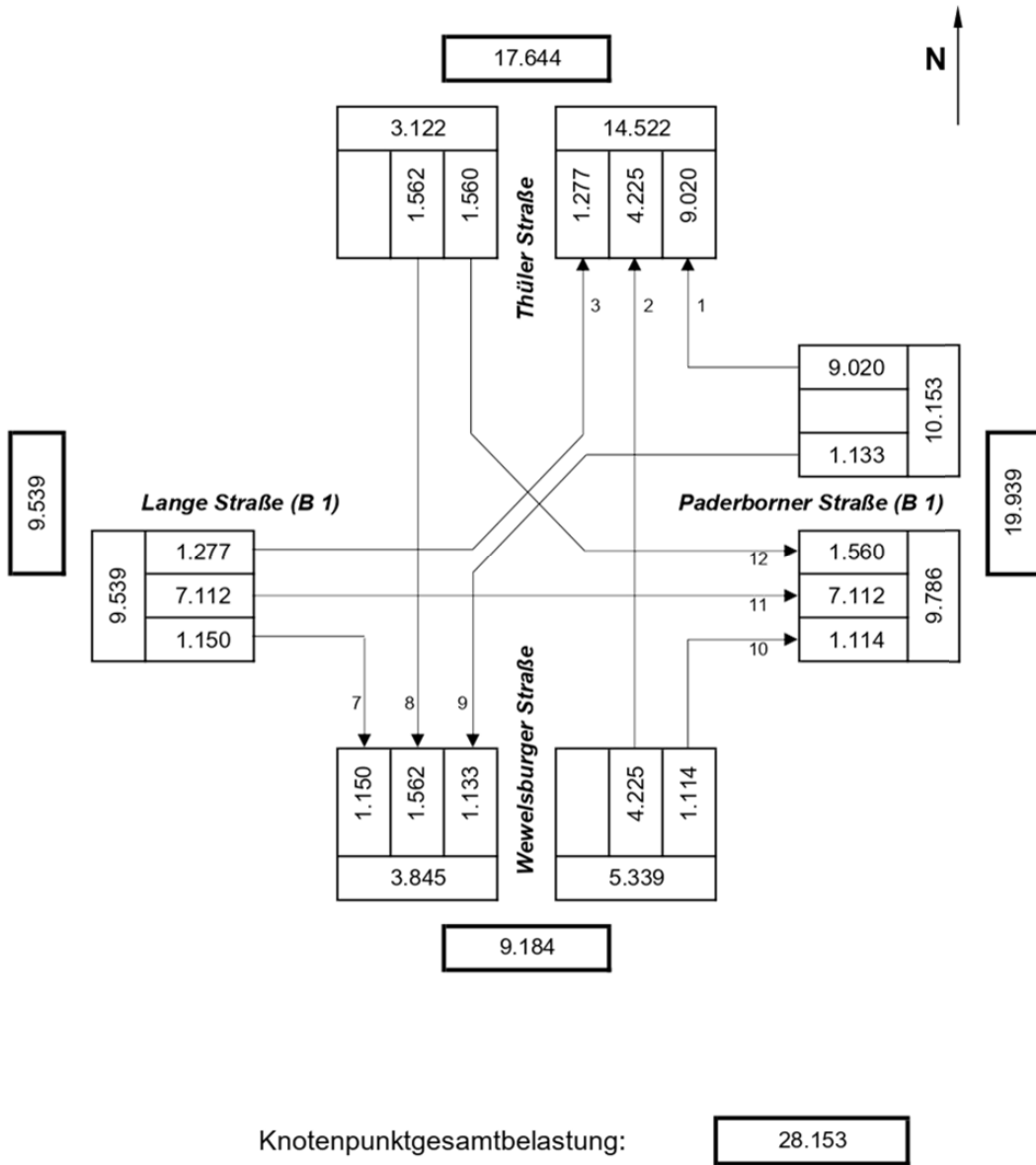




**Knotenpunkt Thüler Straße / Lange Straße (B 1) / Wewelsburger Straße / Paderborner Straße (B 1)**

**Knotenstrombelastungen - Tageswerte**

Grundlage: Verkehrszählung von Donnerstag, 07.06.2018  
 Belastungsangaben in: Kfz / 24 Std.  
 Bemerkungen: Zählzeit von 06:30 - 09:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr  
 Zählstelle 6



## **Anhang 4: Erhebungsmethodik, Teilnehmende und Fragebogen der Haushaltsbefragung (separate Datei)**