4 Maßnahmen und Handlungskonzept

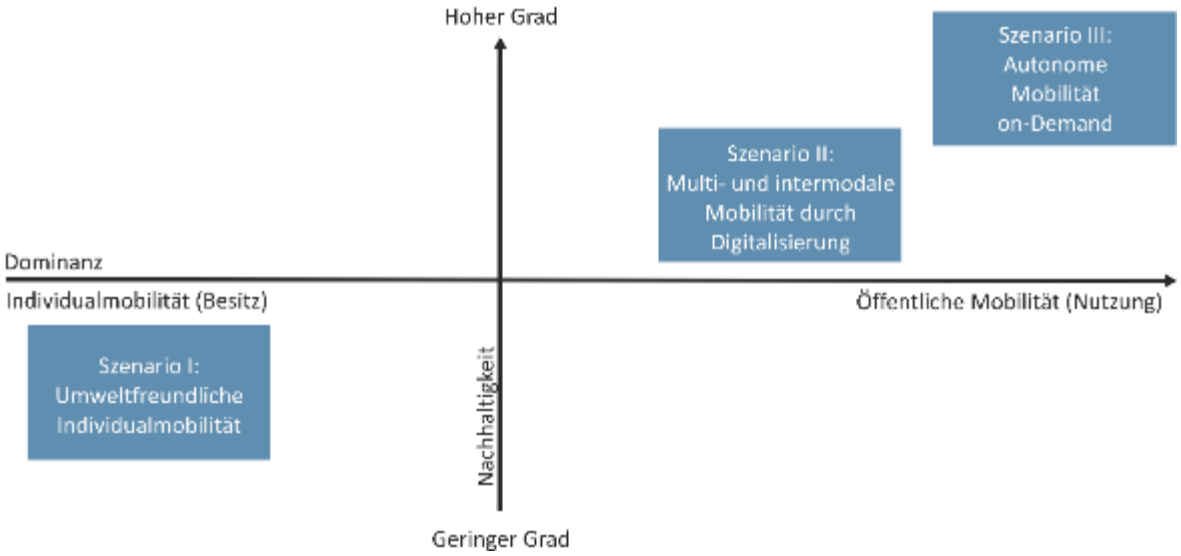
4.1 EXKURS – Digitalisierung

Die rasant voranschreitende Digitalisierung ist ein starker Motor des Umbruchs in unserem Verkehrsverhalten. Zahlreiche Trends, Themen und Technologien wirken auf die Mobilität der Zukunft ein. Die Geschwindigkeit, mit der Städte zu nachhaltigen, digitalen „Smart Cities" transformiert werden, wird regional und je nach Stadttyp unterschiedlich sein. Eindeutig ist, dass diese Transformation stattfinden wird. In der digitalen Stadt der Zukunft wird alles vernetzt sein. In Echtzeit können nicht nur die Auslastung der Parkplätze, sondern auch der Füllstand sämtlicher öffentlicher Abfalleimer der Stadt angezeigt werden. Die digitale Stadt wird deutlich effizienter sein und gleichzeitig immens viele Daten generieren, die allesamt verarbeitet und genutzt werden wollen.

Eine rechtzeitige Auseinandersetzung mit dem Thema Digitalisierung in Politik und Verwaltung und eine konsequente Implementierung in die Strukturen der Stadt ist eminent. Denn die Bewohner stellen immer höhere Ansprüche an die Lebensqualität und fordern ökologische und auf Nachhaltigkeit ausgelegte Handlungsweisen der Städte zunehmend und verstärkt ein.

Dabei ist weitgehend ungewiss, wie genau sich die Mobilität durch die Digitalisierung verändern wird. Wie wird sich z.B. die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge auswirken? Denkbar sind verschiedene Szenarien, die jedoch nicht für alle Raum- und Stadttypen gelten bzw. auch in verschiedenen Zeithorizonten eintreten können.

Abbildung 63: Szenarien zur Mobilität der Zukunft



Quelle: Planersocietät

Möglich wäre, dass sich die Mobilität lediglich umweltfreundlicher aufstellt und der Verbrennungsmotor durch emissionsärmere Technologien ersetzt wird (Szenario I). Durch einen reinen Ersatz könnten

zusätzliche Problemstellungen, wie die Verkehrsbelastung oder der hohe Flächenverbrauch des Kfz-Verkehrs, allerdings nicht gelöst werden.

Integrierte Lösungen ergeben sich durch ein hohes Maß an Multi- und Intermodalität, die wiederum maßgeblich durch ein hohes Maß an Digitalisierung gefördert wird (Szenario II). Durch weniger Individualverkehr mit privaten Pkw können Stauereignisse und Parkraumdruck vermindert werden. Als Synergieeffekt stehen den Städten durch die Verringerung des fahrenden wie ruhenden Verkehrs mehr Flächen zur Verfügung, die hinsichtlich einer höheren Aufenthaltsqualität gestaltet werden können.

Perspektivisch, unter der Voraussetzung einer völligen Durchdringung des Marktes mit autonomen Fahrzeugen, könnte die Grenze zwischen individueller und öffentlicher Mobilität zunehmend verschwimmen (Szenario III). Autonome Taxis werden zur passenden Zeit bestellt und können entweder alleine oder in Fahrgemeinschaft genutzt werden. Gerade im ländlichen Raum und bei einer zunehmend alternden Gesellschaft, wie in Werther (Westf.) der Fall, bieten sich den Menschen somit mehr Möglichkeiten und eine höhere Mobilität im Alter. Mindestens in Großstädten ist zudem davon auszugehen, dass Algorithmen zukünftig auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittene Mobilitätslösungen vorschlagen werden, die abhängig von Parametern wie Zeit, Komfort, Preis oder Verfügbarkeit sind.

Die digitale Stadt ist nicht allein ein Thema der Zukunft. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt steht eine Vielzahl von Daten zur Verfügung, die Stadt- und Verkehrsplanung erleichtern. Sie ermöglichen eine Planung, die noch stärker auf die Bedürfnisse der Menschen in der Stadt ausgerichtet ist. Softwareentwickler und Telekommunikationsunternehmen verfolgen, bewusst oder unbewusst, die Schritte und Wege der meisten Personen in Werther (Westf.). Mit steigender Tendenz spezialisieren sich Unternehmen darauf, diese Daten auszuwerten und den Städten zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind der Rohstoff der Zukunft. Die Städte sind daher angehalten, selbst Daten zu erheben und zu digitalisieren. Daraus gewinnen sie eine weitgehende Unabhängigkeit von Unternehmen und erarbeiten sich wirtschaftliche Vorteile. Die rechtzeitige Investition in die Digitalisierung der Stadt ist damit sinnvoll wie notwendig.

4.2 Übergeordnete Maßnahmen

Die Bedeutung und Möglichkeiten der Nahmobilität werden häufig unterschätzt. Im Quartier (z.B. innerhalb eines Wohngebiets) und auf kurzen Wegen (in der Innenstadt wie in angrenzende Wohngebiete) ist insbesondere der Fußverkehr ein effizientes Fortbewegungsmittel. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Einige Nutzergruppen, wie Schülerinnen und Schüler im Grundschulalter sowie Seniorinnen und Senioren, sind besonders vom Fußverkehr abhängig. Grundsätzlich profitieren von einer Förderung des Fußverkehrs alle Menschen in einem Quartier. Dafür ist es ratsam, das Zufußgehen im Alltag zu bewerben.

Folgende Maßnahmenpakete wurden für die Stadt Werther (Westf.) entwickelt:

- Ü1 Barrierefreiheit managen
- Ü1.2 Verwaltungsinterner / politischer Workshop
- Ü2 Kommunales Mobilitätsmanagement
- Ü2.1 Personalstelle Mobilitätsmanagement
- Ü2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement
- Ü2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Ü3 Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Rad- und Fußverkehr

Ü1. Barrierefreiheit managen

Zielsetzung	Bestehende Barrierefreiheit erhalten und verbessern
Zielgruppe	Stadtverwaltung, städtische Dienstleister, Bauherren, Private
Beschreibung	Die Barrierefreiheit der Straßenräume wird nicht nur durch fest verbaute Infrastruktur, sondern auch durch bewegliches Stadtmobiliar, Grünschnitt, Pflege und Ähnliches determiniert. Daher ist es unerlässlich nicht nur die Planenden und Bauenden zum Thema Barrierefreiheit zu schulen, sondern auch städtische Betriebe und Dienstleister sowie Bauherren. Neben der Durchführung der Tätigkeiten selbst zählt auch das Verhalten bei Außendienst, zum Beispiel kein Abstellen der Dienstfahrzeuge auf Radwegen. Beispielhaft sind folgende Tätigkeiten aufzuführen: • Stadtplanung und Bauordnung: verkehrsrechtliche Anordnungen, Baustellen, Planung von öffentlichem Raum • Stadtgrün: Grünschnitt an Gehwegen, um Beleuchtung und Schilder freizuhalten • Reinigungszyklen und Positionierung (beweglicher) Mülleimer • Ordnung: Genehmigung von Veranstaltungskonzepten, Durchführung von Kontrollen an Baustellen und von Falschparkern, Kontrolle der Positionierung von Aufstellern vor Geschäften Darüber hinaus sind externe Akteure im Bedarfsfall einzubinden. Besonders bei Veranstaltungen sind auch die Aussteller in Hinblick auf die Barrierefreiheit wichtige Akteure. • Fachbereichsübergreifende Schulung der Mitarbeitenden und Selbstverständnis aufstellen • Standards setzen bzw. Mindestanforderung definieren für Baustelleneinrichtung und Veranstaltungen • Überarbeitung der Reinigungs- und Pflegezyklen Strukturen für leichtere Ansprache / Bußgeldbescheid bei mangelhaftem Verhalten durch Anlieger (z.B. Grünschnitt / Auslagen)

Umsetzung:	2021	*Zeitaufwand*[23]	■□□
Kostenschätzung:	-	*Kosten*	■□□□□
Personalaufwand	Ca. 80 Stunden / Jahr	*Priorisierung*	■■■
THG Einsparpotenzial:		Nicht bilanzierbar	

[23] Der Zeitaufwand kann muss aber nicht mit dem Personalaufwand in Einklang stehen. Er wird dabei zu den anderen Maßnahmen ins Verhältnis gesetzt. Wie auch beim Personalaufwand handelt es sich dabei um Einschätzungen pro Jahr, nicht über die gesamte Laufzeit der Maßnahmen hinweg.

Federführung/Initiator *und weitere Akteure*	**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen; Geschäftsinhaber
Fördermöglichkeiten	Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	alle FV-Maßnahmen

Ü1.2. Verwaltungsinterner / politischer Workshop zur Nahmobilität

Zielsetzung	Sensibilisierung von Politik und Verwaltung für das Thema Nahmobilität		
Zielgruppe	Politische Vertreter und Beschäftigte der Verwaltung		
Beschreibung	Für eine effiziente Förderung der Nahmobilität müssen alle Verwaltungsstellen sowie die Politik an einem Strang ziehen. Um eine gemeinsame Marschrichtung festlegen zu können, dient dieses Konzept. In einem gemeinsamen Workshop soll nochmals für das Thema sensibilisiert werden. Im Rahmen von gemeinsamen Begehungen oder einem Workshop können wichtige Zielrichtungen (z.B. Mindestbreite von Gehwegen, Umgang mit Restriktionen für den Kfz-Verkehr) diskutiert und beschlossen werden. Ziel des Workshops könnte die gemeinsame Entwicklung eines Leitbilds für die Nahmobilität in der Stadt Werther (Westf.) sein. Der verwaltungsinterne Workshop sollte in regelmäßigen Abständen wiederholt werden und könnte auch in Form eines Arbeitskreises verstetigt werden.		
Umsetzung:	2021	*Zeitaufwand*	■ ■ □
Kostenschätzung:	-	*Kosten*	■ □ □ □ □
Personalaufwand	Ca. 120 Stunden / Jahr	*Priorisierung*	■ ■ ■
THG Einsparpotenzial:		Nicht bilanzierbar	
***Federführung / Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.)**	
Fördermöglichkeiten			
Weiterer Nutzen			
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		Alle Maßnahmen der Nahmobilität	

Ü2 Kommunales Mobilitätsmanagement

Zielsetzung	Etablierung eines strukturierten und kontinuierlichen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesses, der die planungs- und umsetzungsrelevanten Institutionen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung enger zusammenbringt.
Zielgruppe	Kommunalverwaltung, Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Kinder (als zu Fuß Gehende, Radfahrende), Eltern
Beschreibung	Mobilitätsmanagement greift den ganzheitlichen Ansatz auf, attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und -alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Im Kern wird dabei das Ziel verfolgt, Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-) Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Nutzungsmöglichkeit selbst, findet im Rahmen des Mobilitätsmanagements zusammen mit unterschiedlichen Akteuren eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt. Die begleitende Kommunikationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer. Dabei werden folgende Betrachtungsmaßstäbe verfolgt: • Kommunales Mobilitätsmanagement • Schulisches Mobilitätsmanagement • Betriebliches Mobilitätsmanagement Mobilitätsmanagement ist somit ein Instrumentarium, mit dem vor allem Kommunen und Betriebe den Verkehr ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie Beschäftigten optimieren und vom Pkw auf andere Verkehrsträger verlagern können. Es hat eine Vielzahl möglicher Maßnahmen zum Inhalt, welche auf die spezifischen Bedingungen eines Standortes sowie die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Zielgruppen abgestimmt sind. Im Gegensatz zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens bietet eine Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für die Thematik ein noch größeres, wenn auch teilweise weniger kurzfristiges Potenzial, da sich so ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten entwickeln kann. Aus diesem Grund ist das Mobilitätsmanagement an Schulen ebenfalls ein wichtiger Bestandteil vor dem Hintergrund des Ziels der innerstädtischen Schadstoffreduktion. Hier spielt neben den Verhaltensänderungen auch das Thema Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung mit hinein und kann ein indirekter Anknüpfungspunkt sein.

Für eine solche Tätigkeit bedarf es neben einem monetären Budget vor allem auch ausreichender zeitlicher Ressourcen. Soll das Thema Mobilitätsmanagement in Werther (Westf.) künftig nach vorne gebracht werden, kann dies nicht während des ohnehin bestehenden Tagesgeschäfts geleistet werden.

Darüber hinaus sollte ein regelmäßiger Austausch in einer Arbeitsgruppe Mobilität stattfinden. Mögliche Mitglieder könnten sein: Verwaltung (Bauen und Planen, Umwelt, Ordnungsamt,), ADFC, Polizei, Behindertenbeirat.

Kostenschätzung:

Informationsveranstaltungen ca. 10.000 €, Informationsmaterialien ca. 5.000 € pro Jahr.

Fortbildung „Kommunales Mobilitätsmanagament" 2.350 € (für Mitarbeiter*innen von Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW).

Umsetzung:	ab 2022	*Zeitaufwand*	■■□
Kostenschätzung:	s. Text	*Kosten*	■□□□□
Personalaufwand	Je nach konkreten Maßnahmen, mindestens ca. 120 Stunden / Jahr	*Priorisierung*	■■■
THG Einsparpotenzial:		ca. 0,19 t THG pro Jahr pro erreichten Beschäftigten	
***Federführung / Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.)**, Anwohner*innen, Schüler*innen, Eltern, Schulleitung	
Fördermöglichkeiten		Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement max. 80 %	
Weiterer Nutzen			
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten			

Ü2.1 Personalstelle Mobilitätsmanagement[24]

Zielsetzung	Etablierung eines strukturierten und kontinuierlichen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesses, der die planungs- und umsetzungsrelevanten Institutionen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung enger zusammenbringt.		
Zielgruppe	Kommunalverwaltung, Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Kinder (als zu Fuß Gehende, Radfahrende), Eltern		
Beschreibung	Zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements sowie des Maßnahmenprogramms des Klimaschutzteilkonzeptes Klimafreundliche Mobilität bedarf es neben einem monetären Budget vor allem auch ausreichender zeitlicher Ressourcen. Soll das Thema Mobilitätsmanagement in Werther (Westf.) künftig nach vorne gebracht werden, kann dies nicht während des ohnehin bestehenden Tagesgeschäfts geleistet werden. Zur dauerhaften Implementierung des Mobilitätsmanagements wird daher die Schaffung einer entsprechenden Stelle als Mobilitätsmanager*in in der Verwaltung empfohlen. Eine weitere Aufgabe könnte die federführende Begleitung der Maßnahmenumsetzung dieses Konzepts und ihrer Koordination sowie der Kompetenzabgabe an die Fachämter sein. Zudem wäre die Person Ansprechpartner*in innerhalb der Verwaltung und auch für Fragen aus der Bürgerschaft in allen Belangen zum Thema Mobilität. Gleichzeitig sorgt sie dafür, dass die unterschiedlichen Anforderungen der Mobilitätsarten bei allen Planungen mitgedacht werden.		
Umsetzung:	ab 2021	*Zeitaufwand*[25]	
Kostenschätzung:	55.000 € pro Jahr[26]	*Kosten*	
Personalaufwand		*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:			
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.)**	
Fördermöglichkeiten		Kommunalrichtlinie, bei Antragstellung bis Ende 2021 75 – 100 % der Personalkosten	
Weiterer Nutzen			
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten			

[24] Maßnahmen mit silberner Randmarkierung sind Quick Wins, also solche Maßnahmen die schnell umzusetzen sind.

[25] Zeitaufwand für Ausschreibung, Bewerbungsgespräche etc.

[26] Ohne Berücksichtigung des Arbeitgeberanteils und bei einer Personalstelle nach TVöD (E12 Stufe 3)

Ü2.2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Zielsetzung	Alternativen zu Elterntaxis schaffen, Verkehrserziehung zur Förderung eines nachhaltigen, eigenständigen und gesundheitsfördernden Mobilitätsverhaltens bei Kindern und Jugendlichen.		
Zielgruppe	Kinder (als zu Fuß Gehende, Radfahrende), Eltern		
Beschreibung	Wichtig ist die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit zu leisten. Es gibt bereits Elternhaltestellen und ein Konzept für die Grundschule im Zentrum. Es empfiehlt sich weiterhin eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen. Mögliche Ansätze sind: • Evaluierung der bestehenden Elternhaltestellen, Überarbeitung und Übertragung auf weitere Schulstandorte • Wenn möglich, temporäre Sperrung von Straßen vor Grundschulen (Morgen- und Nachmittagsstunden) durch Beschilderung/Poller. • Regelmäßige Überarbeitung der Schulwegepläne und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)-plänen, Koordinierung durch die Verwaltung • Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen • Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern • Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung: Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projekttage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD) Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain: Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen".		
Umsetzung:	ab 2022	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	*Geringe Kosten für die Stadt*	*Kosten*	■ □ □ □ □
Personalaufwand	gering	*Priorisierung*	■ ■ ■
THG Einsparpotenzial:		Ca. 10 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.)**, Anwohner*innen, Schüler*innen, Eltern, Schulleitung	
Fördermöglichkeiten		Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %	

Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Sensibilisierung von Schüler*innen und Eltern für das Thema Nachhaltigkeit
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	Schulwegekonzept, Elternhaltestellen

Ü2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zielsetzung	Betriebe sollen dazu ermutigt werden die Mobilität ihrer Beschäftigten aktiv zu fördern und entsprechende Angebote zu schaffen. Dabei sollen vor allem Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes im Fokus stehen.
Zielgruppe	Unternehmer*innen
Beschreibung	Betriebliches Mobilitätsmanagement hat vor allem zum Ziel, eine effiziente Mobilität während der Arbeit, aber auch für Pendelwege zu fördern. Mit dem Hintergrund der zu hohen Stickoxidbelastungen in Städten ergibt sich außerdem das Ziel einer schadstoffreduzierenden Mobilität. Somit soll vor allem eine Stärkung des Umweltverbundes, aber auch alternativer Antriebsformen im Fokus stehen. Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber zu rücken, was in Form von Informationsveranstaltungen der Industrie- und Handelskammer stattfinden soll. Dabei ist es besonders wichtig, die Unternehmensleitung zu erreichen, da deren Hebelwirkung zu einer zügigen Maßnahmenumsetzung führt. Zu betonen sind somit auch die unternehmerischen Vorteile wie eine Attraktivitätssteigerung für Arbeitnehmer, die sich aus einem betrieblichen Mobilitätsmanagement ergeben kann. Dieses Wissen ist teilweise auch bereits vorhanden bzw. spiegeln sich auch in den Ergebnissen der Unternehmensbefragung (siehe Kap. 1.3) wieder. Um ein breites Arbeitnehmerspektrum anzusprechen, sind multimodale Angebote zu schaffen. Eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kann durch ein flexibles Angebot von Job-Tickets erreicht werden, wobei hier ein intensiver Dialog mit den Verkehrsverbünden und weiteren Mobilitätsanbietern des öffentlichen Personennahverkehrs notwendig ist, um bei steigender Nachfrage auch ein entsprechendes Angebot bereitstellen zu können. Als wesentliches Element des Mobilitätsmanagements im Bereich der Radverkehrsförderung wurde neben Infrastrukturverbesserungen, wie ausreichend geeigneter Abstellmöglichkeiten, das Job-Rad identifiziert. Hier ist in erster Linie eine Informationskampagne notwendig, um die entsprechenden Umsetzungsmöglichkeiten anzusprechen. Neben den Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes kann auch im Bereich der PKW-Nutzung eine Optimierung stattfinden. Gerade für jüngere Arbeitnehmer kann ein betrieblicher Carpool unter Umständen das eigene Fahrzeug ersetzen. Dieser kann in vielen Fällen mit Elektroautos ausgestattet sein, da für eine Vielzahl von Wegstrecken das Reichweitenproblem unerheblich ist. Für kleinere Betriebe bietet

sich auch ein betriebsübergreifendes Carpool-System an, da so die Kapazitäten besser ausgenutzt und die Fixkosten gesenkt werden können.

Auch verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen können einen Beitrag zur Schadstoffreduktion liefern. So erleichtert eine Mobilitätskarte, die sämtliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auch Carsharing-Dienste einbezieht, die flexible Kombination von Verkehrsmitteln je nach Bedarf. Ein Mobilitätsportal (siehe Exkurs Digitalisierung) kann durch eine ebenfalls flexible Navigation multimodale Mobilität fördern.

Umsetzung:	ab 2022	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	-	*Kosten*	■ □ □ □ □
Personalaufwand	Ca. 80 Stunden / Jahr	*Priorisierung*	■ ■ ■
THG Einsparpotenzial:		ca. 0,19 t THG pro Jahr pro erreichten Beschäftigten	
Federführung / Initiator *und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Unternehmer*innen	
Fördermöglichkeiten			
Weiterer Nutzen			
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten			

Ü3. Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Rad- und Fußverkehr

Zielsetzung	Verbesserung des Images des Radfahrens und Zufußgehens
Zielgruppe	Radfahrende, zu Fuß Gehende, Autofahrende
Beschreibung	Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein fahrrad- sowie fußgängerfreundliches Klima zu etablieren und Verkehre vom MIV auf das Fahrrad bzw. Fußwege zu verlagern. Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit- vor allem als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die derzeit vorwiegend mit dem Auto unterwegs sind. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen gezielt anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie der Klimaschutzaspekt. Die Kampagnen und Aktionen können sich z.B. für das Radfahren speziell an Arbeitnehmer/ -geber (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit"), an Kinder/ Jugendliche (z.B. „Kindermeilenkampagne", „Mit dem Rad zur Schule") oder an Kunden des Einzelhandels (z.B. „Einkaufen mit dem Rad") richten. Mit dem bereits in Werther (Westf.) etablierten Projekt STADTRADELN können alle Zielgruppen erreicht werden. Diese Aktivitäten im Radverkehrsbereich sollten für die kommenden Jahre generell fortgeführt und intensiviert sowie stärker beworben werden. Jede Kampagne sollte durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Stadt) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsent gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren. Die geplanten Maßnahmen und Programme können gemeinsam unter einer Dachmarke vermittelt werden.

Umsetzung:	ab 2021	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	*6.000 – 10.000 €*	*Kosten*	■ □ □ □ □
Personalaufwand	Ca. 80 Stunden/Jahr	*Priorisierung*	■ ■ ■
THG Einsparpotenzial:			-
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Arbeitnehmer/-geber, Kinder/Jugendliche, Anwohner*innen	
Fördermöglichkeiten		Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %	

Weiterer Nutzen	Signalwirkung zur Förderung des Radverkehrs, Sensibilisierung der Bevölkerung mit dem Thema Nahmobilität
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	Alle Maßnahmen der Nahmobilität

4.3 Fußverkehr

Das zu Fuß Gehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Hinzu kommt, dass das zu Fuß Gehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das zu Fuß Gehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert" einer Kommune aus.

Grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen denen zu Fuß Gehender ohne Behinderung (z. B. hindernisfreie Gehwege). Hinzu kommen jedoch spezielle, zum Teil auch widersprechende Anforderungen, die aus den jeweiligen Ausprägungen der Behinderung resultieren (im Sinne eines Designs für alle). Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen stehen zum Teil im Konflikt zu denen sehbehinderter/blinder Menschen (z. B. Bordhöhe). Viele Bedingungen, die für nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von Gehbehinderten (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Gruppe der Gehbehinderten selbst aus Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln zusammensetzt (z. B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen). Um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen, ist das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip anzuwenden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil). Die Funktionsstörungen von sensorisch beeinträchtigten Personen (Hör- und Sehbehinderte) müssen durch andere Wahrnehmungen und Sinne ausgeglichen werden. Blinde Menschen sind auf ihren Hör- und Tastsinn (haupt-

sächlich mittels Langstock) angewiesen. Sehbehinderte nutzen oftmals noch das restliche Sehvermögen und benötigen daher starke Kontraste. Gehörlose und Schwerhörige können alle akustischen Warn- und Gefahrensignale nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmen und sind in erster Linie auf ihr Sehvermögen angewiesen. Durch eine gezielte Betrachtung und Maßnahmenerarbeitung soll der ausgewählte Untersuchungsbereich besser an diese verschiedenen Bedürfnisse angepasst werden.

Neben einer Anwendung der Maßnahmen auf die untersuchten Räume und Strecken, sollen die Maßnahmenpakete auch insbesondere bei der Förderung des Fußverkehrs in der Gesamtstadt herangezogen werden können. Aus diesem Grunde enthalten die Maßnahmenpakete auch allgemeine Formulierungen.

Längsverkehr

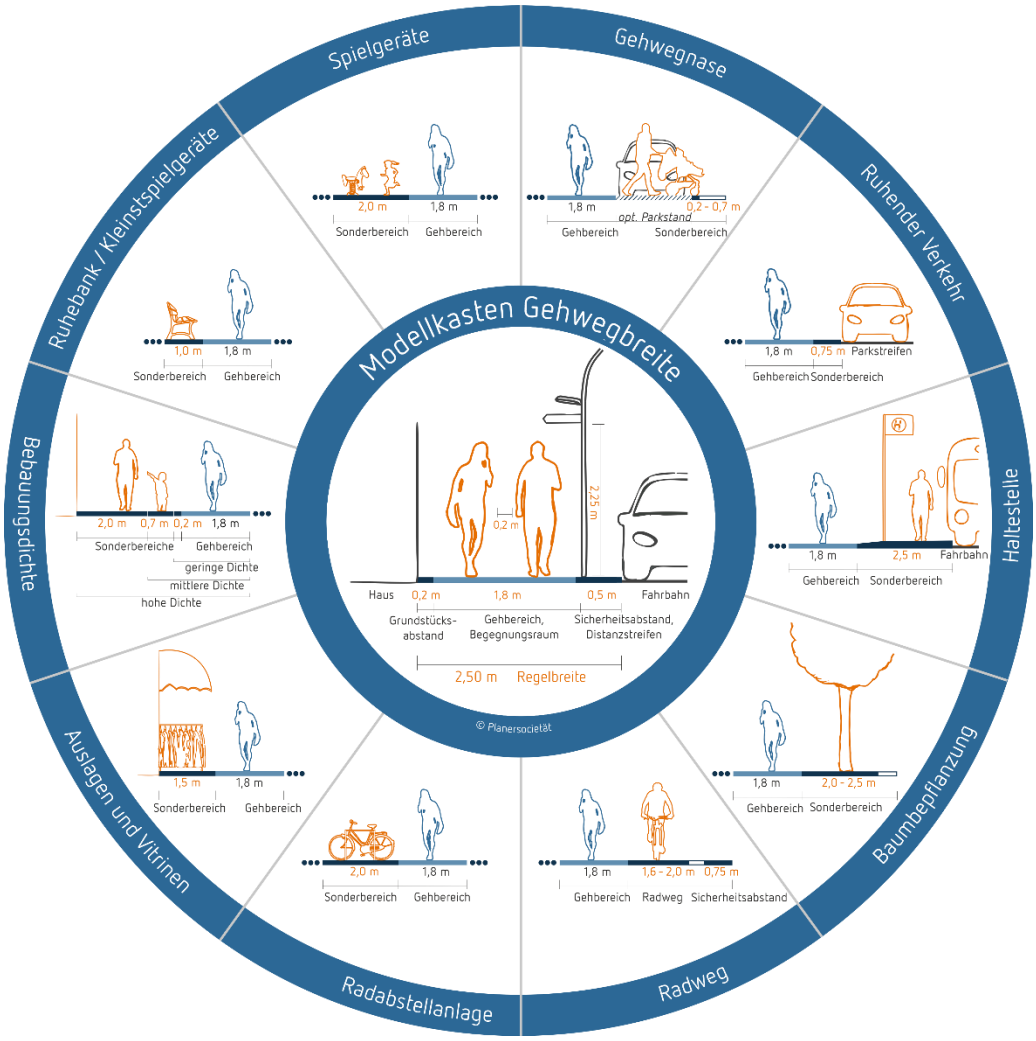
Im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen von großer Bedeutung. Oftmals werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal oder legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern oder Mülltonnen, zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrende, möglich sein. Dies gilt auch für einen Begegnungsfall. Laut FGSV (2002) benötigen zwei sich begegnende zu Fuß Gehende 1,80 m. Um auch einen Sicherheitsabstand zur Hauswand oder den fließenden oder ruhenden Verkehr zu haben, ist ein Seitenraum mit einer Regelbreite von 2,50 m nötig. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff).

Ist eine Anlage der Regelbreiten nicht möglich, kann bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/ 24 h) auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden. Jedoch sollte dann eine mäßige Fahrgeschwindigkeit, bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche, sichergestellt werden (vgl. FGSV 2002: 13). Mit der Kennzeichnung einer Straße mit dem Verkehrszeichen 325 StVO wird das Ziel verfolgt, die Dominanz des Kfz-Verkehrs auf dieser Straße zu verringern. Es soll gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsstärke in diesem Bereich vermindert werden. Die Umwidmung gewährt dem Fußverkehr Rechte, z. B. ein Geh- und Aufenthaltsrecht, sowie die Freiheit, nach Belieben die Fahrbahn zu kreuzen und mitten auf der Fahrbahn zu gehen, solange der Kfz-Verkehr dadurch nicht unnötig behindert wird. Die Bedeutung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion wird somit hervorgehoben und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Die Ausweisung kommt nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO nur in Betracht, wenn bisher sehr geringer Verkehr vorhanden ist und die Straße den Eindruck vermittelt, dass eine Aufenthaltsfunktion überwiegt. Die Verwaltungsvorschrift besagt auch, dass Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen werden muss. Dies kann durch die Markierung von Parkplätzen erfolgen. Die genaue Verkehrsstärke wird in der VwV StVO nicht eindeutig beziffert (vgl. VwV-StVO zu § 42 zu Zeichen 325.1 und 325.2 Abs. 1). Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) geht hier von einer „Verkehrsbelastung von deutlich weniger als 40 Kfz in der Spitzenstunde (400 Kfz/ 24 h)" aus.

Im Rahmen einer Untersuchung zur Auswirkung der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen empfiehlt die UDV unter anderem Anfang und Ende der Mischflächen von verkehrsberuhigten Bereichen durch eine entsprechende Ausführung kenntlich zu machen. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass zwar eine Möblierung in verkehrsberuhigten Bereichen stattfinden kann, mit dieser aber sparsam umgegangen werden sollte um ausreichende Freiflächen für spielende Kinder offen zu lassen und um keine gefährlichen Sichthindernisse zu schaffen. Um die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers zu steigern kann auch eine farbliche Gestaltung der Oberfläche dienlich sein[27].

Der Modellkasten für Gehwegbreiten (vgl. Abbildung 64) zeigt Dimensionierungen für verschiedene Anlagen auf und sollte zum Standard in der Stadt Werther (Westf.) werden. Die entwickelten Maßnahmen setzen hier an. So wird vorgeschlagen, den Straßenraum integrierter und somit den besonderen Bedürfnissen der zu Fuß Gehenden Rechnung tragend zu gestalten. Darüber hinaus sollten auch wichtige Wegeverbindungen aufgewertet werden.

Abbildung 64: Modellkasten für Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

[27] UDV 2015: 142

Querungen

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse und das höchste Unfallpotenzial dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7), wobei die Sicherheit vor Leistungsfähigkeit geht. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder/und
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Die in Abbildung 65 exemplarisch dargestellten Mittel können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. Bei der Wahl der geeigneten Querungsform ist neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen.

Abbildung 65: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger

Quelle: Planersocietät

Neben einer Anwendung der Maßnahmen auf die untersuchten Räume und Strecken, sollen die Maßnahmenpakete auch insbesondere bei der Förderung des Fußverkehrs in der Gesamtstadt herangezogen werden können. Aus diesem Grunde enthalten die Maßnahmenpakete auch allgemeine Formulierungen.

4.3.1 Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung

Folgende Maßnahmen stellen wichtige Bausteine zur Zielerreichung im Bereich der Fußverkehrsförderung dar. Anhand der zwei Untersuchungsbereiche in der Innenstadt und im Zentrum von Häger wird aufgezeigt, in welchen Situationen die Maßnahmen Anwendung finden können. Diese Maßnahmen sind auf den Gesamtbereich der Stadt Werther (Westf.) übertragbar.

Folgende Maßnahmenpakete wurden für die Stadt Werther (Westf.) entwickelt:

F1 Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen

F2 Bauliche Verbreiterung von Gehwegen

F3 Abbau von Hindernissen auf Gehwegen

F4	Absenken/Anpassen von Bordsteinen
F5	Anpassungen zu barrierefreien LSA
F6	Neubau / Ausbau von barrierefreien Querungshilfen
F7	Schaffen/Umgestalten von kleineren Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum
F8	Verbesserung des Sicherheitsgefühls
F9	Barrierearme Anpassung des Oberflächenbelags
F10	Einrichtung eines Blindenleitsystems
F11	Verbesserung der Verfügbarkeit von Toiletten

F1 Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen

Zielsetzung	Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für Kinder
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Familien, Kinder, Seniorinnen und Senioren
Beschreibung	In Straßen, die sich aufgrund ihrer Lage und Erschließungsfunktion eignen, sollten zukünftig verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Nach VwV-StVO müssen die Straßen folgende Voraussetzungen und Anforderungen erfüllen:

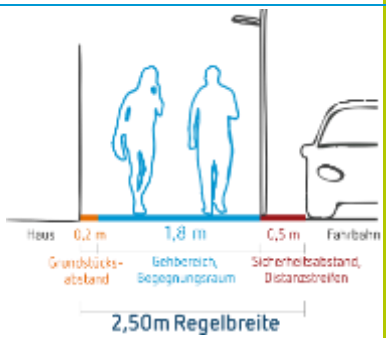
- Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen.
- Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.
- Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 (Parken) gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.

Zu Fuß Gehende dürfen die Straße dann in ihrer gesamten Breite nutzen und Kinderspiele sind überall erlaubt, während der Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten muss. Nach der Ausweisung durch Beschilderung ist das Parken nur noch in gekennzeichneten Bereichen erlaubt und kann z. B. alternierend angelegt werden, um den Kfz-Verkehr auszubremsen (kann KAG-Pflicht auslösen).

Vorgeschlagen wird die Einrichtung für die Straße „Auf der Bleeke" im Stadtteil Häger und den nördlichen Abschnitt der „Oststraße" in der Innenstadt. In beiden Straßen liegt ein Kindergarten. In der Straße „Auf der Bleeke" zudem ein Kinderspielplatz, ein Bolzplatz und die Kirche. Zudem gilt die Straße als Fußwegverbindung zum Sportplatz von Häger. In diesem Fall sind keine, in der Innenstadt schmale Gehwege (mit niedrigem Bord) vorhanden. Daher liegt bereits ein (nahezu) niveaugleicher Ausbau vor. Für die Umsetzung können neben der Beschilderung und der (alternierenden) Markierung von Parkplätzen weitere Einbauten zur Verkehrsberuhigung (Blumenkübel, Pflanzbereiche) integriert werden. Eine Einrichtung ist grundsätzlich im Umfeld von KiTas empfehlenswert, insbesondere in Straßen mit zu schmalen oder nicht vorhandenen Gehwegen.

Umsetzung:	2023	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	*96.000 €*	*Kosten*	
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
Federführung/Initiator *und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.)**, Anwohner*innen	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität	
Mögliche Hemmnisse		KAG-Pflicht	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten			

F2. Bauliche Verbreiterung von Gehwegen

Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege, damit diese von allen Personen genutzt werden können.		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere mit Mobilitätseinschränkungen und Kinderwagen sowie Kinder		
Beschreibung	Die bauliche Verbreiterung von Gehwegen stellt aufgrund der geringen Straßenquerschnitte sowie der gewachsenen Strukturen oft eine umfassendere Aufgabe dar. Eine bauliche Verbreiterung ohne Einschränkungen (beispielsweise für den ruhenden Kfz-Verkehr) ist häufig aufgrund der bestehenden Situationen nicht möglich.  Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV Priorität für die Verbreiterung sollten zunächst die Abschnitte haben, auf denen der Weg derzeit schmaler als 1,50 m ist (z. B. Grünstraße, Schloßstraße. Dort besteht Handlungsbedarf, um eine Nutzung der Gehwege für den Fußverkehr zu ermöglichen. In allen anderen Straßen sollte – sofern notwendig – bei Neu- oder Umbaumaßnahmen auf eine entsprechende Anpassung der Gehwegbreite geachtet werden. Die aktuellen Regelwerke sehen eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m vor. Diese geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). In den betroffenen Straßen sollte versucht werden, die maximal mögliche Breite umzusetzen. Hierfür können auch bestehende Bereiche des ruhenden Verkehrs umgeordnet werden (kann KAG-Pflicht auslösen).		
Umsetzung:	2022-2030	*Zeitaufwand*	■□□
Kostenschätzung:	*1,73 Mio. €*	*Kosten*	■■■■□
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	■□□
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit, höhere Aufenthaltsqualität schaffen, Barrierefreiheit verbessern	
Mögliche Hemmnisse		KAG-Pflicht	

Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten F3, F4, F10, R1

F3. Abbau von Hindernissen auf Gehwegen

Zielsetzung	Verbreiterung der Gehwege		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinderwagen sowie Kinder		
Beschreibung	Eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung wäre in den meisten Fällen wünschenswert, ist aber nicht überall sofort oder oftmals aufgrund von Zielkonflikten nur schwer umsetzbar. Gehwege sind deswegen möglichst frei von Hindernissen zu halten. Hindernisse stellen insbesondere für blinde Personen Probleme dar, doch auch Zu Fuß Gehende mit Gehhilfen oder Kinderwagen sind durch eine reduzierte nutzbare Gehwegbreite betroffen. Als Hindernisse können beispielsweise auftreten: • Stadtmobiliar und Werbeaufsteller • Verkehrsschilder, Strom- bzw. Postaufbewahrungskästen • Mülleimer • Bepflanzung (insb. Bäume) und Grünbewuchs • Poller und Umlaufsperren Deswegen sollen Hindernisse nach Möglichkeit zurückgebaut, versetzt bzw. bei Neubau an den Rändern angeordnet werden. In Werther (Westf.) sind einige Gehwege identifiziert worden, die durch einen notwendigen Grünschnitt merkbar verbreitert werden könnten (z. B. Gehweg ZOB-Meyerfeld, Engerstraße). Zudem waren an einigen Stellen Bäume der Grund für Gehwegverengungen. Daraus können Konflikte bei der Verbreiterung der Gehwege entstehen. Eine Beseitigung der Bäume sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Auch der Einzelhandel sollte dafür sensibilisiert werden die Gehbereiche freizuhalten (z. B. wegen Platzierung der Werbeaufsteller).		
Umsetzung:	2022-2030	*Zeitaufwand*	■□□
Kostenschätzung:	*Nicht bezifferbar*	*Kosten*	■□□□□
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	■□□
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
Federführung/Initiator *und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen, Einzelhandel	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Barrierefreiheit verbessern, Sensibilisierung Einzelhandel für das Thema Fußverkehr, höhere Aufenthaltsqualität schaffen	

Mögliche Hemmnisse	Naturschutz, Umweltbelange
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	F2, F10, K2

F4. Absenken/Anpassen von Bordsteinen

Zielsetzung	Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Knoten und Einmündungen
Zielgruppe	Menschen mit Seh- und Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Gehhilfen oder Rollstühlen, Personen mit Kinderwagen
Beschreibung	Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen oder sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus, da zeitweise kein Verkehrsfluss hörbar ist. Neben Nullabsenkungen für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind gleichermaßen die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An FGÜ und LSA ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll (vgl. Abbildung 66). Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff)[28]. Abbildung 66: Beispiel für differenzierte Bordhöhen an einer Querungsstelle Quelle: Planersocietät Dortmund Die Bestandsanalyse in der Innenstadt hat gezeigt, dass entlang der wichtigen Fußverkehrsachsen an den Einmündungen und Kreuzungen die Bordsteine bereits auf Nullniveau abgesenkt sind. Nur an wenigen Querungsstellen sind hohe Kanten (≥ 3 cm) zu finden, die die Fortbewegung

28 FGSV 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (W 1) (H BVA)

insbesondere von Gehbehinderten erschweren. Auch in den untersuchten Wohngebieten besteht an den Knotenpunkten in der Regel eine Absenkung auf Nullniveau. Für mobilitätseingeschränkte Personen bzw. zu Fuß Gehende mit Gehilfen, Rollstühlen oder Kinderwagen ist das ein großer Vorteil. Die Überwindbarkeit und damit Definition von Bewegungs- und Handlungsraum von seheingeschränkten Personen sind jedoch eingeschränkt. In den Ortsteilen Häger und Theenhausen wurden entlang der Hauptverkehrsstraßen bereits Doppelquerungen mit taktilen Elementen integriert.

Für den zentralen Stadtbereich könnte ein sukzessiver Umbau in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen (z.B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut); im Idealfall werden diese Umbauten aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z.B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen gekoppelt. Begonnen werden sollte entlang der Hauptfußverkehrsachsen wie den Straßen um die Gesamtschule und das Gymnasium oder die Schloßstraße. Im Anschluss wird eine Anpassung entlang der Hauptverkehrsstraßen und in den Wohngebieten empfohlen.

Umsetzung:	2022-2041	*Zeitaufwand*	■□□
Kostenschätzung:	*1,47 Mio. € (ca. 40.000 €/Knoten)*	*Kosten*	■■■■□
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	■■□
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen, Menschen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit verbessern	
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		F2, F5, F6, F10, R2; *ISEK: A2, F1*	

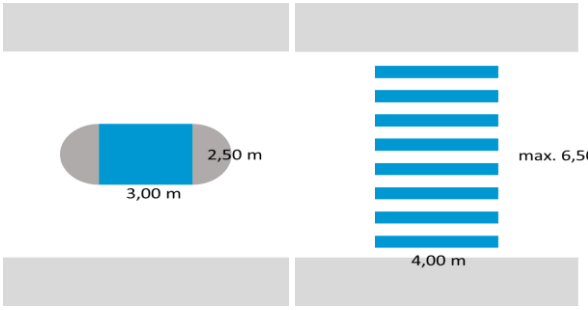
F5. Anpassungen zu barrierefreien Lichtsignalanlagen (LSA)

Zielsetzung	Steigerung der Akzeptanz und Verbesserung der Nutzbarkeit von LSA		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
Beschreibung	Lichtsignalanlagen, an denen zu Fuß Gehende mehr als 40 Sekunden warten müssen, führen dazu, dass sie – wenn möglich – bei Rot queren. Insbesondere in der Nähe von Bushaltestellen ist ein kurzer Phasenumlauf zu empfehlen. Außerdem sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass die Furt während einer Phase gequert werden kann, da das Warten auf Mittelinseln als unangenehm und abschreckend empfunden wird. Häufig entsprechen die Mittelinseln nicht den Mindestmaßen (vgl. Maßnahme F6). An jeder signalisierten Kreuzung sollte das Queren aus allen Seiten möglich sein. Folgende Maßnahmen führen zu einer fußverkehrsfreundlichen Anpassung von Lichtsignalanlagen. • Systematische Absenkung von Borden in Knotenpunkten sowie in Querungsbereichen (vgl. Maßnahme F4) • Anpassung der Umlaufzeiten auf fußverkehrsfreundliche Zeiten (insb. Verlängerung der Grünphasen und Reduzierung der Wartezeiten) • Abschaffung der Grünzeiten für den Fußverkehr auf Anforderung (insbesondere an Hauptverkehrsstraßen) und Einrichtung einer standardmäßigen Grünphase im Umlauf. • Prüfung einer eigenen Grünphase für den Fußverkehr (ohne gleichzeitiger Grünphase für Linksabbieger). • Anpassen/Verlängern der Räumgeschwindigkeit für Zu Fuß Gehende • Installation eines Blindenleitsystems sowie eines Auffindetons (auch nachts wahrnehmbar) Alle LSA in Werther (Westf.) sollten auf ihre Barrierefreiheit überprüft und entsprechend angepasst werden.		
Umsetzung:	2022-2026	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	*800.000 € (ca. 200.000 €/Knoten)*	*Kosten*	■ ■ ■ ■ □
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	■ ■ □
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Straßen.NRW	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	
Mögliche Hemmnisse		Leistungsfähigkeit des Knotens	

Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	F4, R2, ISEK *A2, F1*

F6. Neubau / Ausbau von barrierefreien Querungshilfen

Zielsetzung	Verbesserung der Durchlässigkeit des Netzes für Zu Fuß Gehende – v. a. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen		
Beschreibung	Neben der reinen Breite von Gehwegen ist auch der barrierefreie Ausbau der Wege und Querungsstellen Hauptkriterium für die Nutzbarkeit des Netzes. Ein regelmäßiges Angebot von Querungsmöglichkeiten bzw. Querungshilfen ist wichtig, um für Zu Fuß Gehende ein durchlässiges Netz zu schaffen – insbesondere für solche mit Mobilitätseinschränkungen. Diese müssen nicht immer durch LSA gesichert sein. Auch Maßnahmen, wie Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln oder Fahrbahnverengungen verbessern die Querungssituation bereits durch Verkürzung der Querungsdistanz oder das Gewähren von Vorfahrt. Für eine optimale Nutzung durch alle Gruppen müssen diese Querungsanlagen barrierefrei gestaltet sein. Dies betrifft insbesondere abgesenkte Bordsteine, Blindenleitlinien sowie ausreichende Aufstellflächen (vgl. Maßnahmenkarte). An Fußgängerüberwegen und Mittel-inseln ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullabsenkung) möglich. Bei Neubau wird diese Doppellösung in Zukunft standardmäßig eingebaut. Die bisher verwendete Nullabsenkung sollte sukzessiv ausgetauscht werden.		
Umsetzung:	2022-2026	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	*174.000 €*	*Kosten*	
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Straßen.NRW	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	



Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit verbessern
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	F2, F4, R2, ISEK D1, ISEK *A2*

F7. Schaffen/Umgestalten von kleinen Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum

Zielsetzung	Möglichkeiten für Pausen, Aufenthalt, Spiel und Verweilen im öffentlichen Raum
Zielgruppe	Alle Anwohnerinnen und Anwohner, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen und Seniorinnen und Senioren
Beschreibung	Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sind Orte der Immobilität – also des Ausruhens – auf ihrem täglichen Fußweg unabdingbar. Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten sind ein wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann. Regelmäßige Sitzmöglichkeiten schaffen gleichzeitig Aufenthaltsorte im Quartier, an denen Menschen sich begegnen können. So wird aktiv zur Belebung der Straßen und zur Steigerung der sozialen Sicherheit beigetragen. In Werther (Westf.) hat die Aufstellung von vielfältigen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum bereits einen hohen Stellenwert. Die Sitzgelegenheiten sollten regelmäßig geprüft und ggf. angepasst oder erneuert werden. Moderne Sitzgelegenheiten (z. T. auch Anlehngelegenheiten) können in ihrer Gestaltung vielfältig sein oder in und mit vorhandenen Elementen im öffentlichen Raum integriert werden. Hierbei sollte auch immer das Thema der Beschattung und Begrünung mitgedacht werden. Gleichzeitig sollen differenzierte Sitzgelegenheiten angeboten werden. So können drehbare Sitzpoller den Menschen ermöglichen, sich entgegen der Sonne hinzusetzen oder sich gegenseitig anzuschauen. Bei der Installation der Sitzmöglichkeiten wird auch in Zukunft darauf geachtet, dass die Gehgasse weiterhin den gesetzten Breitenstandards entspricht. Bestehende Sitzmöglichkeiten sollen, wenn notwendig, in ihrer Qualität aufgewertet werden. Der öffentliche Raum sollte auch für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Auch bei Spielgelegenheiten kann die Barrierefreiheit mitgedacht werden und so auch körperlich eingeschränkten Kindern die Teilhabe am Spielen ermöglichen. In diesem Rahmen ist es ebenfalls denkbar, die Kinder bei der Gestaltung des Raumes zu beteiligen, beispielsweise durch Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente oder indem der Raum gemeinsam gestaltet wird. Ergänzend zu den Sitzelementen sollten in regelmäßigen Abständen auch Spielelemente in der Innenstadt und entlang wichtiger Routen für Kinder (zur KiTa/Grundschule) integriert werden. Insbesondere auf den

	Plätzen in der Innenstadt (z. B. Alter Markt) fehlen bisher Möglichkeiten für Kinder.		
Umsetzung:	2022-2023	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	*19.000 €*	*Kosten*	
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior*innen, Kinder	
Fördermöglichkeiten			
Weiterer Nutzen		Verbesserung Verkehrssicherheit, Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität	
Mögliche Hemmnisse		Vandalismus	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten			

F8. Verbesserung des Sicherheitsgefühls

Zielsetzung	Die bestehenden Wege sollen zu allen Zeiten von allen Gruppen genutzt werden können.		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, Radfahrende, insbesondere Kinder, Frauen und ältere Menschen		
Beschreibung	Ein Gefühl der Sicherheit ist vor allem für Frauen und Mädchen sowie Senior*innen ein wichtiges Kriterium bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Räume mit schlechter Aufenthaltsqualität (z B. Heinrichstraße, Grünzug hinter der Gesamtschule) erzeugen häufig ein Gefühl der Unsicherheit und schränken damit die Bewegungsfreiheit von Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ein. Wichtige Punkte zum Abbau solcher Räume sind die Verbesserung der Orientierung, das Schaffen von Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit, von Beleuchtung und Belichtung, von Belebung und sozialer Kontrolle sowie die Beseitigung von Verschmutzungen. Für einen der identifizierten Räume (Unterführung Bielefelder Str. zwischen ZOB und Gesamtschule) wird derzeit ein einheitliches Konzept für die Neugestaltung der Unterführung auf Grundlage einer Maßnahme aus dem ISEK erstellt. Das Konzept soll zeitnah, voraussichtlich noch im Jahr 2021, umgesetzt werden. Ziel ist die Erneuerung der Zuwegung und des Tunnels mit einer künstlerischen Gestaltung und verbesserter Beleuchtung. Im Konzept wird auch eine Erneuerung der Zuwege sowie der Umlaufsperre (gemäß Vorgabe der ERA (FGSV 2010)) vorgesehen. Für diese Maßnahmenvorschläge wird eine Umsetzung empfohlen. Insbesondere eine zeitnahe Verbesserung der Beleuchtung ist wünschenswert. Die Beleuchtung und Gestaltung der Unterführung sollte hell sein. Ggf. ist auch Tagsüber eine Beleuchtung einzusetzen.		
Umsetzung:	2022	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	*30.000 €*	*Kosten*	
Personalaufwand	Bereits in Planungen des ISEK enthalten	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen	
Fördermöglichkeiten		-	
Weiterer Nutzen		-	
Mögliche Hemmnisse		-	

Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten *ISEK E3*

F9. Barrierearme Anpassung des Oberflächenbelags

Zielsetzung	Verbesserung der Begehbarkeit der Innenstadt mit Kinderwagen, Rollator sowie weiteren Mobilitätshilfen		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Familien		
Beschreibung	Insbesondere in der Innenstadt von Werther (Westf.) finden sich immer wieder kleinteilige, unebene Pflastersteine, die das Befahren mit Gehhilfen oder Kinderwagen unattraktiv machen. Es sollen extra behindertengerechte Flächen und Wege eingerichtet werden, die auf Grund ihrer baulichen Beschaffenheit speziell für die Nutzung durch den beschriebenen Personenkreis vorgesehen sind. Im ISEK wird dafür die Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes mit Vorschlägen zur einheitlichen Ausführung empfohlen. Für die Erstellung wurden bereits Angebote eingeholt. Aus Sicht des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit sollten folgende Bausteine bei der Umsetzung einbezogen werden. Ein Blinden-Wegeleitsystem ist als Orientierungsgeber zu integrieren (vgl. Maßnahme F10). Zudem sollten barrierefreie Wegeverbindungen hergestellt werden. Dafür können grundsätzlich zwei Maßnahmen durchgeführt werden: • Neupflasterung der Bereiche/ von Gehbereichen oder des gesamten Innenstadtbereichs (zur Schaffung einer einheitlichen Gestaltung) • Verbesserung der Begehbarkeit der bestehenden Pflastersteine Glätten der Oberflächen und Verfüllen der Fugen (Freilegen und Stabilisieren der Pflasterfugen, Pflastersteine schleifen, Abflammen der Pflasteroberflächen (Rutschfestigkeit)) Dabei sollten flache Ablaufrinnen verwendet werden, die ohne Probleme mit dem Rollstuhl überquert werden können (Kombi-Lösungen möglich, z.B. Straßenablauf mit integriertem Leitstreifen). Die Neupflasterung des gesamten Innenstadtbereiches ist eine umfassende Maßnahme mit einem längeren Zeithorizont. Daher wird eine zeitnahe Nachbesserung in Abschnitten (z. B. Ravensberger Straße, Alter Markt, Rosenstraße, Tiefenstraße) mit lockerem Pflaster und starker Querneigung vorgeschlagen. In diesen Abschnitten sollte eine Begradigung des Querschnitts und eine Verfestigung der Pflastersteine angestrebt werden, um die Begehbarkeit mit Gehhilfen etc. zu erleichtern und die Stolpergefahr zu verringern.		
Umsetzung:	2022-2031	*Zeitaufwand*	■■□□
Kostenschätzung:	*974.000 € (ca. 300.000 € für Anpassung des Pflasterbelags in der Innenstadt)*	*Kosten*	■■■■□

Personalaufwand	Bereits in Planungen des ISEK enthalten	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
Federführung/Initiator *und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	
Fördermöglichkeiten		FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit verbessern	
Mögliche Hemmnisse		kostenintensiv	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		F10, ISEK *A1, ISEK A2, ISEK C4*	

F10. Einrichtung eines Blindenleitsystems

Zielsetzung	Eigenständige Orientierung und durchgehende Begehbarkeit, verbesserte Erreichbarkeit von Haltestellen		
Zielgruppe	Seheingeschränkte, Blinde		
Beschreibung	Linien geben Orientierung, sowohl Sehenden als auch Blinden. Die beiden zentralen Linien im Stadtraum werden durch die Häuserkante und den Verlauf der Fahrbahn definiert. Während für Sehende die einfache Erfassbarkeit des Straßenraums zur Fortbewegung mit allen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung ist, ist der Anspruch durch Seheingeschränkte und Blinde wesentlich höher. Für jene werden drei Leitlinien im Bereich des Fußverkehrs unterschieden: die innere Leitlinie, die äußere Leitlinie und Leitsysteme. Die innere Leitlinie eines Gehwegs wird durch Grundstücksgrenzen oder Häuserkanten definiert. Sie sollte weitestgehend taktil mit einer mindestens 3 cm hohen Kante abgesetzt werden und frei von störenden Einflüssen, wie Stufen zum Hauseingang oder fehlender Grünschnitt, sein. Die äußere Leitlinie eines Gehwegs wird in der Regel durch den Bordstein definiert. Dieser sollte im Verlauf durch eine mindestens 3 cm hohe Kante taktil ertastbar sein. Fehlt die innere und/oder die äußere Leitlinie durch parkende Fahrzeuge, historisch bedingte ungleiche Häuserkanten, Verkaufsstopper, eine niveaugleiche Straßenraumgestaltung und Ähnlichem, ersetzt ein kontrastreich abgesetztes Blindenleitsystem diese. Dabei gibt das Leitsystem die Laufrichtung vor und ist taktil, ggf. auch akustisch, durch erstastbare Materialwechsel und Strukturoberflächen erkennbar. Für die Innenstadt von Werther (Westf.) mit wechselnden Kanten und unterschiedlichen Oberflächenbelägen sollte ein durchgängiges Leitsystem eingerichtet werden. Die Bewegungsräume sind freizuhalten (Poller, Blumenkübel, Infopoints, Lampenmaste, Werbetafel müssen mindestens 100 cm Abstand voneinander haben (Gehbereich)).		
Umsetzung:	2022-2031	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	*46.000 €*	*Kosten*	■ ■ □ □ □
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	■ ■ □
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
Federführung/Initiator *und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohner*innen, Seheingeschränkte, Blinde	
Fördermöglichkeiten		Städtebauförderung, FöRi-Nah, max. 80 %	

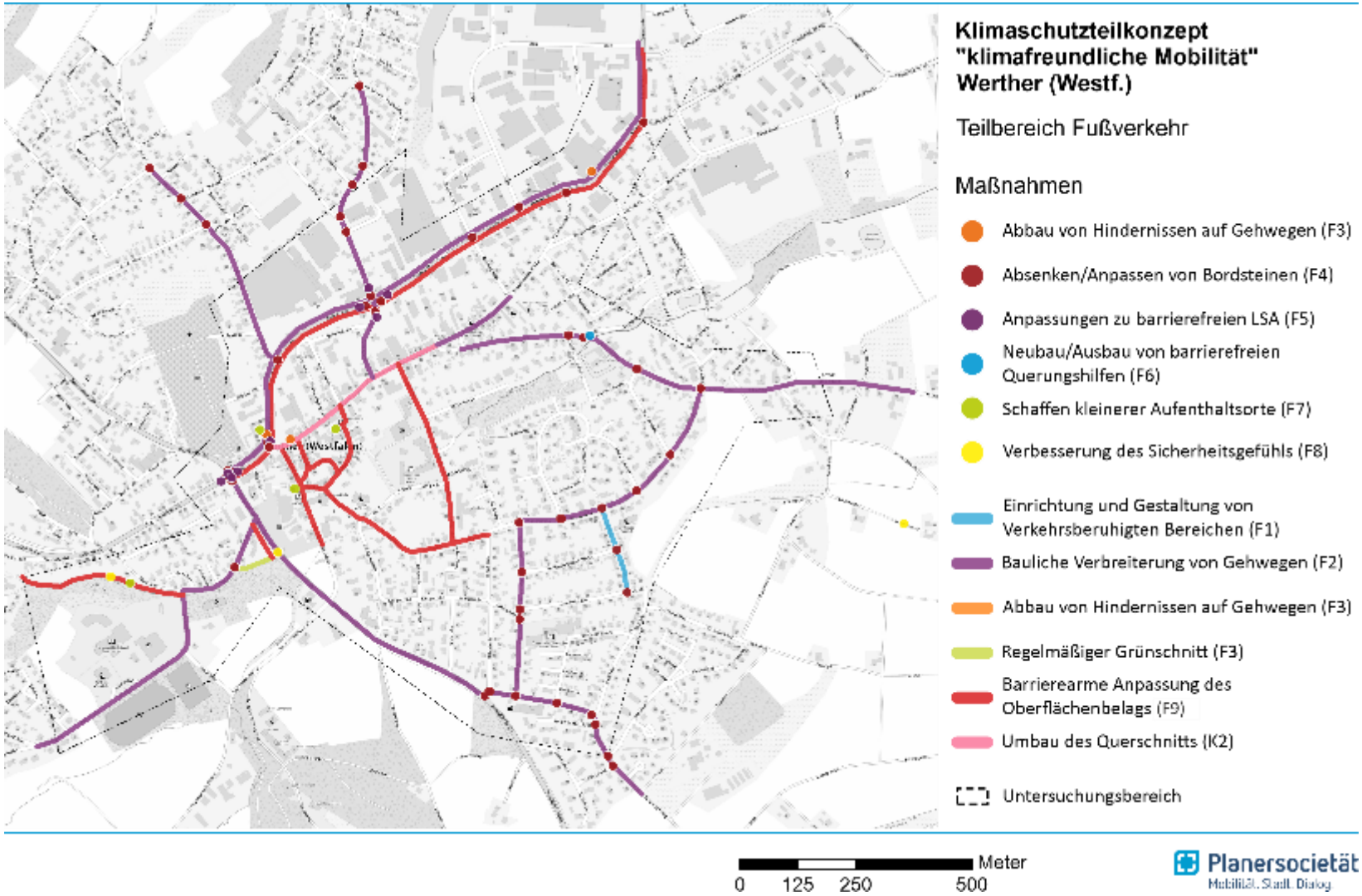
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit verbessern
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	F9, ISEK *A2*

F11. Verbesserung der Verfügbarkeit von Toiletten

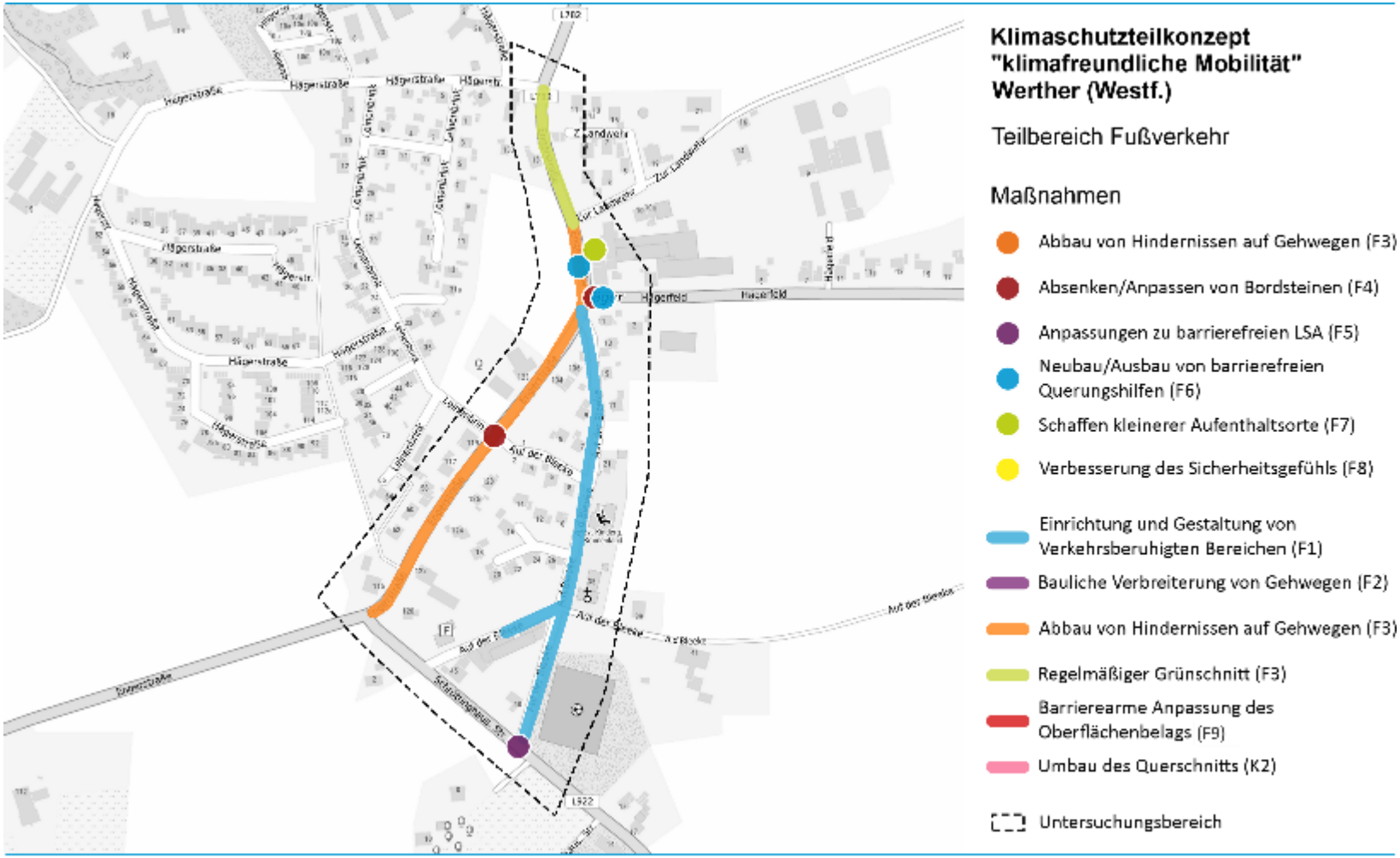
Zielsetzung	Verbesserte Verfügbarkeit und Nutzbarkeit von Toiletten zur Sicherung der Mobilität und des Aufenthalts im öffentlichen Raum.		
Zielgruppe	Alle Besucherinnen und Besucher der Innenstadt, insbesondere Menschen mit erhöhtem Bedarf (z. B. durch Schwangerschaft, Krankheit, Alter)		
Beschreibung	Das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen bzw. aufzuhalten und beeinflusst ihren Aktionsradius. Die Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen ist besonders im Unterhalt teuer, da durch Vandalismus immer wieder kostenintensive Schäden entstehen. Die bestehenden öffentliche Toilettenanlagen sollten daher gut aufzufinden und gut unterhalten werden. Derzeit gibt es in der Innenstadt lediglich am ZOB und im Rathaus (während Corona-Pandemie geschlossen) öffentliche Anlagen, die jedoch noch nicht beschildert sind. Hier sollte die Auffindbarkeit durch Beschilderung an verschiedenen Orten in der Innenstadt verbessert werden. Die Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette" könnte das Angebot zudem ausweiten. Idee dieses Projekts ist es, dass die Kommune einen Teil der Betriebskosten der Toiletten privater Einrichtungen wie Gastronomen und Einzelhändler übernimmt und dafür die Toiletten nutzbar sind. Mit einem Aufkleber werden die teilnehmenden Einrichtungen erkenntlich und weiteres Informationsmaterial informiert über die Standorte (vgl. Website Nette Toilette).		
Umsetzung:	2022	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	*Nicht bezifferbar*	*Kosten*	
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe ca.* 35 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.)**, Gastronomie und Einzelhandel	
Fördermöglichkeiten			
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Aufenthaltsdauer	
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		Ü3	

4.3.2 Karten Fußverkehrsmaßnahmen

Maßnahmenkarte Innenstadt



Maßnahmenkarte Häger



4.4 Radverkehr

Radverkehr als System zu planen, ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung (vgl. BMVI 2020: 12). Nur wenn alle erforderlichen Komponenten zusammengreifen, nutzen mehr und mehr Menschen das Fahrrad auf Wegen im Alltag und in der Freizeit. Zum System Radverkehr gehören Infrastruktur (Radwege etc.), Serviceangebote und Kommunikation rund ums Radfahren.

Ein ungefährer Mittelbedarf für die Radverkehrsförderung wurde in einem Kurzgutachten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 ermittelt. Dabei wurde festgestellt, „dass ein Hauptteil der Aufgaben der Radverkehrsförderung sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch in Bezug auf die so genannten weichen Maßnahmen auf Seiten der Kommunen liegen"[29]. Der Mittelbedarf, um je nach Ausgangssituation[30] und Zielperspektive insgesamt einen guten Standard zu erreichen, liegt bei 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.

Tabelle 9: Mittelbedarf für die Radverkehrsförderung nach NRVK 2020 (Angaben in €)

	Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	**Infrastruktur** (betriebliche Erhaltung)	**Abstellanlagen**	**Nicht investive Maßnahmen** (u.-a. Kommunikation)	**Weitere Maßnahmen** (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	**Gesamtsumme**
Einsteiger	5-12	1,10	1,10-2,50	0,50	0,50-2	8-18
Aufsteiger	8-12	1,70	1,20-1,50	0,50	1-2	13-18
Vorreiter	12	3	0,10-0,80	1	2	18-19

Quelle: Planersocietät auf Grundlage BMVBS 2012

Standards der Infrastruktur – StVO und ERA

Der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur liegen neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) vor allem die ERA der FGSV aus dem Jahr 2010 zu Grunde. In diesem Grundlagenwerk werden auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben. Die ERA sind nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen[31]. Die Festlegungen haben sich zu einem allgemein anerkannten Ausbaustandard entwickelt.

29 BMVBS 2012, S. 63

30 Kommunen, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger"), Kommunen, die in der Radverkehrsförderung fortgeschritten sind („Aufsteiger") und Kommunen mit einem hohen Niveau der Radverkehrsförderung („Vorreiter").

31 vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5

Gerade vor dem Hintergrund der Vermehrung von Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsarten zu schaffen. Nach § 2 Abs. 1 StVO benutzen Radfahrende im Regelfall mit den anderen Fahrzeugen die Fahrbahn. Bei der Nutzung von Infrastrukturen auf der Fahrbahn, ist das Konfliktpotenzial reduziert und der Radverkehr wird beschleunigt. Für den Komfort und die Sicherheit der Radfahrenden ergeben sich so weitere Vorteile:

- Radfahrende fahren seltener in die falsche Fahrtrichtung.
- Radfahrende sind für den motorisierten Verkehr besser zu sehen, besonders an Kreuzungen und Zufahrten, wo es häufig zu Unfällen kommt.
- In Knotenpunkten können Radfahrende mit dem Kfz-Verkehr oder separat signalisiert werden.
- Bei Radfahrstreifen (teilweise auch bei Schutzstreifen) können Radfahrende in Knotenpunkten an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren und so den toten Winkel des motorisierten Verkehrs verlassen.

Gleichzeitig ist jedoch auch zu beachten, dass fast die Hälfte aller Radfahrenden sich im Straßenverkehr grundsätzlich (eher) unsicher fühlt[32]. Die am häufigsten genannten Gründe hierfür sind fehlende separate Radwege sowie zu viel Kfz-Verkehr[33]. Vor diesem Hintergrund ist dies im Rahmen der Konzeption der Maßnahmen zu durchdenken sowie die Verhältnisse vor Ort zu berücksichtigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden sollte bei allen Radfahrenden hoch sein – einen Beitrag können hier auch kommunikative Maßnahmen zur Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme leisten.

Radverkehr im Bereich von Knotenpunkten

Radverkehrsführungen an Knotenpunkten sind wegen der erhöhten Unfallgefahr bei kreuzenden Verkehrsströmen eine erhöhte gestalterische Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Radwegeinfrastrukturen sollen intuitiv genutzt werden können. Hierfür ist es notwendig, dem Radverkehr auch in Knotenpunkten und Einmündungen die Führung zu verdeutlichen. Die Sicherheit des Radverkehrs wird durch das Verdeutlichen der Führung für andere Verkehrsteilnehmer erhöht – insbesondere dann, wenn die Furten des Radverkehrs zusätzlich farbig markiert werden. Darüber hinaus machen Markierungen den Radverkehr als ein wichtiges Verkehrsmittel im Straßenraum sichtbar.

Radfurten sind an Kreuzungen und Einmündungen bei baulich angelegten Radwegen sowie Radfahrstreifen nach Möglichkeit zu markieren, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs am Knotenpunkt zu erhöhen. Eine Radfurt besteht aus einem unterbrochenen Breitstrich. Zur Verdeutlichung des Radverkehrs sind an Kreuzungen und in Einmündungen zwei Piktogramme „Radfahrer" (verzerrt, verkleinert) quer zur Fahrtrichtung des Radfahrenden zu applizieren.

32 Vgl. BMVI 2017

33 Vgl. BMVI 2017

4.4.1 Rechtliche Grundlagen zur Ausweisung von Radwegen (Radwegebenutzungspflicht)

Die Radwegebenutzungspflicht ist ein rechtlich normiertes Instrument, um den Radverkehr zur Benutzung eines beschilderten benutzungspflichtigen Radweges zu zwingen. Die Anordnung der Benutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörde unterliegt dabei strengen rechtlichen Schranken, deren Einhaltung für die Herstellung einer rechtssicheren Beschilderung dringend anzuraten ist. Laut Gesetz gehören Radfahrer auf die Straße. Und auch eine Vielzahl von Studien hat belegt, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen.

StVO-Novelle

Mit der Novellierung der StVO im Jahr 2016 dürfen benutzungspflichtige Radwege außerorts und benutzungspflichtige Radfahrstreifen innerorts angeordnet werden, wenn keine besondere Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO vorliegt. Begründet wird dies damit, dass aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (bis zu 100 km/h) außerhalb geschlossener Ortschaften eine generelle Gefahr vorliegt, die eine Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs nötig macht[34]. Innerorts ist das Anlegen von benutzungspflichtigen Radfahrstreifen generell und ohne konkrete Gefahrenlage zulässig[35]. Der Gesetzgeber geht hier davon aus, dass ein solcher Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m aufweist[36]. In den ERA wird als Regelmaß ein Wert von 1,85 m vorgegeben. Sollen benutzungspflichtige Infrastrukturelemente genutzt werden, sind die baulichen Voraussetzungen der Breite sowie die besondere Gefahrenlage zu erfüllen. Weder in der StVO noch in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sind Hinweise dazu zu finden, wie sich die besondere Gefahrenlage darstellt. Die FGSV gibt durch eine Einteilung in Belastungsbereiche erste Anhaltspunkte (vgl. *Belastungsbereiche*)[37]. Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen (vgl. *Unfallzahlen*). Die Gefahrenlage kann demnach nur auf Grundlage aktueller, ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden.

„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht […] erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen"[38].

Z**entrale bauliche Voraussetzungen** zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass…

- ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, wenn der Gehweg vom Rad- und Fußverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt wird.

34 vgl. § 45 Abs. 9 S. 3 und BGBl Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung 2016

35 vgl. ebd.

36 vgl. ebd.

37 vgl. FGSV/ERA (2010)

38 VwV StVO zu §2 Abs. 4, Satz 2

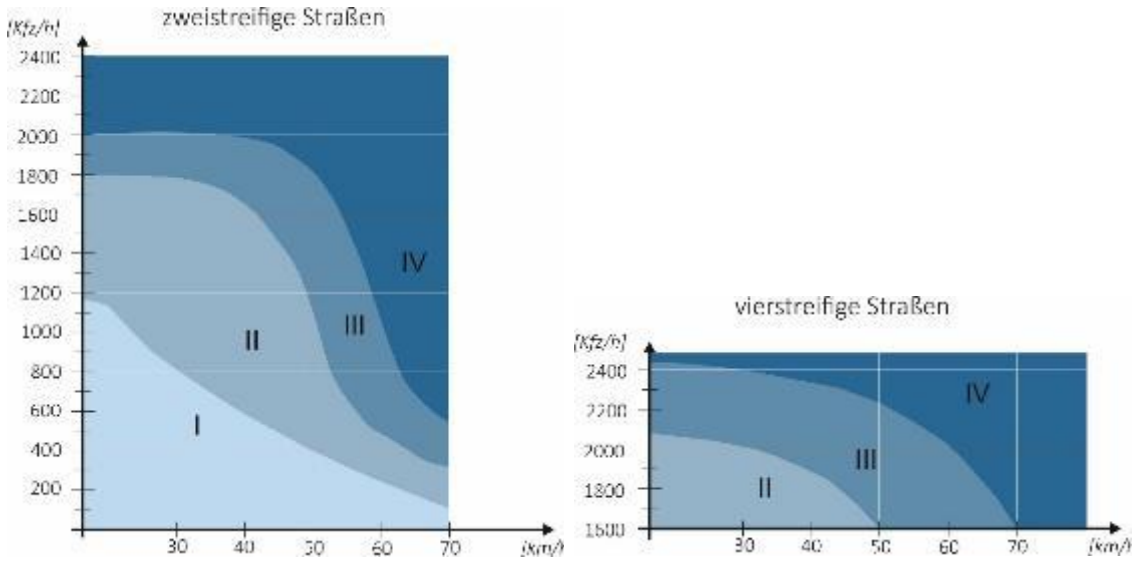
- von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann.
- der Radweg eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand (Breite, Befestigung, frei von Hindernissen) aufweist.
- eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt. Die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein. Der Radverkehr ist rechtzeitig vor dem Knoten auf die Fahrbahn zu führen.

Darüber hinaus stärkt die StVO-Novelle des Jahres 2020 den Radverkehr in verschiedenen Aspekten. Eingeführt wurden mit ihr unter anderem die Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradzonen, zur Anordnung von Grünpfeilen für den Radverkehr sowie eine vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung.

Kfz-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit | Belastungsbereiche

Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrende auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen[39].

Abbildung 67: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010)



Quelle: Planersocietät nach ERA (FGSV 2010)

Belastungsbereich I	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.
Belastungsbereich II	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht

39 vgl. FGSV (2010)

	notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei") sind empfohlen.
Belastungsbereich III	Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.
Belastungsbereich IV	Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

Unfallzahlen

Gab es fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr oder fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren bzw. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden auf demselben Streckenabschnitt, so ist die Gefahrenlage zu hoch, um die Fahrbahn freizugeben[40]. Hierbei handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, welche bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung speziell betrachtet werden.

4.4.2 Radverkehr in kommunalen Stellplatzsatzungen

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

Die BauO NRW definiert für die Kommunen verschiedene Regelungsmöglichkeiten und Handlungsspielräume (vgl. § 48 Abs. 3 Nr. 1 – 8 BauO NRW). Durch diese ergibt sich die Möglichkeit über eine kommunale Stellplatzsatzung örtliche Begebenheiten, Herausforderungen und verkehrspolitische Ziele nicht nur bei den Regelungen zu notwendigen Kfz-Stellplätzen, sondern auch zu notwendigen Fahrradabstellplätzen auf privatem Grund zu adressieren. Die mit dem Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Werther (Westf.) einhergehenden Ziele können so stärker mit der städtebaulichen Entwicklung verzahnt sowie auf den privaten Raum ausgedehnt werden. Hierdurch kann langfristig Einfluss auf die Etablierung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten und die Förderung des Radverkehrs genommen werden.

Nachfolgend sind Möglichkeiten aufgeführt, wie durch die der Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung für Werther (Westf.) im Bereich des Radverkehrs Akzente gesetzt werden können. Hierbei ist zu beachten, dass der Kommune hierbei viele Ansätze zur Verfügung stehen und die aufgeführte Kategorisierung nur einen gutachterlichen Vorschlag darstellt. Die Thematik kommunale Stellplatzsatzung wird im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr in Kap.4.6 umfassender behandelt. Nach der BauO NRW ist es den Kommunen durch kommunale Stellplatzsatzungen möglich:

- individuelle Vorgaben zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen zu machen. Diese Vorga-

40 vgl. FGSV (2003)

ben können sich auf den Standort (z.B. in Eingangsnähe, ebenerdig erreichbar, im Gebäude), die Größe (Flächenbedarf pro Fahrradabstellplatz), die Anzahl (Stellplatzschlüssel für Fahrräder) sowie die Beschaffenheit (Festlegung einer Standardqualität für Fahrradabstellplätze) der Fahrradabstellplätze beziehen.

- besondere Maßnahmen die den Radverkehr fördern zur Minderung des Kfz-Stellplatzbedarfs heranzuziehen. Beispiele hierfür sind:
    - Herstellung von Fahrradabstellplätzen deren Qualität über die festgelegten Standards hinaus geht (z.B. Witterungsschutz, Abschließbarkeit, Flächen für Spezialräder, usw.)
    - Vorhalten / Schaffen besonderer Radinfrastrukturen (z.B. Luftpumpstation / Fahrradwerkstatt am Vorhaben, zur Verfügung stellen eines Quartierslastenrads, Integration einer Fahrradverleihstation, Vorhalten von Umkleiden / Duschen an gewerblichen Vorhaben für Pendler die mit dem Rad kommen, usw.)
- bis zu 25% der notwendigen Kfz-Stellplätze durch die zusätzliche Schaffung von Fahrradabstellplätzen im Verhältnis von 1:4 (vier Fahrradabstellplätze pro Kfz-Stellplätz) zu reduzieren (§ 48 Abs. 3 Satz 7)
- die Ablösung auf die Herstellungspflicht von Fahrradabstellplätzen auszuweiten

Das Instrument einer kommunalen Stellplatzsatzung kann unter Einbezug der dargestellten Möglichkeiten einen erfolgreichen Baustein der kommunalen Radverkehrsförderung darstellen, da insbesondere die Quell- und Zielorte für den Radverkehr qualifiziert werden. Zusammen mit den weiteren Maßnahmen der Netz- und Maßnahmenentwicklung für die Stadt Werther (Westf.) (siehe 4.3.3) ergibt sich das Potenzial den Radverkehr in Werther (Westf.) deutlich zu stärken.

4.4.3 Netz- und Maßnahmenentwicklung für die Stadt Werther (Westf.)

Für die Stadt Werther (Westf.) liegen mit dem Alltagsradwegekonzept des Kreises Gütersloh sowie dem der Regiopolregion Bielefeld bisher vornehmlich überörtliche Konzeptionen und Maßnahmen vor. Im Rahmen der Netzkonzeption wurden diese auf innerörtliche Verbindungen und eine bessere Anbindung der Stadtteile erweitert sowie das Hauptaugenmerk auf solche Strecken gelegt, die sich in Baulast der Stadt Werther (Westf.) befinden und somit für die Umsetzung von Maßnahmen einen kürzeren Zeitrahmen benötigen (vgl. Abbildung 46 und Kap. 1.4.4).

Das Alltagsradwegenetz des Kreises verläuft auf den regional bedeutsamen Verbindungen in die umliegenden Städte und Ortschaften auf den Routen der übergeordneten Netze. Diese direkten Routen entlang der Hauptverkehrsstraßen haben das höchste Potenzial eine hohe Anzahl von Nutzenden zu generieren. Daraus leiten sich sowohl Anforderungen an die bauliche Infrastruktur ab als auch die Priorisierung der jeweiligen Maßnahme. Konkret vorgeschlagen wird dabei die Neuanlage eines Radwegs an der Bielefelder Straße (L785) zwischen Mittelstraße und Stadtgrenze Werther (Westf.) / Bielefeld sowie die Einrichtung eines Radfahrstreifens an der Bielefelder Straße zwischen Mittelstraße und Knoten Borgholzhausener Straße / Enger Straße / Bielefelder Straße / Haller Straße. Auch an der Borgholzhausener Straße soll bis zur Stadtgrenze Werther

(Westf.) / Borgholzhausen ein Radfahrstreifen angelegt werden. In Richtung Süden ist auf der Haller Straße ab dem Knotenpunkt zunächst die Anlage eines Schutzstreifens vorgesehen, ehe auf die Osningstraße geführt wird wo eine Verbreiterung der bestehenden Radverkehrsanlage erfolgen soll. Ab Esch in Richtung Häger soll die bestehende Anlage verbreitert werden und im Anschluss daran als Lückenschluss die Neuanlage eines Radweges erfolgen.

Ähnliche Routenführungen verfolgt auch das Radverkehrskonzept für die Regiopolregion Bielefeld. Auch hier findet ein Anschluss an das Oberzentrum Bielefeld über die Bielefelder Straße (L785) statt, die Verbindung zwischen Halle, Werther (Westf.) und Spenge über die Osningstraße, Haller Straße und Engerstraße.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind laut StVO Straßen (richtigerweise Fahrbahnen), die ausschließlich Radfahrenden vorbehalten sind. Gekennzeichnet werden sie durch das Verkehrszeichen 244.1. (siehe Abbildung rechts). Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Radverkehr. Anderer Verkehr, wie allgemeiner Kfz-Verkehr oder Kfz-Anliegerverkehr, kann per Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen ausnahmsweise zugelassen werden (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h wie Radverkehr). Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen grundsätzlich nebeneinander fahren. Wenn Kfz-Verkehr zugelassen ist, darf dieser den Radverkehr weder gefährden noch behindern. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. (vgl. Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO).

Einsatzkriterien

In der VwV-StVO werden die Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen konkretisiert. Auf Fahrradstraßen darf der Kfz-Verkehr nur gering sein, z. B. Anliegerverkehr (vgl. VwV StVO: zu § 31 (2) Abs. 3 StVO). Zudem kommen Fahrradstraßen nach VwV-StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Alternative Führungen für den Kfz-Verkehr müssen gegeben sein. (vgl. VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße)

Mit der derzeit in Erarbeitung befindlichen StVO-Novelle 2020 ist mit einer Lockerung und Konkretisierung der Kriterien für die Einrichtung von Fahrradstraßen zu rechnen.

Gestaltung

Die Fahrbahnbreite beträgt für einen bequemen Begegnungsverkehr zwischen jeweils zwei Radfahrenden mindestens 4,0 m in der Regel aber 4,5 m – 5 m. Sicherheitsabstände von mindestens 0,5 m zu Längsparkständen und 0,75 m zu Schräg- und Senkrechtparkständen sind einzuhalten. Die Sicherheitstrennstreifen sind durch Markierungen eindeutig zu kennzeichnen, ggf. unterstützt durch Piktogramme, die den Fahrweg des Radfahrers kennzeichnen. Größere Fahrbahnbreiten sind zu vermeiden, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu dämpfen und Überholungen zu unterbinden. Wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kfz nicht zulässig ist oder hohe Radverkehrsstärken das Überholen unterbinden, können größere Fahrbahnbreiten genutzt werden.

Eine möglichst einheitliche Gestaltung der gesamten Fahrradstraße ist erforderlich, um die Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten und die Orientierung der Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen. Es gibt allerdings bisher keine deutschland- oder landesweiten Bestimmungen für eine Gestaltung. In der Regel eignen sich bituminöse Oberflächen am besten, da sie am komfortabelsten und sichersten für den Radverkehr sind. Engfugiges, in Längsrichtung verlegtes Betonsteinpflaster ohne Fase kann als Gestaltungsalternative genutzt werden, wenn eine dauerhafte Qualität auch bei Befahrung durch Schwerlastfahrzeuge (Müllabfuhr etc.) gewährleistet. Eine gute Qualität der Oberfläche ist Grundvoraussetzung für eine gute Akzeptanz der Fahrradstraßen.

Abbildung 68: 5 m breite, Bituminöse Fahrbahn der Fahrradstraße (Kamen, Bahnhofstraße)

Quelle: Planersocietät

Abbildung 69: Farblich abgesetzter und einheitlich gepflasterte Fahrradstraße (Rendsburg)

Quelle: Planersocietät

4.4.4 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Folgende Maßnahmenpakete wurden für die Stadt Werther (Westf.) entwickelt:

R1 Radverkehrsnetz entwickeln und Netzlücken schließen

R2 Anpassung der Radinfrastruktur an Knotenpunkten

R3 Einrichtung von Fahrradstraßen

R4 Einrichtung von Fahrradzonen

R5 Ausbau von Abstellanlagen

R6 Einrichtung eines Fahrradverleihsystems für Werther (Westf.)

R1: Radverkehrsnetz entwickeln und Netzlücken schließen

Zielsetzung	Gestaltung eines sicheren und attraktiven Wegenetzes für den Radverkehr, attraktive Gestaltung der Infrastruktur und Schließen der Netzlücken		
Zielgruppe	Radfahrende, Schüler*innen		
Beschreibung	Priorität hat die Einrichtung und Ausgestaltung eines durchgängig befahrbaren Radroutennetzes. Daher wurde der derzeitige Standard der kommunalen Verbindungswege im entwickelten Radverkehrsnetz in der Bestandsanalyse ermittelt bzw. auf die bereits bestehenden Konzepte zurückgegriffen. Darauf aufbauend wurden dann gewünschte zukünftige Führungsformen formuliert. Zur Umsetzung eines attraktiven Wegenetzes sollte das entwickelte Netz auf- und ausgebaut und die vorgeschlagenen Führungsformen hergestellt werden. Dazu gehören ggf. auch die Prüfung der Auflösung von Radwegebenutzungspflichten und weitere Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs. Im Rahmen der Bestandsaufnahme sowie der Beteiligungsverfahren konnten auf dem Stadtgebiet von Werther (Westf.) einige Lücken – also Abschnitte im Netz ohne Radinfrastruktur – definiert werden. Dies betrifft sowohl Abschnitte im kommunalen als auch im übergeordneten Straßennetz. Die einzelnen Abschnitte sind näher zu planen (Ausführungsplanung). Bei umfassenderen Maßnahmen sind die Bürger*innen zu beteiligen. Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen. Neben zahlreichen Hauptverkehrsstraßen bildet derzeit auch der Stadtpark eine Netzlücke. Hier wird z. B. die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges empfohlen. Neben der Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. -zonen (vgl. Maßnahme R3/R4) sind zudem vorrangig die Lücken entlang der Hauptverkehrsstraßen zu schließen (z. B. Engerstraße, Jöllenbecker Straße).		
Umsetzung:	2022-2036	*Zeitaufwand*	■■■
Kostenschätzung:	10,32 Mio. €[41]	*Kosten*	■■■■■
Personalaufwand	Ca. 600 Stunden/Jahr	*Priorisierung*	■■■

[41] Davon rund 3 Mio. € für den Ausbau bestehender Anlagen und rund 7 Mio. € für den Neubau von Anlagen; dabei findet hier wie im Maßnahmentext beschrieben keine ausdrückliche Differenzierung in der Baulast statt, Teile der Summe können somit bei anderen Baulastträgern liegen.

THG Einsparpotenzial:	*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe über die Maßnahmen R1-R2 und R4-R5 ca.* 90 t/Jahr
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*	**Stadt Werther (Westf.),** Kreis Gütersloh, Regiopole Bielefeld, Straßen.NRW
Fördermöglichkeiten	Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Signalwirkung zur Förderung des Radverkehrs
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	F2, F4, ISEK *A2, , F3*

R2: Anpassung der Radinfrastrukturen an Knotenpunkten

Zielsetzung	Fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Gestaltung der Knotenpunkte		
Zielgruppe	Radfahrende, Schüler*innen		
Beschreibung	Knotenpunkte stellen ein hohes Potenzial für Unfälle dar. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangsituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung sind hierfür verantwortlich. In Werther (Westf.) wird der Radverkehr oftmals umwegig gemeinsam mit dem Fußverkehr über Knotenbereiche geführt. Das Führen von Radfahrenden auf der Fahrbahn ist dagegen eine gute Möglichkeit, um mit Markierungen in Knotenpunkten die Regelungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen. Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen. Dabei sollten vorrangig die Knotenpunkte an den Hauptverkehrsstraßen (z. B. Engerstraße, Haller Str.) und in zukünftigen Fahrradstraßen überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Zur Steigerung der Attraktivität sowie Verkehrssicherheit des Radverkehrs an Knotenpunkten sind verschiedene Maßnahmen möglich. Diese sind entsprechend der örtlichen Gegebenheiten anzuwenden und anzupassen. • Markieren von Aufstellflächen und Furten für den Radverkehr • Aufstellen von LSA für den Radverkehr • Berücksichtigung des Radverkehrs und dessen Räumungsgeschwindigkeit in der Signalisierung • Konsequente Einrichtung und Verfolgung von Halte- und Parkverboten in Kreuzungsbereichen Im Zuge des Konzepts wurde beispielhaft ein Vorschlag für die Radverkehrsführung am Knoten Engerstraße / Bielefelder Str. sowie am Knoten Alte Bielefelder Straße / Bielefelder Straße entwickelt.		
Umsetzung:	2022-2031	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	30.000 – 150.000 € pro Knoten	*Kosten*	■ ■ ■ □ □
Personalaufwand	Zusammen mit R1 ableistbar	*Priorisierung*	■ ■ □
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe über die Maßnahmen R1-R2 und R4-R5 ca.* 90 t / Jahr	

Federführung/Initiator *und weitere Akteure*	**Stadt Werther (Westf.),** Kreis Gütersloh, Regiopole Bielefeld, Straßen.NRW
Fördermöglichkeiten	Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Signalwirkung zur Förderung des Radverkehrs
Mögliche Hemmnisse	
Verweis auf andere Maßnahmen (auch ISEK)	F4, F5, ISEK *A2*

R3: Einrichtung von Fahrradstraßen[42]

Zielsetzung	Einrichtung und Etablierung von Fahrradstraßen		
Zielgruppe	Radfahrende, Schüler*innen		
Beschreibung	Eine Fahrradstraße (Z. 244.1 und 244.2) darf nicht von anderen Fahrzeugen als dem Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV benutzt werden. Allerdings können (und werden in der Praxis auch in großer Zahl) Fahrradstraßen auch für weitere Verkehrsarten freigegeben werden. Für den Fahrverkehr gilt dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Darüber hinaus hat der Radverkehr Vorrang. Das heißt, dass dieser weder gefährdet noch behindert werden und auch nebeneinander fahren darf. Wenn nötig müssen die weiteren freigegebenen Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit weiter reduzieren. Daher kommt Fahrradstraßen im Allgemeinen eine hohe Signalwirkung hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs zu und sorgt gerade auch im Umfeld von Schulen und anderen sensiblen Einrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. An Knotenpunkten können Fahrradstraßen bevorrechtigt werden (ggf. unterstützt durch Rotmarkierung und Fahrbahnanhebung). Parallel dazu müssen großangelegte Informationskampagnen dafür sorgen, dass alle Verkehrsteilnehmenden über die Gebote und geltenden Regeln in Fahrradstraßen informiert sind. Dies kann mit allgemeinen Informationen in der Presse sowie mittels Flyer der Fall sein, sollte vor allem aber auch ortspezifisch im Rahmen der Einrichtung vorgenommen werden. Im Rahmen der Einrichtung von Fahrradstraßen außerorts sollte zudem die Landwirtschaft frühzeitig einbezogen und für das Thema sensibilisiert werden. Als erste Fahrradstraßen werden der Schwarze Weg und abschnittsweise die Straße Meyerfeld vorgeschlagen (weitere Vorschläge s. Maßnahmenkarte).		
Umsetzung:	2022-2026	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	*Je nach Maßnahme (reine Beschilderung oder auch Markierungsarbeiten) ca. 85€ pro lfd. Meter*	*Kosten*	

[42] Bei Maßnahmen mit dieser Einfärbung handelt es sich um die identifizierten Leuchtturmprojekte

Personalaufwand	Ca. 200 Stunden zur Vorbereitung plus Markierung etc.	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		ca. 160 t/Jahr	
Federführung/Initiator *und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Anwohnende, ggf. Kreis Gütersloh oder Stadt Bielefeld (zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen)	
Fördermöglichkeiten		Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah/Sonderprogramm Stadt und Land, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit, Signalwirkung zur Förderung des Radverkehrs	
Mögliche Hemmnisse		Herbeiführen der Akzeptanz in allen Bevölkerungsgruppen	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		F2	

R4: Einrichtung von Fahrradzonen

Zielsetzung	Einrichtung und Etablierung von Fahrradzonen		
Zielgruppe	Radfahrende, Schüler*innen		
Beschreibung	Eine Fahrradzone (Z. 244.3 und 244.4) darf, genau wie eine Fahrradstraße, zunächst ausschließlich vom Radverkehr genutzt werden. Auch diese darf jedoch für andere Fahrzeuge freigegeben werden. Für den Fahrverkehr gilt dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Darüber hinaus hat der Radverkehr Vorrang. Innerhalb der Fahrradzone gilt an Kreuzungen „rechts-vor-links". Ähnlich wie bei Tempo 30-Zonen ist dabei der Vorteil, dass innerhalb der Zone nicht jede Straße neu als Fahrradstraße ausgewiesen werden muss. Eine solche Zone bietet sich ebenfalls insbesondere im Umfeld von Schulen, aber auch in Wohngebieten mit hoher Radnutzung oder weiteren besonders schützenswerten Einrichtungen an. Parallel zur Anordnung der Fahrradzone sollten äquivalent zur Fahrradstraße großangelegte Informationskampagnen dafür sorgen, dass alle Verkehrsteilnehmenden über die Gebote und geltenden Regeln in Fahrradstraßen informiert sind. Dies kann mit allgemeinen Informationen in der Presse sowie mittels Flyer der Fall sein, sollte vor allem aber auch ortspezifisch im Rahmen der Einrichtung vorgenommen werden. Als erste Fahrradzone wird das Wohngebiet um das Ev. Gymnasium vorgeschlagen (vgl. Maßnahmenkarte).		
Umsetzung:	2022-2026	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	*Je nach Maßnahme (reine Beschilderung oder auch Markierungsarbeiten) ca. 85€ pro lfd. Meter*	*Kosten*	■ ■ □ □ □
Personalaufwand	Ca. 80 Stunden zur Vorbereitung, plus Markierung etc.	*Priorisierung*	■ ■ ■
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe über die Maßnahmen R1-R2 und R4-R5 ca.* 90 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*	**Stadt Werther (Westf.),** Kreis Gütersloh		
Fördermöglichkeiten	Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah/Sonderprogramm Stadt und Land, max. 80 %		

Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit
Mögliche Hemmnisse	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	R3

R5: Ausbau von Abstellanlagen

Zielsetzung	Qualitativ hochwertige Abstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen
Zielgruppe	Alle Radfahrenden, insbesondere Personen mit hochwertigen Rädern
Beschreibung	Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur hat auch die bedarfsgerechte Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten in der Radverkehrsförderung eine hohe Bedeutung. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird. Im öffentlichen Raum finden sich Radabstellanlagen bisher z. B. am ZOB, am Bürgerhaus in Häger und an verschiedenen Standorten in der Innenstadt. Diese weisen sehr unterschiedliche Qualitätsstandards auf, z.B. finden sich in Häger lediglich Vorderradhalter, in der Innenstadt sind in der Regel Anlehnbügel aufgestellt. Die neuen Anlagen am ZOB (Anlehnbügel und überdachte, verschlossene Anlage) sind ein gutes Beispiel. Gute Abstellanlagen erfüllen folgende Mindestanforderungen: • Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer stehen (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz), ohne dabei beschädigt zu werden. • Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren. • Es muss die Möglichkeit bestehen den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradständer festzuschließen. • Sie bieten auch hochwertigen Rädern einen diebstahlgeschützten Platz. • Sie sind so konzipiert, dass auch Räder mit außergewöhnlichen Maßen oder spezielles Zubehör ohne Probleme untergebracht werden können (beispielsweise Lastenräder, Anhänger). Darüber hinaus sollte, zumindest an Zielorten mit voraussichtlich längerer Aufenthaltsdauer, eine Überdachung der Abstellanlage erfolgen. Als Erweiterung des Angebots können Lademöglichkeiten und Gepäcksafes installiert werden. Dies ist sowohl für (Rad-)Touristen und Pendler als auch bei Einkäufen in der Innenstadt hilfreich. Die Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen sind sicherzustellen. Überdachte Abstellanlagen werden an folgenden Punkten empfohlen: Stadtteilzentren Häger und Theenhausen, Rathaus/Innenstadt, Haus

	Werther, Museum. Auch an den Schulen sollten überdachte Abstellanlagen vorgehalten werden. Hochwertige Abstellanlagen sollten zudem an öffentlichen Gebäuden, Spielplätzen, Fußballplätzen und weiteren Freizeitzielen sowie an zentralen Bushaltestellen immer mitgedacht werden.		
Umsetzung:	2022 - 2023	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	Ca. 20.000 €	*Kosten*	
Personalaufwand	Ca. 80 Stunden	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		*nicht einzeln bilanzierbar, in Summe über die Maßnahmen R1-R2 und R4-R5 ca.* 90 t/Jahr	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Schulen, Museum,	
Fördermöglichkeiten		Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Verbesserung der Diebstahlsicherheit	
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		Ü2.2, Ü2.3, F3	

R6: Einrichtung eines Fahrradverleihsystems für Werther (Westf.)

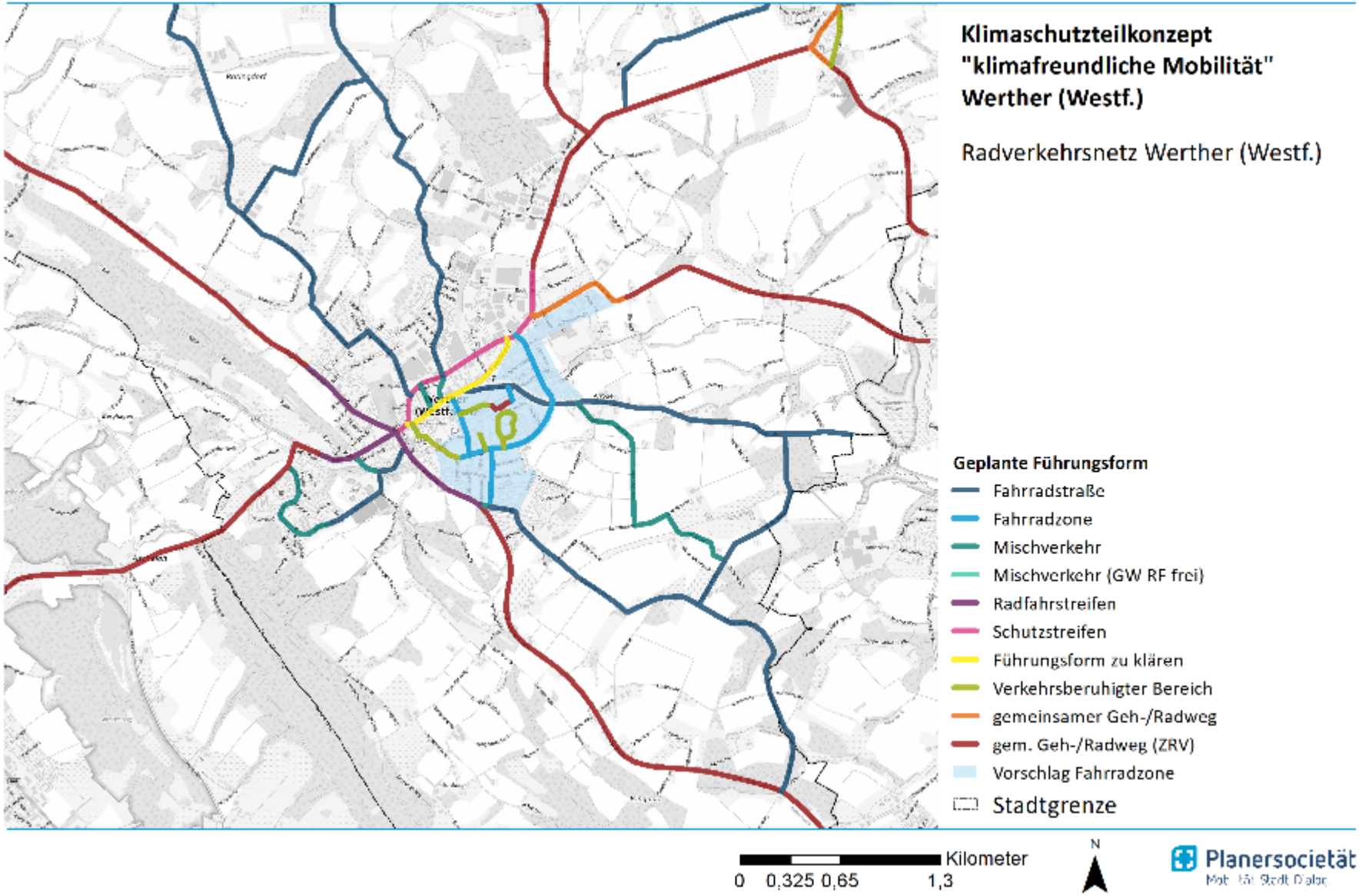
Zielsetzung	Angebot von Leihfahrrädern in einem flexiblen System
Zielgruppe	Radfahrende, Schüler*innen, Personen ohne eigenes Kfz
Beschreibung	Fahrradverleihsysteme können stationsbezogen oder als free floating-Systeme (Abstellen und Ausleihen ist überall möglich) angeboten werden. Zudem besteht die Möglichkeit neben Standardfahrrädern auch Pedelecs oder Lastenfahrräder in das System zu integrieren. Das System der Stadt Bielefeld „flowBie Siggi" ist ein stationsbezogener Fahrradverleih der Firma Nextbike. Es handelt sich dabei um die Standardfahrräder von Nextbike mit 7-Gängen. Die Fahrräder können per App gemietet und zurückgegeben werden. Auch eine Reservierung für 15 Minuten ist möglich. Derzeit unterhält Bielefeld 600 Fahrräder an 60 Stationen. Die meisten Stationen befinden sich rund um die Universität und in der Innenstadt. Bei einer Einbindung in das Bielefelder System sind Ausleihen in Bielefeld und Rückgaben in Werther (Westf.) - und umgekehrt - ermöglicht werden. Die Anbindung an Bielefeld und insbesondere an die Universität könnte damit flexibler und unabhängiger von ÖPNV-Takt und –Haltestellen gestaltet werden. Gleichzeitig plant der Kreis Gütersloh den Aufbau eines kreisweiten Fahrradverleihsystems. Damit könnte Werther (Westf.) in das kreisweite Netz eingebunden und besser mit den anderen Kommunen des Kreises vernetzt werden. Die Erweiterung des Systems aus Bielefeld auf das Stadtgebiet von Werther (Westf.) und die Einbindung in das kreisweite System sind zu prüfen und abzuwägen. Für Werther (Westf.) sind zentrale Stationen in der Innenstadt wichtig, da hier das größte Potenzial vorhanden ist. Aber auch Stationen im Umkreis der Innenstadt und in den Stadtteilen sind empfehlenswert, um die Anbindung an das Zentrum zu verbessern. Dabei können diese auch zu „Mobilpunkten" ausgestaltet werden, sodass hier multimodale Möglichkeiten zur Verfügung stehen. So könnten auch Touristen den Weg vom ZOB zum Museum mit dem Leihfahrrad zurücklegen. Mögliche Standorte: • In der Innenstadt sind: ZOB, Rathaus, Peter-August-Böckstiegel-Platz, Ev. Gymnasium • Rund um die Innenstadt sind: Haus Werther, Museum Peter August Böckstiegel, Gesamtschule • In den Stadtteilen sind: Bürgerhaus Häger, Theenhausen Mitte • In den Gewerbegebieten sind: Rodderheide, Dammstraße, Esch

Umsetzung:	2022-2023	*Zeitaufwand*[43]	
Kostenschätzung:	Je nach Anzahl und Art der Räder und Stationen zwischen ca. 40.000 und 200.000 € pro Jahr	*Kosten*	
Personalaufwand	Nicht abschätzbar, da in Zusammenarbeit mit Kreis GT bzw. Stadt Bielefeld	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		nicht bilanzierbar	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** Stadt Bielefeld, Kreis Gütersloh	
Fördermöglichkeiten		Nationale Klimaschutzinitiative – Nachhaltige Mobilität, 50 %; FöRi-Nah, max. 80 %	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Flexibilität	
Mögliche Hemmnisse		Bei Einführung hohe Kosten	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		R5	

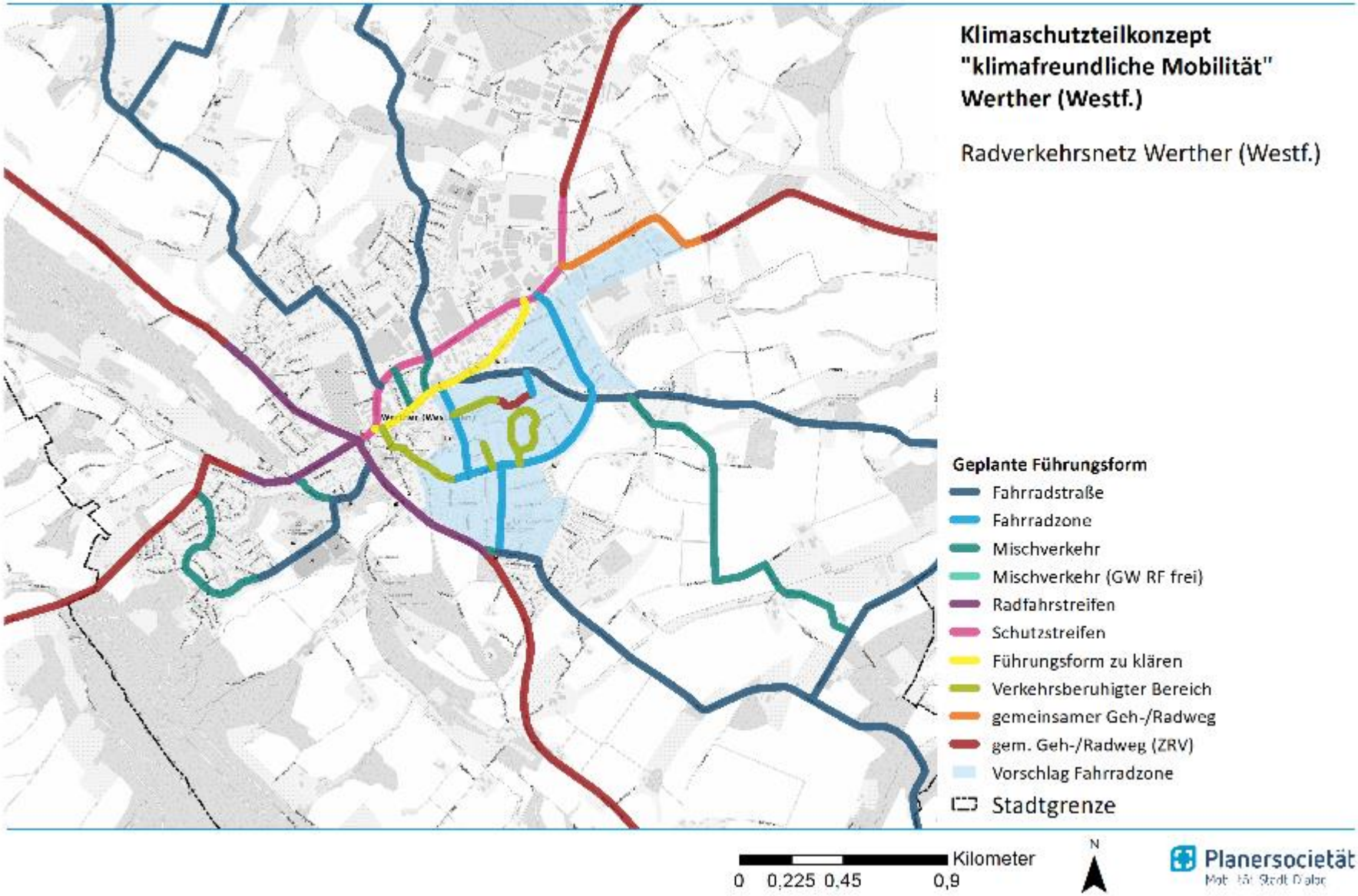
4.4.5 Karten Radverkehrsmaßnahmen

[43] Nicht abschätzbar

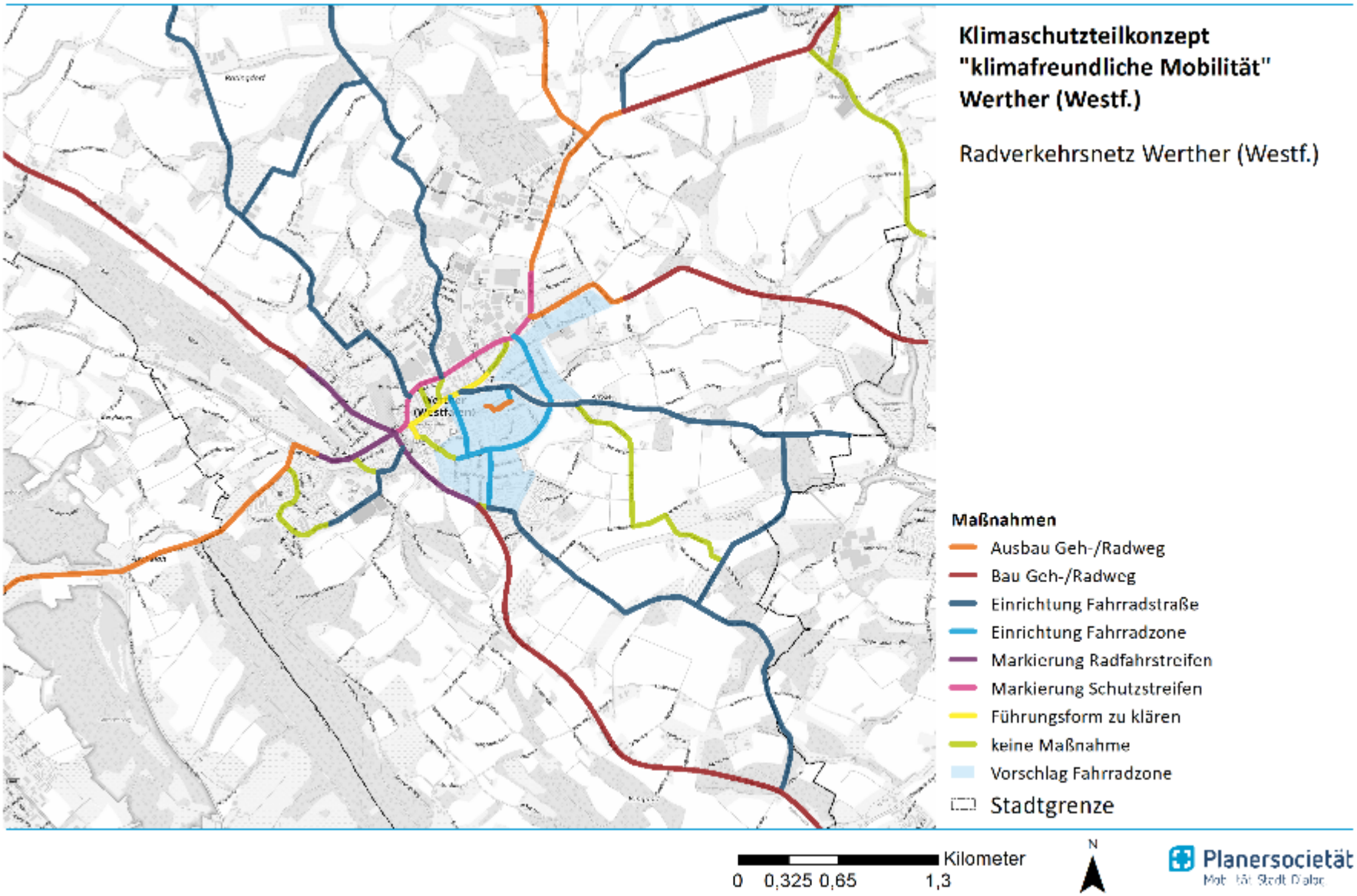
Führungsformen Zielnetz



Führungsformen Zielnetz – Innenstadt



Maßnahmenkarte



4.5 Öffentlicher Verkehr

Der ÖPNV der Stadt Werther (Westf.) profitiert vor allem durch seine gute Anbindung an die Regiopole Bielefeld sowie das seit vielen Jahren etablierte Bürgerbussystem. Allerdings gibt es hinsichtlich des ÖPNV auch Verbesserungspotenzial, welches zu einem höheren Anteil des ÖV am Modal Split der Stadt Werther (Westf.) beitragen könnte. Wichtig ist dies auch vor dem Hintergrund der alternden Gesellschaft und dem damit verbundenen Erhalt der sozialen Teilhabe.

Haltestellen

Handlungsbedarf besteht für die Stadt Werther (Westf.) vor allem in der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen, um den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen, wie Senioren oder Personen mit Kinderwagen zu erleichtern.

Wichtige Elemente hierbei sind

- ein Hochbord, um den Ein- und Ausstieg zu erleichtern,
- taktile Leitstreifen, um die Orientierung für Blinde und Sehbehinderte zu verbessern sowie
- akustische Fahrgastinformationen für Fahrgäste mit Sehbehinderung.

Darüber hinaus sollte der Zugang zur Haltestelle barrierefrei gestaltet sein. Auch der Zutritt zu den Bussen sollte entsprechend barrierefrei erfolgen können, bspw. durch Niederflurbusse, so dass ein ebener und direkter Übergang vom Hochbord in den Bus erfolgen kann.

Abbildung 70: Hohe Aufenthaltsqualität, barrierefreier Ausbau und modale Verknüpfung an der Mobilstation Werther (Westf.)

Quelle: Planersocietät

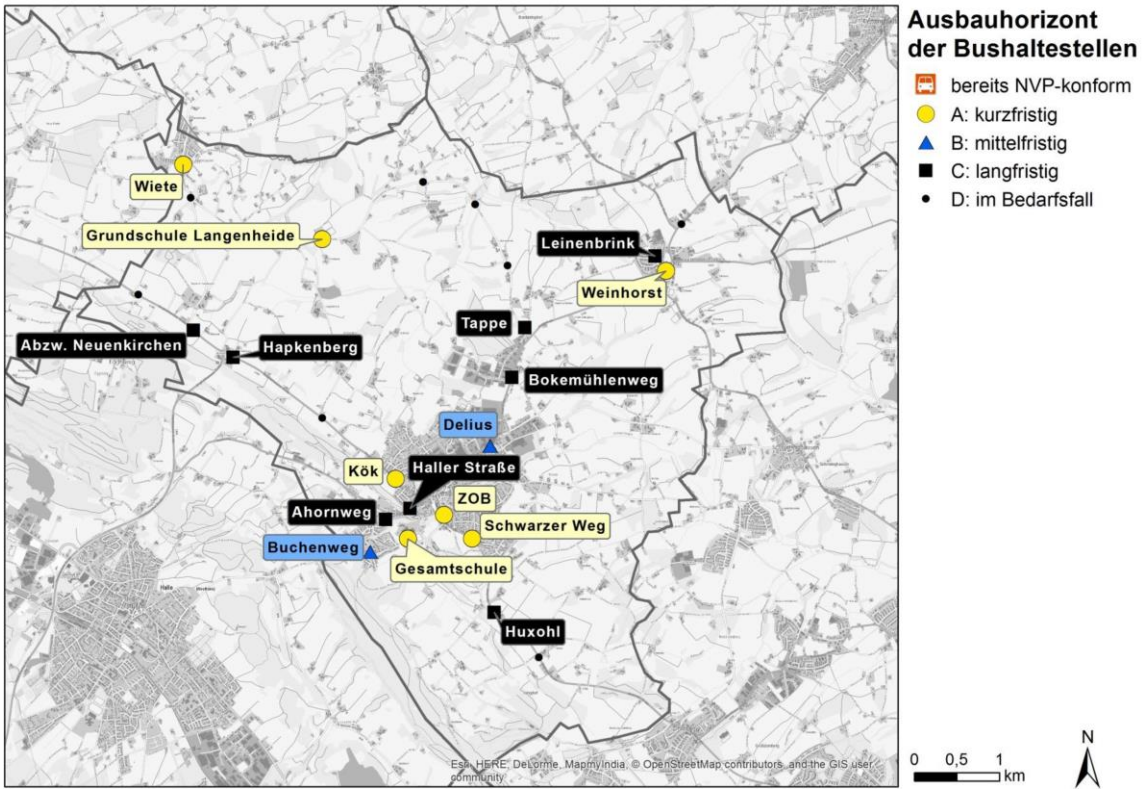
Zur Umsetzung der im Personenbeförderungesetz (PBefG) geforderten Barrierefreiheit ist eine Bestandsanalyse zur Erarbeitung eines Haltestellenkatasters erforderlich, in der die Haltestellen einzeln erfasst und hinsichtlich der Barrierefreiheit bewertet werden. Dies wurde bereits im Rahmen der Erstellung des 4. Nahverkehrsplans des Kreises Gütersloh erarbeitet. Hierauf wurden entsprechende Aus- und Umbaubedarfe ermittelt und anhand von Prioritätsklasse in Ausbauhorizonte eingeteilt.

Kategorie	Kriterien	Zugehörige Haltestellen in Werther (Westf.)	Ausbauhorizont
A	Haltestellen mit außergewöhnlich hohen Fahrgastzahlen (über 100 Einsteiger täglich) Hohes bis sehr hohes Fahrgastpotenzial durch räumliche Lage im beplanten oder unbeplanten Innenbereich Hohes bis sehr hohes Fahrgastpotenzial durch entsprechende Anzahl der täglichen Halte der die Haltestelle bedienende Linie(n) Mindestens eine Haltestelle je Ortsteil Haltestellen an Schulen Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Seniorenheime und Freizeit- und Kultureinrichtungen	• Gesamtschule • Grundschule Langenheide • Kök • Schwarzer Weg • Weinhorst • Wiete • ZOB	Kurzfristig (bis 2019)
B	Hohe tägliche Einsteigerzahl (51- 100 Einsteiger täglich) Hohes Fahrgastpotenzial durch räumliche Lage im beplanten oder unbeplanten Innenbereich Hohes Fahrgastpotenzial durch entsprechende Anzahl der täglichen Halte der die Haltestelle bedienende Linie(n)	• Buchenweg • Delius	Mittelfristig (bis 2020)

Kategorie	Kriterien	Zugehörige Haltestellen in Werther (Westf.)	Ausbauhorizont
C	Mittelhohe tägliche Einsteigerzahl (10- 50 Einsteiger täglich) mittelhohes Fahrgastpotenzial durch entsprechende Anzahl der täglichen Halte der die Haltestelle bedienenden Linie(n)	• Abzw. Neuenkirchen • Ahornweg • Bokemühlenweg • Haller Straße • Hapkenberg • Huxohl • Leinenbrink • Tappe	Langfristig (bis 2021)
D	Niedrige tägliche Einsteigerzahl bis keine Einsteiger (weniger als 10 Einsteiger täglich) niedriges Fahrgastpotenzial durch räumliche Lage im Außenbereich und/oder durch nur wenige Halte der	Weitere, nicht namentlich aufgeführte Haltestellen	Ausbau im Bedarfsfall

Quelle: Planersocietät nach Kreis Gütersloh 2017

Abbildung 71: Ausbaupriorisierung der Haltestellen der Stadt Werther (Westf.)



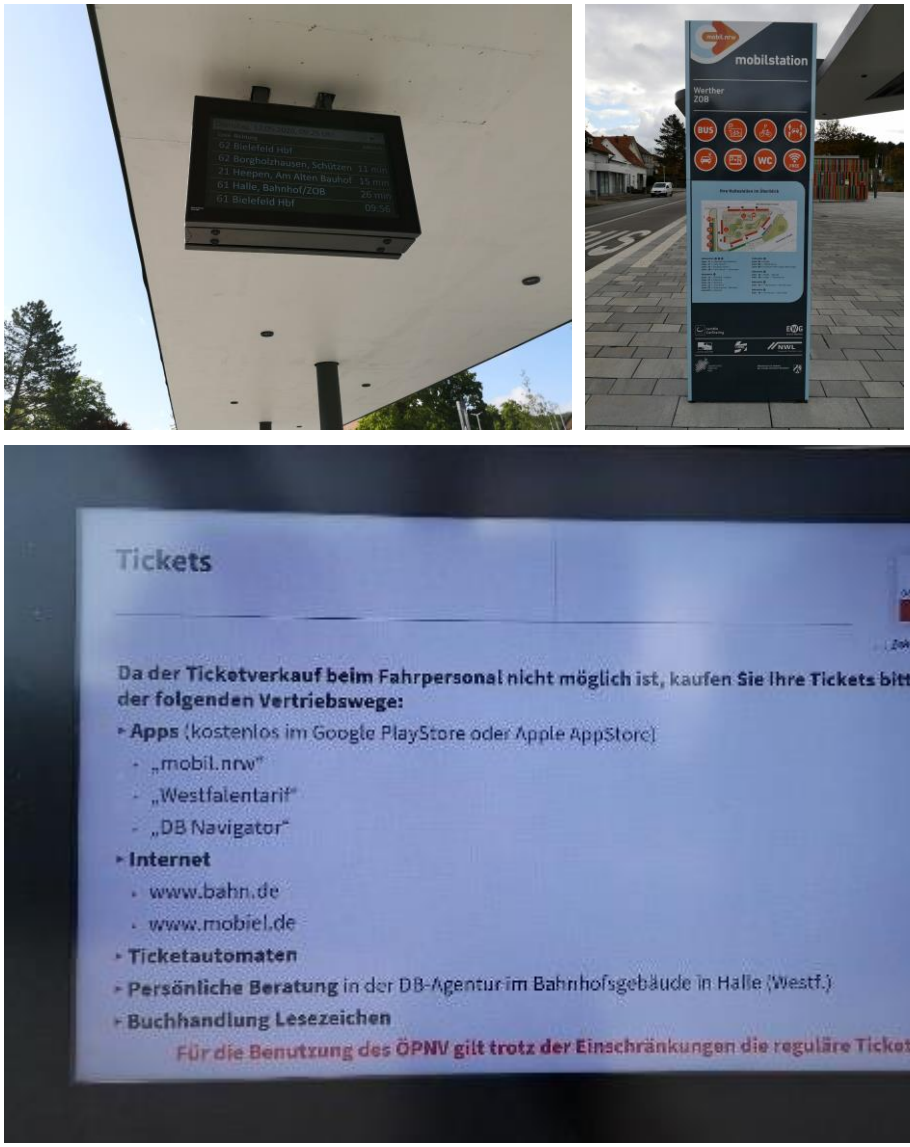
Quelle: 4. Nahverkehrsplan für den Kreis Gütersloh

Weiterhin sollen Haltestellen über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen, um die Orientierung und Informationsmöglichkeit für Fahrgäste zu optimieren:

- der Haltestellenname und ggfs. die Haltestellenposition (z.B. wenn eine Haltestelle über mehrere Haltepositionen an einer Kreuzung verfügt)
- Auflistung aller haltenden Linien mit Angabe des weiteren Linienverlaufs
- ein topographischer Stadtplan, der das komplette Bus- und Bahnangebot abbildet (Zug, Stadt- und Regionalbus)
- die Fahrpläne zu allen haltenden Linien
- Tarifinformationen

Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen sowie wesentliche Verknüpfungspunkte (z.B. Schwarzer Weg und Gesamtschule) sollten mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ausgestattet sein. Im Bereich des ZOB wurden entsprechende Planungen bereits im Rahmen der Aufwertung zur Mobilstation umgesetzt. Digitale Anzeigen bieten den Vorteil, neben Angaben zu aktuellen Anfahrtszeiten, Fahrgäste auch kurzfristig zu informieren (z.B. über alternative Fahrtmöglichkeiten, wenn ein Bus ausfällt).

Abbildung 72: Digitale Informationssysteme und Beschilderung an der Mobilstation Werther (Westf.)



Quelle: Planersocietät

Digitalisierung und Flexibilisierung

Darüber hinaus sollten auch im ÖPNV der Stadt Werther (Westf.) die Chancen der Digitalisierung und des (teil-) autonomen Fahrens genutzt werden. Dabei ist zu prüfen, ob der öffentliche Verkehr mindestens in Teilen flexibilisiert werden kann. Darüber hinaus sollte in Zukunft das Themenfeld der Ondemand-Verkehre, als Ergänzung zum Linienfahrplan in Schwachverkehrszeiten, ebenso geprüft werden, wie eine mögliche Anbindung des Böckstiegel Museums an die Mobilstation mittels weiterer Verkehrsmittel wie öffentlichen Leihrädern oder einem autonomen Kleinstshuttle. Ein enger Austausch hierzu ist unter anderem mit den Stadtwerken Gütersloh möglich, die im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum" einen OnDemand-Nahverkehr eingerichtet haben[44]. Auch in weiteren Städten und Kreisen in NRW sind ähnliche Systeme im Jahr 2020 an den Start gegangen, von denen die Stadt Werther (Westf.)

[44] https://www.stadtwerke-gt.de/unternehmen/newsroom/nachrichten/wir-fuer-ondemand-nahverkehr.php

lernen bzw. mit denen sich der Bürgerbus austauschen kann (auch Bielefeld mit dem On-Demand Dienst „Anton"). Die gesetzlichen Grundlagen für eine Modernisierung der Personenbeförderung sind mit der Novelle zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im März 2021 geschaffen worden. Waren neue und digitale Mobilitätsangebote wie Ride-Pooling und Ride-Sharing-Angebote sowie on-Demand Dienste bisher nur durch Auffangvorschriften bzw. im Rahmen von Experimentierklauseln genehmigungsfähig, sind diese nun im Rahmen des PBefG ein- und umsetzbar.

Alternative Antriebe

Bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge für den Bürgerbus sollte außerdem geprüft werden ob die Möglichkeit besteht auf alternative Antriebe umzusteigen. Mehrere Hersteller haben inzwischen Elektrokleinbusse (Bürgerbusse und Citybusse) im Angebot, wobei derzeitige Modelle auf eine Reichweite zwischen 60 und 140 km kommen. Diese sollten außerdem, wenn möglich, in Niederflurbauweise ausgeführt sein, um auch hier die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Anschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben (Elektro oder Wasserstoff) wird über das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (§ 13 I 6 ÖPNVG NRW) ebenso gefördert wie dafür notwendige Infrastruktur sowie eine entsprechende Werkstatteinrichtung.

4.5.1 Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

Ö1 Digitalisierung und Flexibilisierung des ÖPNV

Ö2 Ausbau und Barrierefreiheit im ÖV

Ö3 Alternative Antriebe im ÖV

Ö1: Digitalisierung und Flexibilisierung des ÖPNV

Zielsetzung	Digitalisierung und Flexibilisierung des ÖV		
Zielgruppe	Öffentlicher Verkehr		
Beschreibung	Die Stadt Werther (Westf.) verfügt über einen Bürgerbus, der auf drei Touren das Stadtgebiet bedient und mit mehr als 13.000 Fahrgästen pro Jahr einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Werther (Westf.) leistet. Dieser sollte unbedingt auch in Zukunft erhalten und sogar weiter gestärkt werden. So bringen die technischen Möglichkeiten der Digitalisierung Möglichkeiten der Flexibilisierung des öffentlichen Verkehrs mit sich. Geprüft werden könnte daher, ob neben oder in Ergänzung zu den fahrplanmäßigen Fahrten der unterschiedlichen Touren die Möglichkeit besteht, On-Demand-Verkehre einzurichten. So könnten hiermit beispielsweise Haltestellen unterschiedlicher Touren miteinander verknüpft oder virtuelle Haltestellen eingerichtet werden. Denkbar wäre außerdem, dass ein On-Demand-Angebot als Ergänzung in den Abendstunden dient, in denen der Bürgerbus derzeit nicht mehr verkehrt. Eine Realisierbarkeit sollte daher in Zusammenarbeit mit den zuständigen Akteuren langfristig geprüft werden. Im Zuge der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollte darüber hinaus geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht auf alternative Antriebe umzusteigen oder sogar die Anschaffung eines Elektroshuttle möglich ist. (vgl. Maßnahme Ö3) Mittel- bis langfristig besteht evtl. die Möglichkeit, aufgrund der geringen räumlichen Entfernungen, einen autonomen Kleinbus zwischen dem ZOB und dem Böckstiegel-Museum zu etablieren. In mehreren deutschen Städten werden hierzu bereits Pilot- und Forschungsprojekte durchgeführt (Mohnheim, Soest, Keitum, uvm.).		
Umsetzung:	2022-2025	*Zeitaufwand*	■ ■ □
Kostenschätzung:	Anschaffung Elektrokleinbus ca. 70.000 €, autonome Kleinbusse ca. 300.000 € pro Stück, Begleitpersonal für autonomen Kleinbus ca. 50.000 € pro Jahr	*Kosten*	■ ■ ■ □ □
Personalaufwand	Nicht abschätzbar	*Priorisierung*	■ □ □

THG Einsparpotenzial:	Nicht unmittelbar messbar
Federführung/Initiator *und weitere Akteure*	**Stadt Werther (Westf.), Bürgerbusverein Werther e.V.,** moBiel, VVOWL
Fördermöglichkeiten	-
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit
Mögliche Hemmnisse	-
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	Ö3

Ö2: Ausbau der Barrierefreiheit im ÖV

Zielsetzung	Ausbau der Barrierefreiheit im ÖV		
Zielgruppe	Öffentlicher Verkehr		
Beschreibung	Um dem demographischen Wandel und den Anforderungen zur Barrierefreiheit nach PBefG Rechnung zu tragen, sollte die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen vorangetrieben werden. Dazu wurde bereits im Rahmen des Nahverkehrsplans des Kreises Gütersloh ein Haltestellenkataster angelegt, in dem die Haltestellen einzeln erfasst und hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit bewertet wurden. Darauf aufbauend wurden entsprechende Aus- und Umbaubedarfe ermittelt und entsprechend priorisiert (kurzfristig, mittelfristig, langfristig und im Bedarfsfall). Die Stadt Werther (Westf.) setzt diese Maßnahmen um, sollte sich darüber hinaus aber auch dafür einsetzen die im Rahmen des NVP als „im Bedarfsfall" klassifizierten Haltestellen im Rahmen ohnehin anstehender Bauarbeiten ebenfalls barrierefrei auszubauen. Nicht vergessen werden sollte dabei auch die Gestaltung der eingesetzten Fahrzeuge. Dabei sollte, wie auch im NVP beschrieben, darauf geachtet werden, dass ein möglichst geringer Höhenunterschied zwischen Fahrzeugeinstieg und Bordstein durch eine angepasste Gestaltung der Fahrzeuge besteht. Darüber hinaus sind ausreichende Bewegungsräume und Abstellmöglichkeiten (z.B. für Rollatoren oder Rollstühle) im Fahrzeug in Verbindung mit sicheren Haltemöglichkeiten vorzuhalten.		
Umsetzung:	2022-2025	*Zeitaufwand*	■ □ □
Kostenschätzung:	Je nach Art und Umfang der Maßnahmen bis zu 50.000 € pro Haltestelle	*Kosten*	■ ■ ■ □ □
Personalaufwand	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	■ ■ □
THG Einsparpotenzial:		Nicht unmittelbar messbar	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.), BürgerbusVerein Werther e.V.**	
Fördermöglichkeiten		Ggf. Förderfähig nach ÖPNVG NRW	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Mögliche Hemmnisse		-	

Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	*C4 ISEK*

Ö3: Alternative Antriebe im ÖV

Zielsetzung	Alternative Antriebe im ÖV		
Zielgruppe	Öffentlicher Verkehr		
Beschreibung	Um die Elektro-Mobilität im öffentlichen Personenverkehr zu fördern und noch stärker zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen zu können sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht bei Neuanschaffung eines Bürgerbusses diesen auf alternative Antriebe umzustellen. Aufgrund der Förderung durch das Land NRW sollte hier insbesondere die Anschaffung eines Busses mit Elektroantrieb oder mit Wasserstoffantrieb geprüft werden. Modelle mit Elektroantrieb kommen derzeit auf eine Reichweite von zwischen 60 und 140 km		
Umsetzung:	2025	*Zeitaufwand*	■ ■ □
Kostenschätzung:	Je nach Hersteller und inklusive der Herstellung von Ladeinfrastruktur rund 200.000 €	*Kosten*	■ ■ ■ ■ □
Personalaufwand	Nicht abschätzbar	*Priorisierung*	■ ■ □
THG Einsparpotenzial:		Bis zu 6 t/ Jahr pro Jahr, abhängig von THG-Emissionen des deutschen Strommix	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.), BürgerbusVerein Werther e.V.**	
Fördermöglichkeiten		Elektro-Mobilität NRW (nach § 13 I 6 ÖPNVG NRW) mit einer Förderquote von 60 %[45] auf das Fahrzeug und 90 % auf Infrastruktur und Werkstatteinrichtung	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Mögliche Hemmnisse		-	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		-	

[45] Die Förderquote bezieht sich auf den Differenzbetrag zwischen einem batterieelektrischen Bus und einem vergleichbaren Dieselbus

4.6 Kfz-Verkehr

Auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird dem motorisierten Individualverkehr und damit vor allem dem Kfz-Verkehr gerade im ländlichen Raum eine hohe Bedeutung zukommen. Dennoch muss dieser Verkehr nicht nur verträglicher abgewickelt werden, sondern auch in seiner stadträumlichen Bedeutung zu Gunsten der Lebens- und Aufenthaltsqualität eingeschränkt werden.

Auch die zentralen Bereiche der Stadt Werther (Westf.) wie die Ravensberger Straße sowie zentrale Plätze wie der C.-F.-Venghauss-Platz und der Alte Markt sind derzeit dominant durch den Kfz-Verkehr geprägt und büßen dadurch in ihrer Aufenthaltsqualität ein. Ein Hauptaugenmerkt wird im Folgenden auf die Ravensberger Straße und den Alten Markt gelegt, dennoch wird an dieser Stelle angemerkt, dass auch der C.-F.-Venghauss-Platz mit seiner angrenzenden Gastronomie ein größeres städtebauliches Potenzial aufweist als es ihm derzeit in seiner hauptsächlichen Nutzung als Parkplatz zu Teil wird (siehe hierzu auch ISEK S. 37, 59 sowie Maßnahme A3).

Ravensberger Straße

Dem fahrenden Kfz-Verkehr steht beispielsweise auf der von hohem Geschäftsbesatz gekennzeichneten Ravensberger Straße ein Straßenraum von einem Drittel bis zur Hälfte des Straßenraums zur Verfügung. Abschnittsweise wird dies noch durch Anlagen des ruhenden Verkehrs im Seitenraum erhöht. Dem Fußverkehr hingegen verbleiben lediglich die „Restflächen", die noch dazu durch Aufsteller oder Straßenmobiliar (Straßenlaternen, Begleitgrün etc.) sowie Treppenbauwerke weiter eingeschränkt sind. Hierdurch stehen dem Fußverkehr mitunter nur Flächen von 1,50 m und weniger zur Verfügung, was ein Begegnen von Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen so gut wie unmöglich macht. Auch Eltern mit einem Kind an der Hand können sich hier teilweise nicht oder nur knapp nebeneinander bewegen. Hinzu kommen stellenweise Ausweichmanöver des fahrenden Kfz-Verkehr in den Seitenraum um entgegenkommende Fahrzeuge vorbeizulassen bzw. um nicht anhalten zu müssen. Aus dieser Gemengelage ergibt sich ein dringender Handlungsbedarf sowohl hinsichtlich der dem Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen, als auch der Bedeutung der Straße, die dieser im Straßennetz und deren Netzhierarchie zur Verfügung steht.

Allerdings stößt der zur Verfügung stehende Straßenraum bzw. -querschnitt schnell an seine Grenzen, was den Handlungsspielraum einer gerechteren Verteilung des Straßenraums deutlich reduziert. Größtes Problem stellen dabei die Engstellen zwischen Rosenstraße und Tiefenstraße dar. Würde hier der Seitenraum auf das empfohlene Maß von 2,50 m erhöht, so würde dem fahrenden Verkehr lediglich ein Straßenraum von 1,44 m (ca. zwischen der Hausnummer 4/6 und 7) zur Verfügung stehen.

Abbildung 73: Zur Verfügung stehender Straßenraum bei adäquater Ausgestaltung der Seitenräume für den Fußverkehr

Quelle: Planersocietät

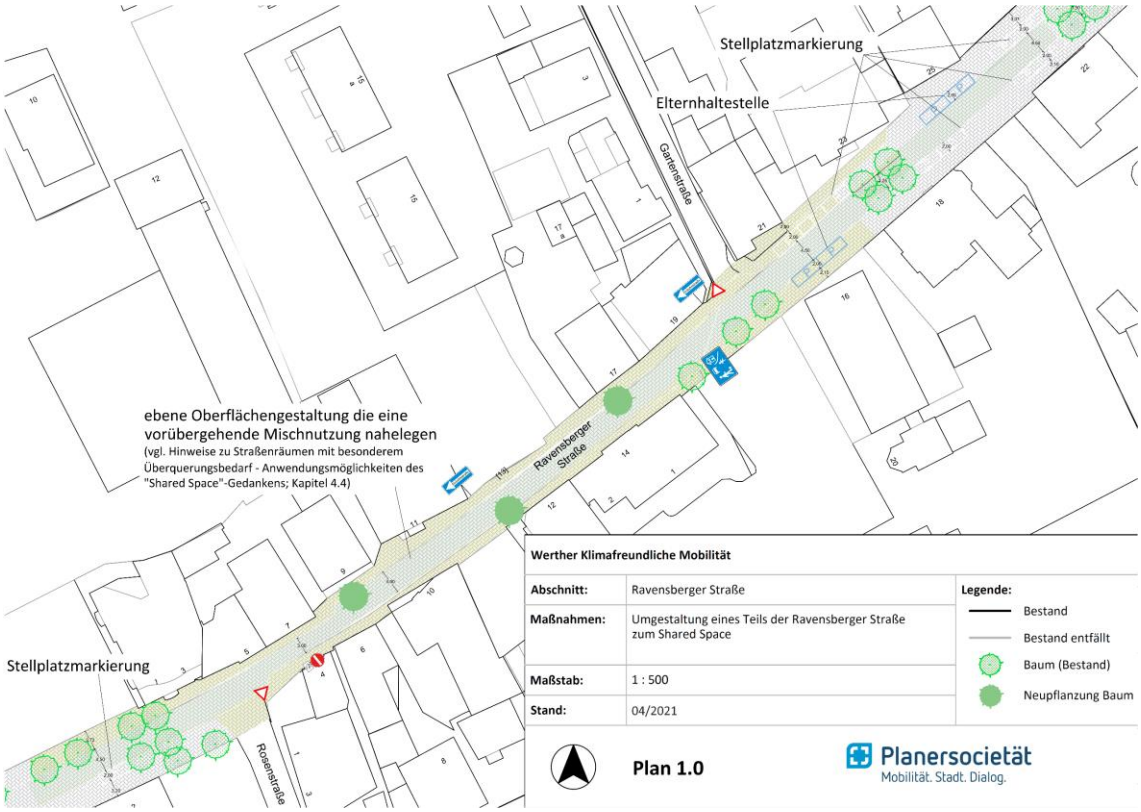
Hieraus ergibt sich ein Mangel an Handlungsoptionen, wobei eine Verbesserung der Bestandssituation für zu Fuß Gehende aus gutachterlicher Sicht nicht zur Disposition steht. Möglichkeiten wie die Einrichtung einer Fahrradstraße würden dem Fußverkehr nur bedingt Verbesserungen bringen. Bei Freigabe dieser Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr – aufgrund der Bedeutung der Straße wird ein Gesamtausschluss des Kfz-Verkehrs kritisch gesehen – könnte sich zum einen das Geschwindigkeitsniveau noch einmal erhöhen, da anstelle von derzeit Tempo 20 dann Tempo 30 gelten würde. Zum anderen würde sich der Seitenraum nicht ohne weiteres verbreitern lassen.

Um eine substantielle Verbesserung der Situation des Fußverkehrs erreichen zu können wird daher die Einrichtung eines „Shared Space" zwischen dem Knoten Engerstraße / Ravensberger Straße (West) und der Gartenstraße vorgeschlagen. Dabei verändert sich von Osten kommend zunächst nichts und die bestehende Situation von Tempo 20 bleibt, ebenso wie die Stellplätze des ruhenden Verkehrs und der Elterntaxi-Haltestellen, bestehen. Ab der Gartenstraße hingegen beginnt ein verkehrsberuhigter Bereich. Es kann darüber hinaus im Rahmen des Verkehrsversuchs geplant werden den Abschnitt großzügiger zu gestalten und damit aus Richtung Osten kommend bereits ab der Bahnhofstraße den verkehrsberuhigten Bereich beginnen zu lassen. Je länger ein solcher Bereich allerdings ist, desto höher ist auch die Neigung von Kfz-Fahrenden die Geschwindigkeit zu übertreten. Aus diesem Grund wird hier zunächst eine Einrichtung ab der Gartenstraße vorgeschlagen. Überdies handelt es sich beim vorgeschlagenen Teilabschnitt um denjenigen, der die geringsten Querschnitte des Straßenraumes aufweist.

Der Seitenraum wird soweit aufgeweitet wie möglich, dem Fahrverkehr verbleiben dennoch mindestens 3,00 m. An Engstellen weichen zu Fuß Gehende und insbesondere Menschen mit erhöhtem Platzbedarf (Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle) im Bedarfsfall auf die Fahrbahn aus. Durch die Anlage von weiteren Grünelementen wird die Straßenführung so verengt bzw. verändert, dass eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auch bereits durch die Gestaltung des Straßenraums angezeigt wird. Im Übergang der Ravensberger Straße zur Engerstraße (West) wird der Gehwegbereich angehoben und durchgezogen. Dies verringert das Geschwindigkeitsniveau im Übergang von der Engerstraße in die Ravensberger Straße (Detailplan siehe Abb. 72 und Anlage 3).

Darüber hinaus wird zur Verkehrsberuhigung der Ravensberger Straße sowie zur Unterbindung von reinem Durchgangsverkehr die Einrichtung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost-West zwischen der Tiefenstraße bzw. Gartenstraße und der Rosenstraße vorgeschlagen (die allerdings für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben ist). Dabei ist die Rosenstraße bis zur Parkierungsanlage an der Volksbank noch für den Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen erreichbar. Für Personen mit Ziel Rathaus, Haus Werther, Böckstiegel-Museum oder weitere Ziele im Südosten und aus Richtung Westen (Halle, Bielefeld, Borgholzhausen) kommend, ergibt sich damit eine leicht verlängerte Fahrt von rund 300 m, die sich aufgrund der höheren Geschwindigkeit auf der Engerstraße allerdings nicht negativ auf die Fahrtzeit auswirkt (beides dauert ca. zwei Minuten).

Abbildung 74: Mögliche Änderung verkehrlicher Anordnungen mit Einbahnstraße



Quelle: Planersocietät

Beide Optionen stellen eine große Veränderung der Ausgangssituation dar, wobei insbesondere auch die Einrichtung einer Einbahnstraße Konfliktpotenzial birgt. Vorgeschlagen wird daher ganz konkret die Einrichtung eines Verkehrsversuchs auf der Ravensberger Straße. Dieser sollte mindestens acht bis zwölf Wochen[46] andauern und sich über einen Zeitraum erstrecken wo einerseits das werktägliche Mobilitätsverhalten abgebildet wird, andererseits aber auch neue Verkehrsmuster besonders schnell adaptiert werden. Dabei sollte der Verkehrsversuch entsprechend begleitet und evaluiert werden. Explizit sollte das Verkehrsaufkommen, das Geschwindigkeitsniveau sowie das Verkehrsverhalten in der Ravensberger Straße vorher und während der Durchführung des Verkehrsversuchs untersucht werden. Darüber hinaus können auch Befragungen mit dem anliegenden Einzelhandel sowie Anwohnenden geführt und Passanten zur Aufenthaltsqualität und Wirkung der Maßnahmen befragt werden.

[46] Hierbei handelt es sich nur um eine Mindestdauer, die nicht unterschritten werden sollte um aussagekräftigen Rückschlüsse generieren zu können. Der Verkehrsversuch kann auch 3-6 Monate andauern.

Abbildung 75: Shared Space in Hannover (oben) und Oosterwolde (NED) (unten)

Quelle: Planersocietät

Alter Markt

Ähnliche große Umstellungen sind aus gutachterlicher Sicht auf dem Alten Markt der Stadt Werther (Westf.) notwendig. Der Alte Markt ist historisch wie städtebaulich das Zentrum der Stadt Werther (Westf.). Dieser Funktion wird er jedoch derzeit nicht gerecht. Die Verkehrsbelastung des zentralen Alten Marktes durch Zielverkehr, aber auch durch Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr ist erheblich. Hieraus entstehen entsprechende Beeinträchtigungen entlang der Al-

ten Bielefelder Straße in Form von Lärm und Erschütterungen sowie einer erheblichen Beeinträchtigung der Straßenraum- und vor allem der Aufenthaltsqualität. Von einer Umgestaltung mit entsprechender Aufenthaltsqualität würde auch der anliegende Einzelhandel und die Gastronomie profitieren. Die beschriebene Problematik wurde auch bereits im Rahmen des ISEKs der Stadt identifiziert. Das hierin vorgeschlagene Werkstattverfahren zur Umgestaltung des Alten Marktes soll noch im Jahr 2021 durchgeführt werden. Diese Maßnahme wird auch im Rahmen des vorliegenden Konzeptes unbedingt unterstützt. Darüber hinaus wird allerdings vorgeschlagen auch hier einen Verkehrsversuch durchzuführen (ggf. auch gleichzeitig und im Zusammenhang mit der „Ravensberger Straße", soweit dies die Umsetzungsplanung zulässt). Konkret vorgeschlagen wird als eine Option ein Durchfahrtverbot für den Kfz-Verkehr auf der „Alten Bielefelder Straße", von Süden kommend ab dem ehemaligen Stadthotel. Von Norden kommend ist eine Einfahrt in die „Alte Bielefelder Straße" von der „Ravensberger Straße" nicht mehr erlaubt. Außerdem ist eine Durchfahrt von der „Alten Bielefelder Straße" zu den Straßen „Rosenstraße", „Tiefenstraße" und „Im Viertel" und anders herum nicht länger möglich. Diese, wie auch die Wohngebiete rund um den „Wellenpöhlen" werden künftig vornehmlich von Süden über „Südstraße", „Mittelstraße" und „Grünstraße" sowie von Osten über „Walterstraße" und „Schloßstraße" angebunden. Von der Regelung ausgenommen sind Anwohnende, Lieferverkehre, öffentlicher Verkehr sowie Radfahrende.

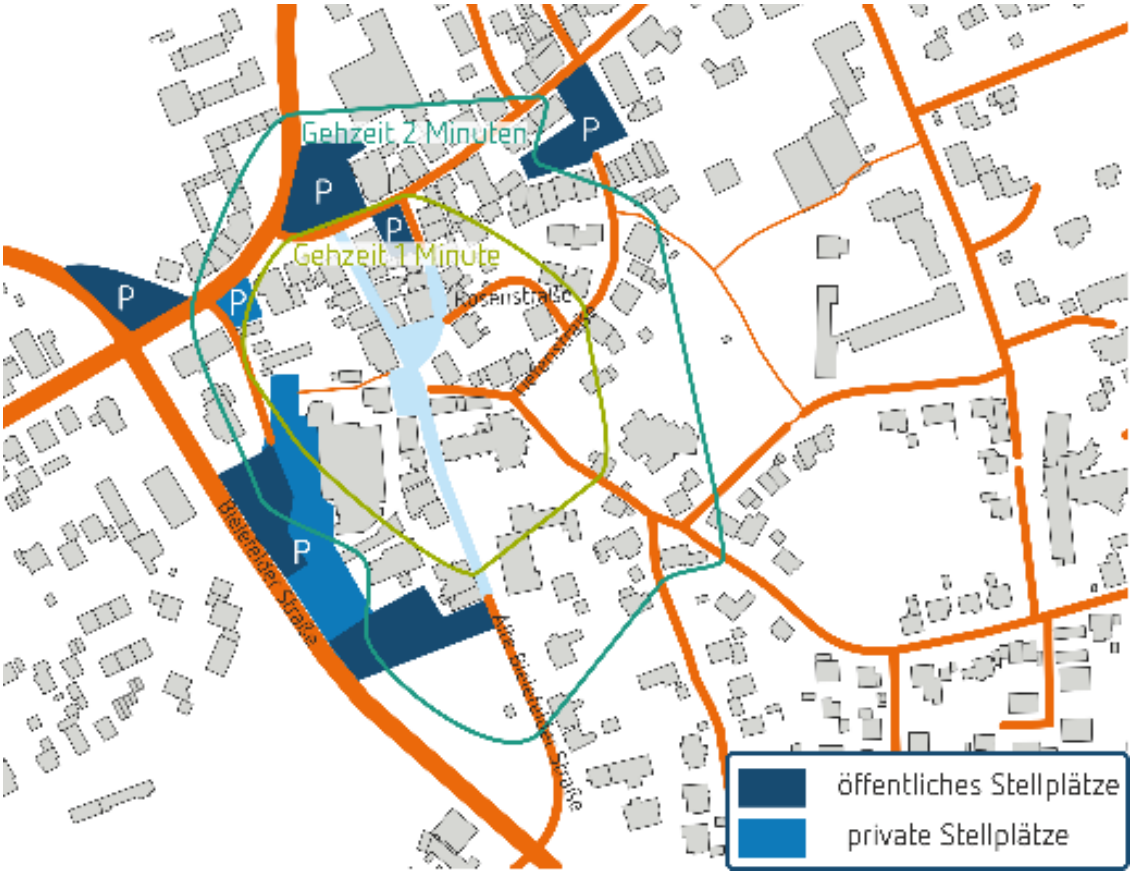
Abbildung 76: Erschließung der Wohngebiete und Ziele südlich der Ravensberger Straße bei kompletter Schließung der Durchfahrt Alter Markt

Quelle: Planersocietät

Dabei wird die Erreichbarkeit des Alten Marktes nur wenig beeinträchtigt. Wie die Parkraumuntersuchung gezeigt hat stehen in unmittelbarer Umgebung zum Alten Markt Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Die öffentlichen Parkmöglichkeiten Pe-

ter-August-Böckstiegel-Platz und Mobilstation sind in nur einer bis zwei Minuten Gehzeit erreichbar. Hinzu kommen weitere Parkmöglichkeiten wie der C.-F.-Venghauss-Platz, Volksbank oder der öffentliche Bereich des Parkplatzes am Edeka. Zu Engpässen im ruhenden Verkehr würde somit auch der Wegfall des Parkens auf dem Alten Markt nicht führen. Allerdings müssen Lösungen für parkende Anwohnende gefunden werden, auch wenn es sich hierbei nach den Ergebnissen der Parkraumanalyse nur um einige wenige handelt.

Abbildung 77: Fußläufige Erreichbarkeit des Alten Marktes von ausgewählten öffentlichen Parkierungsanlagen



Quelle: Planersocietät

Allerdings würde sich die Erreichbarkeit von einigen Zielen südlich der Ravensberger Straße (Kita Im Viertel, Seniorenheim) sowie der Wohngebiete (v. a. Im Viertel, Wellenpöhlen) verändern. Von Süden aus kommend würde eine Erschließung hier nicht mehr über die Alte Bielefelder Straße und Tiefenstraße stattfinden, sondern würde künftig über Südstraße / Mittelstraße und Am Kerkskamp / Wellenpöhlen stattfinden. Aus Norden kommend würde die Anbindung zunächst bestehen bleiben und könnte auch über den C.-F.-Venghauss-Platz geschehen, mittelfristig sollte allerdings auch hier geprüft werden ob diese Durchbindung und der Anschluss des Verkehrs verträglich ist. An den Erschließungen der östlichen Ziele (Rathaus, Grundschule, Jacobistift) ändert sich hingegen nichts.

Als alternative Option hierzu könnte auch eine teilweise Schließung der Zufahrt zum Alten Markt umgesetzt werden. Dies würde die unmittelbare Erreichbarkeit der Apotheke sowie des Bäckers gewährleisten und dennoch zumindest den nördlichen Bereich des Alten Marktes verkehrsberuhigen. In diesem Fall würde die Zufahrt aus der Ravensberger Straße in die Alte Bielefelder Straße untersagt sowie eine Durchfahrt ausgehend von den privaten Parkflächen der Apotheke in den weiteren Platzbereich sowie die Rosenstraße verhindert. Dies würde dann dafür sorgen, dass die Ziele sowie Wohngebiete (Im Viertel, Wellenpöhlen u. a.) auch weiterhin über die Tiefenstraße erreichbar sind.

Abbildung 78: Erschließung der Wohngebiete und Ziele südlich der Ravensberger Straße bei teilweiser Schließung der Durchfahrt Alter Markt

Quelle: Planersocietät

Hingewiesen sei außerdem auf die bereits im ISEK in Maßnahme A1 (A1.1 und A1.2) enthaltene Option, bei der zwar die Befahrbarkeit des Alten Marktes in der Form beschränkt wird, dass Teile der Alten Bielefelder Straße von Süden gesperrt werden. Hierdurch wird mindestens zeitweise Parkraum im öffentlichen Raum entzogen wird. Da es sich hierbei auch um ein Moderationsverfahren handelt sind die Planungen hierzu noch nicht abgeschlossen. Vielmehr wird eine endgültige Entscheidung über die vorgestellten Varianten innerhalb dieses Verfahrens und damit unter Beteiligung der Anlieger sowie Bürgerinnen und Bürgern getroffen.

Knotenpunkte

Neben diesen flächigen bzw. Strecken bezogenen Maßnahmen wurde außerdem der Knotenpunkt Bielefelder Straße / Teutoburger-Wald-Weg / Alte Bielefelder Straße in den Maßnahmen berücksichtigt. Dies ist auch vor dem Hintergrund notwendig, dass ein Verkehrsgutachten im Sommer 2020 zu dem Ergebnis kommt, der Knoten wäre bei Entwicklung des Wohngebiets Blotenberg, in

seiner jetzigen Form (unsignalisiert), nicht mehr leistungsfähig (QSV E)[47]. Nach Prüfung im Verkehrsgutachten würde die Einrichtung eines Kreisverkehrs die Leistungsfähigkeit des Knotens sicherstellen[48]. Nachteilig wären an dieser Lösung, neben höheren Kosten der Herstellung, vor allem zwei Faktoren. So bedarf die Anlage von Kreisverkehren nach dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren" einer besonderen Überprüfung, da die Verkehrsbedeutung der Straßen sehr unterschiedlich ist. Empfohlen ist die Anlage von Kreisverkehren nur bei Straßen, die gleichwertige Verkehrsstärken aufweisen. Dies ist laut den erhobenen Daten der Knotenpunktzählung (siehe auch Kap. 1.4.1) hier allerdings nicht der Fall. Vielmehr besteht mit der Bielefelder Straße eine klare Ost-West Relation die eine rund sechs Mal höhere Verkehrsstärke als die Nord-Süd Zufahrten (Teutoburger-Wald-Weg und Alte Bielefelder Straße) aufweist (rund 12.000 Kfz / 24h zu rund 2.000 Kfz / 24h). Ein Minikreisverkehr mit einem Außendurchmesser von maximal 22 m ist dabei nur bei Gesamtverkehrsstärken (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) von bis zu 12.000 Kfz / 24h möglich. Aufgrund der vorliegenden Verkehrsstärke von 15.000 Kfz ist die Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs erforderlich. Mit einem Durchmesser von 26 m, was dem Mindestmaß entspricht[49], kann der Verkehr auch dann in ausreichender Qualität abgewickelt werden, wenn zusätzliche Verkehre durch das Baugebiet Blotenberg entstehen[50]. Dabei wird der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt. Die angedachten Radfahrstreifen auf der Bielefelder Straße werden entsprechend nach Regelwerk in ausreichendem Abstand zur Kreisfahrbahn aufgelöst und der Radverkehr damit in den Mischverkehr überführt, in dem er auch durch den Kreisverkehr geführt wird.

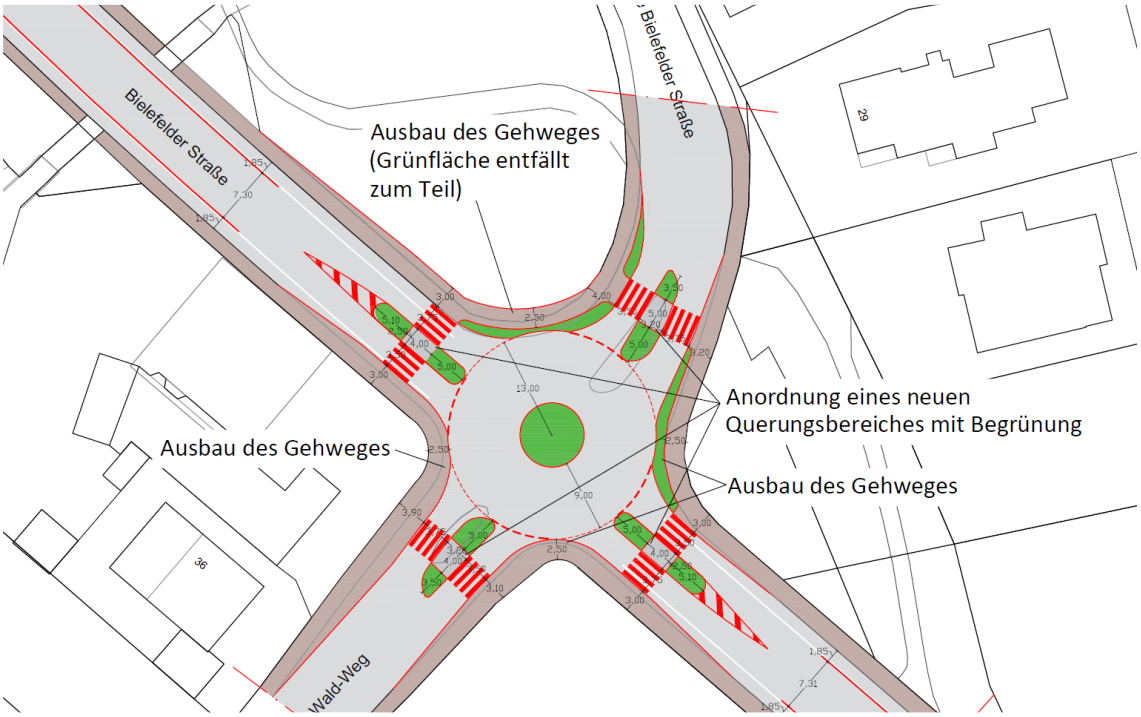
[47] Röver 2020, S. 13 sowie Anlage 2

[48] s. o.

[49] FGSV 2012

[50] Röver 2020

Abbildung 79: Mögliche Gestaltung eines Kreisverkehrs am Knoten Bielefelder Straße / Teutoburger-Wald-Weg / Alte Bielefelder Straße



Quelle: Planersocietät

Zweiter Faktor ist die Tatsache, dass in geringen Maßen in Grünflächen eingegriffen und ggf. Bäume gefällt werden müssten. Dies könnte allerdings direkt in der Mitte des KVP sowie auf den Mittelinseln der Querungshilfen mit einer Begrünung ausgeglichen werden.

Abbildung 80: Begrünte Mittelinsel mit Kunstgestaltung in Bocholt

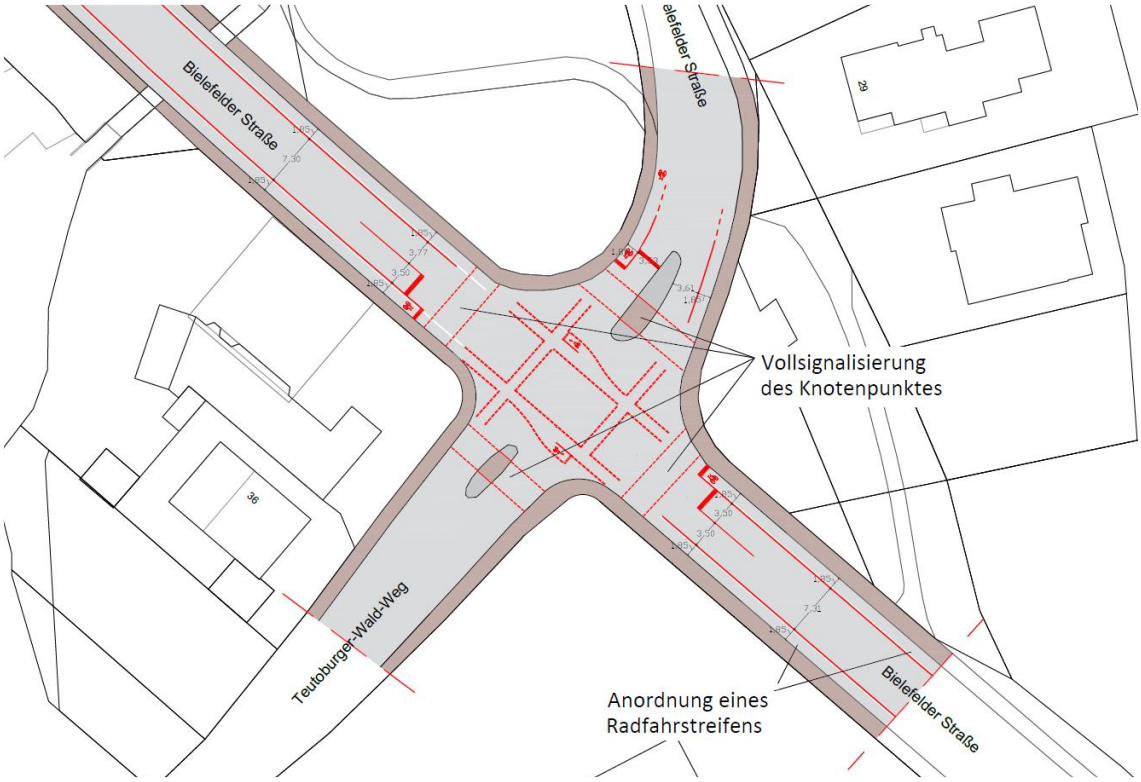
Quelle: Planersocietät

Der Kreisverkehr könnte damit gleichzeitig identitätsstiftendes Merkmal der Stadt Werther (Westf.) aus Richtung Bielefeld kommend darstellen. Auch an weiteren Stellen sollte die Stadt Werther (Westf.) die Ortseingangssituationen klarer gestalten um einerseits die Anpassung der Geschwindigkeit zu unterstützen und andererseits einen lokalspezifischen Kontext zu schaffen. Möglich ist dies über die Gestaltung mit Hilfe unterschiedlicher Elemente. Dazu gehören gestalterische Elemente (z. B. Ortswappen oder besondere Bepflanzung), Versätze und Einengungen, Aufmerksamkeitsfelder (z. B. farbliche Markierungen, Materialwechsel) oder Informations- und Orientierungsbereiche (z. B. Stadtpläne, Hinweise auf lokale Besonderheiten). Für die Einrichtung ist dabei grob überschlagen mit Kosten von 120.000 Euro[51] zu rechnen. Damit wäre die Herstellung eines Kreisverkehrs nach Einschätzung der Planersocietät ähnlich teuer wie die Einrichtung einer Vollsignalisierung mit ca. 100.000 Euro. Der Stadt Werther (Westf.) liegen allerdings grobe, bereits mehrere Jahre alte Kostenschätzungen für die Herstellung eines Kreisverkehrs vor, die sich zwischen 400.000 Euro und 600.000 Euro bewegen. Die Frage der tatsächlich entstehenden Kosten bleibt daher zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts ungeklärt.

Bei Ausgestaltung eines vollsignalisierten Knotens würde der Radverkehr gemäß Kreisradverkehrskonzept sowie des Konzeptes der Regiopole Bielefeld auf der Bielefelder Straße im Zufluss des Knoten als Radfahrstreifen geführt. Diese Führung würde entsprechend am Knoten beibehalten. Aus Richtung Alte Bielefelder Straße kommend wird ebenfalls ein Aufstellbereich markiert, um den Radfahrenden die Möglichkeit zu geben am wartenden Verkehr entlang zur Lichtsignalanlage zu kommen. Es sollte hier außerdem eine separate Signalisierung des Radverkehrs (mit Vorlauf) geprüft werden um Konfliktsituationen zwischen dem rechts abbiegenden Verkehr (aus der Alten Bielefelder Straße in die Bielefelder Straße), insbesondere dem Busverkehr, um den anfahrenden Radverkehr zu vermeiden. Da auf dem Teutoburger-Wald-Weg bereits Tempo 30 angeordnet ist und das neue Wohngebiet nur in geringem Maße Verkehr induziert kann der Radverkehr hier im Mischverkehr geführt werden.

[51] Darin sind insbesondere enthalten: Herstellung von Mittelinseln, FGÜ mit Beleuchtung, Verkehrsschilder, Begleitgrün, Erstellung/Umgestaltung von Gehwegen

Abbildung 81: Mögliche Gestaltung bei Vollsignalisierung am Knoten Bielefelder Straße / Teutoburger-Wald-Weg / Alte Bielefelder Straße



Quelle: Planersocietät

Kommunale Stellplatzsatzung

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

Die BauO NRW definiert für die Kommunen verschiedene Regelungsmöglichkeiten und Handlungsspielräume (vgl. § 48 Abs. 3 Nr. 1 – 8 BauO NRW). Durch diese ergibt sich die Möglichkeit über eine kommunale Stellplatzsatzung örtliche Begebenheiten, Herausforderung und verkehrspolitische Ziele bei den Regelungen zu notwendigen Kfz-Stellplätzen auf privatem Grund zu adressieren (gilt ebenso für Fahrradabstellplätze; hierzu siehe Kap. 4.3.2). Die mit dem Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Werther einhergehenden Ziele können so stärker mit der städtebaulichen Entwicklung verzahnt sowie auf den privaten Raum ausgedehnt werden. Hierdurch kann langfristig Einfluss auf die Etablierung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten genommen werden.

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

Grundlegend für eine kommunale Stellplatzsatzung ist die Erarbeitung von auf die verkehrlichen Begebenheiten der jeweiligen Kommune abgestimmten Richtzahlen. Diese können in Anlehnung

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

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

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

4.6.1 Maßnahmen im Kfz-Verkehr

K1 Kommunale Stellplatzsatzung für die Stadt Werther (Westf.)

K2 Neugestaltung der Ravensberger Straße

K3 Neugestaltung und Verkehrsversuch Alter Markt

K4 Ortseingänge sichtbar machen

K1: Kommunale Stellplatzsatzung für die Stadt Werther (Westf.)

Zielsetzung	Reduzierung Flächenverbrauch / versiegelte Fläche, Baukostenreduzierung, Erleichterung von Nachverdichtung, Schaffung von qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen, ggf. Ermöglichung von Änderung / Nutzungsänderung in zentralen Bereichen, ggf. Vorgaben zur Begrünung von Stellplatzanlagen
Zielgruppe	Stadtverwaltung (v.a. Bauverwaltung), Bauherren, Investor*innen
Beschreibung	Eine kommunale Stellplatzsatzung ermöglicht die Festsetzung von kommunalspezifischen Richtzahlen für notwendige Kfz-Stellplätze und notwendige Fahrradabstellplätze für verschiedene Nutzungen. Außerdem können vielfältige individuelle und auf die Bedürfnisse der Kommune abgestimmte Regelungen einbezogen werden. Hierzu gehören Minderungspotenziale nach ÖPNV-Erschließungsqualitäten oder besondere Mobilitätsmaßnahmen der Bauherrschaft. Auch der Einbezug von bestimmten Ausnahmen von der Herstellungspflicht bzw. Anteilen der Herstellungspflicht von Kfz-Stellplätzen (z.B. in definierten Bereichen des Stadtgebiets, zur Erleichterung von Nachverdichtung oder bei öffentlich gefördertem Wohnungsbau) ist möglich. Bei der Erstellung der kommunalen Stellplatzsatzung können die folgenden Aspekte für die Stadt Werther (Westf.) zielführend sein und sollten dementsprechend geprüft werden: - Erarbeitung von auf die verkehrlichen Begebenheiten in Werther (Westf.) abgestimmten gesamtstädtischen Richtzahlen - Definition von Qualitätsmerkmalen für Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze (hierzu siehe Kap. 4.3.2) - Ausnahmen von der Herstellungspflicht bei Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen in bestimmten Bereichen von Werther (Westf.) - Verbesserung der Voraussetzungen für Nachverdichtung durch die Einführung von Bagatellgrenzen - Berücksichtigung von Anteilen elektrifizierbarer Kfz-Stellplätze (über Leerrohre), ggf. auch Festsetzung von Quoten zu Schaffung von Ladesäulen - Einbezug von ÖPNV-Erschließungsqualitäten zur Stellplatzreduzierung - Schaffung der Möglichkeit über Mobilitätskonzepte bzw. besondere Mobilitätsmaßnahmen Stellplätze zu reduzieren (u.a.

durch Maßnahmen im Radverkehr; siehe hierzu Kap. 4.3.2)

- Integration der Stellplatzablöse in die kommunale Stellplatzsatzung unter Berücksichtigung passender Ablösesummen
- Einbezug einer Regelung zur Mehrfachnutzung von Kfz-Stellplätzen unter Zugrundelegung des größten gleichzeitigen Kfz-Stellplatzbedarfs bei verschiedenartigen Nutzungen

Umsetzung:	2022	*Zeitaufwand*	■ ■ □
Kostenschätzung:	Bei Vergabe ca. 20.000 € bei eigenverantwortlicher Aufstellung ohne weitere Kosten, Beratung zu einem selbst erstellten Ansatz zwischen 2.000 – 5.000 €.	*Kosten*	■ ■ □ □ □
Personalaufwand	Bei eigenverantwortlicher Aufstellung geschätzt 120 – 160 Stunden. Nach Fertigstellung ggf. etwas erhöhter Aufwand bei der Prüfung von Bauanträgen, aber laufendes Geschäft bei der Bauverwaltung.	*Priorisierung*	■ ■ □
THG Einsparpotenzial:		-	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** ggf. externer Gutachter	
Fördermöglichkeiten		-	
Weiterer Nutzen		Förderung des Umweltverbunds möglich	
Mögliche Hemmnisse			
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		-	

K2: Verkehrsversuch und Neugestaltung der Ravensberger Straße

Zielsetzung	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verminderung des (Durchgangs)Verkehrs, Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten, Verbesserung der Nahmobilität
Zielgruppe	Kfz-Verkehr, Besuchende der Innenstadt, Zu—Fuß-Gehende, Radfahrende
Beschreibung	Die Ravensberger Straße ist mit ihrem Einzelhandel zentraler Versorgungsstandort der Innenstadt von Werther (Westf.). Die derzeitige Verkehrsstärke widerspricht allerdings der Funktion der Straße. Überdies können Fußverkehr und Barrierefreiheit nur dann in ausreichendem Maße gefördert werden, wenn diesen deutlich mehr Platz als bisher eingeräumt wird. Aufgrund der vorliegenden Straßenquerschnitte ist dies allerdings nicht möglich. Aus diesem Grund wird zwischen Engerstraße (westliche Kreuzung mit Ravensberger Straße) und Gartenstraße ein Shared Space angestrebt, bei dem auch die Fahrbahn mindestens vorübergehend einer Mischnutzung zugeführt wird. Auch der Fußverkehr darf diese also nutzen. Straßenverkehrsrechtlich entspricht dies einer Anordnung zum Verkehrsberuhigten Bereich. Um einen solchen Shared Space auch gestalterisch sichtbar zu machen sollten daher klare „Eingangstore" gestaltet werden. Im Übergang von der Engerstraße in die Ravensberger Straße bedeutet dies den Gehweg fortzuführen, sodass dieser beim Übergang in die bzw. aus der Ravensberger Straße überfahren werden muss. Außerdem sollte im Straßenverlauf der Ravensberger Straße eine ebene Oberflächengestaltung gewählt werden, die eine solche vorübergehende Mischnutzung des gesamten Straßenraums (inklusive Fahrbahn) nahelegt. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind hierbei selbstverständlich zu beachten. Im weiteren östlichen Verlauf ab der Gartenstraße bleibt die derzeitige Zone-20-Regelung bestehen, wobei hier zwischen Gartenstraße und Blumenstraße ebenfalls ein Shared Space geprüft werden kann. Auch in diesem Abschnitt sind durch Geschäftsbesatz und die Kindertagesstätte bzw. das Familienzentrum noch erhöhte Querungsbedarfe zu erwarten. Darüber hinaus sollten weitere Grünelemente in den Straßenraum eingebracht werden, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken und für den Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen Widerstände darzustellen. Insgesamt wird damit der Widerstand so stark erhöht, dass ein Durchfahren der Ravensberger Straße nuOr noch dann erfolgt, wenn hier eine Quelle oder ein Ziel der Fahrt liegt. Reiner Durchgangsverkehr

	hingegen wird auf die Engerstraße und im Anschluss auf die Bahnhofstraße verlagert. Als weiteres Element wird eine Einbahnstraßenregelung zwischen der Rosenstraße und der Tiefenstraße bzw. Gartenstraße in Fahrtrichtung Ost-West angeordnet. Dies ermöglicht es einerseits die Volksbank als Ziel direkt anzusteuern, unterbindet aber andererseits das reine durchfahren der Ravensberger Straße (siehe dazu auch Anlage 3). Um positive und negative Effekte untersuchen zu können ohne hohe Investitionen zu tätigen, wird daher die Durchführung eines Verkehrsversuchs im Sinne des § 45 StVO vorgeschlagen. Der Beginn des Verkehrsversuchs sollte dabei, soweit möglich, in den Schulferien, einer verkehrsärmeren Zeit, liegen. Hier ist mit einer höheren Akzeptanz zu rechnen. Die Dauer des Versuchs sollte mindestens 8-12 Wochen umfassen, um valide Aussagen zu den damit verbundenen Effekten treffen zu können. Angestrebt wird ein deutlich größerer Umfang von ca. 6 Monaten. Dabei bedarf es eines hohen Maßes an Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und der Datenerfassung sowie Evaluation.		
Umsetzung:	2022	*Zeitaufwand*	■ ■ □
Kostenschätzung:	Aufwändiger Straßenumbau auf ca. 2.200 m² Fläche inklusive Planungskosten ca. 572.000 €. Bei Vergabe eines Verkehrsversuchs ca. 15.000 € für Vorbereitung, Durchführung und Evaluation durch externen Gutachter.	*Kosten*	■ ■ ■ ■ □
Personalaufwand	In Teilen im ISEK enthalten	*Priorisierung*	■ ■ ■
THG Einsparpotenzial:		Nicht unmittelbar messbar, über Erhöhung des Modal Split Anteils des Umweltverbunds gegeben	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.),** anliegende Bewohnende sowie Kaufleute	
Fördermöglichkeiten			
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit	

Mögliche Hemmnisse	KAG-Pflicht
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	*ISEK: A 2.1*

K3: Neugestaltung und Verkehrsversuch Alter Markt

Zielsetzung	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verminderung des Verkehrs
Zielgruppe	Kfz-Verkehr, Besuchende der Innenstadt, Zu—Fuß-Gehende, Radfahrende
Beschreibung	Beschreibung Der Alte Markt ist historisch wie städtebaulich das Zentrum der Stadt Werther (Westf.) . Dieser Funktion wird er jedoch derzeit nicht gerecht. Die Verkehrsbelastung des zentralen Alten Marktes durch Zielverkehr, aber auch durch Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr ist erheblich. Hieraus entstehen entsprechende Beeinträchtigungen entlang der Alten Bielefelder Straße in Form von Lärm und Erschütterungen sowie einer erheblichen Beeinträchtigung der Straßenraum- und vor allem der Aufenthaltsqualität. Von einer Umgestaltung mit entsprechender Aufenthaltsqualität würde auch der anliegende Einzelhandel und die Gastronomie profitieren. Geplant ist die Auferlegung eines Durchfahrverbots auf der Alten Bielefelder Straße und der Rosenstraße für Kfz von Norden kommend ab der Ravensberger Straße bzw. nach der Einfahrt zum Volksbank-Kundenparkplatz und von Süden kommend ab der Mobilstation (Zufahrt zu den Parkanlagen ZOB und EDEKA weiter möglich), bzw. die Einrichtung einer Fußgängerzone zwischen den oben genannten Punkten. Ausgenommen hiervon sind lediglich der Lieferverkehr, bei entsprechender zeitlicher Begrenzung, der öffentliche Verkehr sowie Menschen mit Behinderungen und ggf. Anwohnende (bei entsprechendem Ausweis). Entsprechende Hinweistafeln müssten bereits auf der Ravensberger Straße sowie der Bielefelder Straße installiert werden, um ein nicht zielgerichtetes Einfahren in die Alte Bielefelder Straße zu verhindern. Darüber hinaus sollte der Parkverkehr zu den Anlagen rund um den ZOB bzw. den Böckstiegel-Platz geleitet werden. Flankiert werden sollte der Verkehrsversuch von weiteren Maßnahmen zur temporären Steigerung der Aufenthaltsqualität, wie beispielsweise Maßnahmen wie „Park statt Parken", dem Aufstellen von Spielgeräten oder der Freigabe zur Sondernutzung durch anliegende Gastronomiebetriebe und Restaurants.

Allerdings kann es auch zu negativen Effekten kommen, da insbesondere die Apotheke und der Bäcker nicht mehr direkt mit dem Kfz erreichbar ist. Während dies vor dem Hintergrund der geringen Entfernungen zu zentralen Anlagen des ruhenden Verkehrs (v. a. EDEKA, ZOB und Böckstieglplatz) wenig problematisch erscheint, könnte dies für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu negativen Effekten führen. Für Sie sollen daher einige Plätze zum Beispiel vor oder hinter der Apotheke reserviert werden.

Um positive und negative Effekte untersuchen zu können ohne hohe Investitionen zu tätigen, wird daher die Durchführung eines Verkehrsversuchs im Sinne des § 45 StVO vorgeschlagen. Der Beginn des Verkehrsversuchs sollte dabei, soweit möglich, in den Schulferien, einer verkehrsärmeren Zeit, liegen. Hier ist mit einer höheren Akzeptanz zu rechnen. Die Dauer des Versuchs sollte mindestens 8-12 Wochen umfassen, um valide Aussagen zu den damit verbundenen Effekten treffen zu können. Angestrebt wird ein deutlich größerer Umfang von ca. 6 Monaten. Dabei bedarf es eines hohen Maßes an Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und der Datenerfassung sowie Evaluation.

Für Anwohnende müsste ein entsprechendes Angebot abseits des Alten Marktes geschaffen werden. Entweder außer Sicht, zum Beispiel hinter der Apotheke, oder auf den umliegenden Parkierungsanlagen (EDEKA, ZOB, Im Viertel etc.).

Umsetzung:	2021-2022	*Zeitaufwand*	■■□
Kostenschätzung:	5.000 € für Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung und Beschilderung, bei städtischer Er- und Bearbeitung. Bei Vergabe ca. 20.000 € für Vorbereitung, Durchführung und Evaluation durch externen Gutachter. Änderung der Beschilderung ca. 200 € pro Stück. Bei Umsetzung: Spiel-, Sitz-, Begrünungselemente ca. 1.200 € pro Stück	*Kosten*	■■■■□
Personalaufwand	Bereits im ISEK enthalten	*Priorisierung*	■■■

THG Einsparpotenzial:	-
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*	**Stadt Werther (Westf.) (Westf),** Anwohnende, Geschäftsleute
Fördermöglichkeiten	
Weiterer Nutzen	Erhöhung der Verkehrssicherheit
Mögliche Hemmnisse	KAG-Pflicht, u.U. mangelnde Akzeptanz der Kaufmannschaft, erschwerte Erreichbarkeit Arztpraxen
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten	*ISEK A1 ff.*

K4: Ortseingänge sichtbar machen

Zielsetzung	Ortseingänge sichtbar machen
Zielgruppe	Kfz-Verkehr
Beschreibung	Die Stadtstruktur der Stadt Werther (Westf.) führt punktuell zu Ortseingangssituationen, an denen die Reduzierung der Geschwindigkeit eine entsprechende Verhaltensanpassung seitens des Kraftfahrzeugführers erfordern, dies im Straßenbild aber kaum oder nicht sichtbar wird. Gleichzeitig sind diese Eingangsbereiche eine Visitenkarte der Stadt. Eine besondere Gestaltung der Ortseingänge macht Autofahrer auf das Siedlungsgebiet aufmerksam und kann zudem die Identität der Stadt stärker vermitteln. Folgende allgemeine Ziele sind mit einer besonderen Gestaltung der Ortseinfahrten verbunden: • Anpassung der Geschwindigkeit: Der Wechsel von Straßen mit Tempo 70 (oder höher) zu angebauten Ortsstraßen mit Tempo 50 oder weniger ist auch durch entsprechende Gestaltung deutlich zu machen (z. B. Engerstraße). • Schaffung identitätsstiftender Eingangsbereiche: Einerseits wird der Autofahrer auf diese Weise für mehr Aufmerksamkeit für die zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüchen im Ortsbereich sensibilisiert, andererseits bieten die Ortseingänge die Möglichkeit identitätsstiftende Situationen mit lokalspezifischem Bezug zu schaffen (z. B. Bielefelder Straße). Um dies zu erreichen, können verschiedene Elemente einzeln oder in Kombination eingesetzt werden. Dazu gehören gestalterische Elemente (z. B. Ortswappen oder besondere Bepflanzung), Versätze und Einengungen, Aufmerksamkeitsfelder (z. B. farbliche Markierungen, Materialwechsel) oder Informations- und Orientierungsbereiche (z. B. Stadtpläne, Hinweise auf lokale Besonderheiten). Anregungen hierzu finden sich ggf. auch in der Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken" des Umweltbundesamts. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass sich die Haupt-Ortseingangstraßen nicht in Baulastträgerschaft der Stadt Werther (Westf.) befinden. An einigen Straßen kann dies daher nur in und nach Abstimmung mit dem Baulastträger (Kreis Gütersloh oder Land NRW) stattfinden. Es sollte daher angestrebt werden die Umgestaltung sukzessive und im Rahmen von sowieso anstehenden Baumaßnahmen am Straßenkörper umzusetzen.

Umsetzung:	2022	*Zeitaufwand*	
Kostenschätzung:	Begrünungselement ca. 1.500 € pro Stück, Beschilderung ca. 300 €	*Kosten*	
Personalaufwand:	Im laufenden Geschäft behandelbar	*Priorisierung*	
THG Einsparpotenzial:		-	
***Federführung/Initiator** und weitere Akteure*		**Stadt Werther (Westf.) (Westf),** StraßenNRW, Kreis Gütersloh	
Fördermöglichkeiten		-	
Weiterer Nutzen		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Mögliche Hemmnisse		-	
Bezug zu anderen Maßnahmen und Konzepten		-	

Exkurs: KAG-Beiträge

In mehreren Maßnahmen wird die mögliche Erhebung von KAG-Beiträgen als mögliches Hindernis genannt. Bei KAG-Beiträgen handelt es sich gemäß § 8 KAG um „Beiträge […], die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen im Sinne des § 4 Abs. 2, bei Straßen, Wegen und Plätzen auch für deren Verbesserung, jedoch ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung, dienen. Sie werden von den Grundstückseigentümern als Gegenleistung dafür erhoben, dass ihnen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen und Anlagen wirtschaftliche Vorteile geboten werden."

Ob und in welcher Form KAG-Beiträge bei der Umsetzung der genannten Maßnahmen angewendet werden (müssen) ist nicht Gegenstand dieser Konzeption. Es sei dennoch darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit der KAG-Pflicht bei Umsetzung besteht. Dies muss im weiteren Verfahren geprüft werden.

Maßnahmennummer	Maßnahmentitel	Zielgruppe	Priorität	Umsetzungsdauer	geschätzte Kosten
Ü1	Barrierefreiheit managen	zu Fuß Gehende	hoch	ab 2021	-
Ü1.2	Verwaltungsinterner / politischer Workshop	Stadtverwaltung, Politik	hoch	ab 2021	
Ü2	Kommunales Mobilitätsmanagement	Stadtverwaltung, Schülerinnen und Schüler, Lehrkräfte, Unternehmerinnen und Unternehmer	hoch	ab 2022	10.000 - 15.000 € pro Jahr
Ü2.1	Personalstelle Mobilitätsmanagement		hoch	2021	50.000 €
Ü2.2	Schulische Mobilitätsmanagement	Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte	hoch	ab 2022	enthalten in Ü2
Ü2.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Unternehmerinnen und Unternehmer	mittel	2022	-
Ü3	Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Rad- und Fußverkehr	alle Zielgruppen	hoch	ab 2021	6.000-10.000 €
F1	Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen	zu Fuß Gehende	mittel	2023	96.000 €
F2	Bauliche Verbreiterung von Gehwegen	zu Fuß Gehende	gering	2022-2030	1.730.000 €
F3	Abbau von Hindernissen auf Gehwegen	zu Fuß Gehende	gering	2021-2026	nicht bezifferbar
F4	Absenken/Anpassen von Bordsteinen	zu Fuß Gehende	mittel	2022-2041	1.470.000 €
F5	Anpassungen zu barrierefreien LSA	zu Fuß Gehende	mittel	2022-2026	2.000.000 €
F6	Neubau / Ausbau von barrierefreien Querungshilfen	zu Fuß Gehende	mittel	2022-2026	174.000 €
F7	Schaffen von kleineren Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum	zu Fuß Gehende	mittel	2022-2023	19.000 €
F8	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	zu Fuß Gehende	hoch	2022	30.000 €
F9	Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags	zu Fuß Gehende	hoch	2022-2031	974.000 €
F10	Einrichtung/Weiterführung eines Blindenleitsystems (Innenstadt)	zu Fuß Gehende	mittel	2022-2031 (bzw. bei Umbau)	46.000 €
F11	Verbesserung der Verfügbarkeit von Toiletten	zu Fuß Gehende	gering	2022	nicht bezifferbar
R1	Radverkehrsnetz entwickeln und Netzlücken schließen	Radfahrende	hoch	2022-2036	10.300.000 €
R2	Anpassung der Radinfrastrukturen an Knotenpunkten	Radfahrende	mittel	2022-2031	30.000 - 150.000 € pro Knoten
R3	Einrichtung von Fahrradstraßen	Radfahrende	hoch	2022-2026	1.600.000 €
R4	Einrichtung von Fahrradzonen	Radfahrende	hoch	2022-2026	191.000 €
R5	Ausbau von Abstellanlagen	Radfahrende	mittel	2022-2023	20.000 €
R6	Einrichtung eines Fahrradverleihsystems für Werther (Westf.)	Radfahrende	gering	2022-2023	40.000 - 200.000 € pro Jahr
Ö1	Digitalisierung und Flexibilisierung im ÖV	öffentlicher Verkehr	gering	2022-2025	-
Ö2	Ausbau der Barrierefreiheit im ÖV	öffentlicher Verkehr	mittel	2022-2025	-
Ö3	Alternative Antriebe im ÖV	öffentlicher Verkehr	mittel	2025	200.000 €
K1	Kommunale Stellplatzsatzung	Kfz-Verkehr	mittel	2022	5.000 - 20.000 €
K2	Neugestaltung der Ravensbergerstraße	Kfz-Verkehr	hoch	2022-2025	572.000 €
K3	Neugestaltung und Verkehrsversuch Alter Markt	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	hoch	2021-2022	30.000 €
K4	Ortseingänge sichtbar machen	Kfz-Verkehr	mittel	2022	5.000 - 10.000 €

5 Verstetigungsstrategie

Ziel ist es den Klimaschutz dauerhaft in der Verwaltung zu implementieren und zu verankern. Mit Hinblick auf den Klimaschutz im Bereich Mobilität / Verkehr ist hier vor allem die Förderung der Nahmobilität wichtig. Es kann daher auch wichtig sein, einen Arbeitskreis Nahmobilität oder Umweltverbund, ähnlich dem der bereits im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Konzeptes durchgeführt wurde, einzurichten.

Vertreter von Politik (interfraktionell), Verwaltung und Verbänden sind hierdurch kontinuierlich in die Entwicklung und Entstehung von Verkehrsmaßnahmen eingebunden. Das Thema Nahmobilität kann dort einen Themenschwerpunkt darstellen. So könnte beispielsweise zukünftig die Ausgestaltung und Abstimmung entwickelter Maßnahmen besprochen werden.

Die entsprechenden Ausschüsse sind im Rahmen der Weiterentwicklung der Maßnahmen zu beteiligen. Hier sind die in einem möglichen Arbeitskreis entwickelten Maßnahmen vorzustellen, abzustimmen und zu beschließen.

Zusätzlich ist neben der kommunalen Abstimmung auch eine Kooperation mit den Nachbarkommunen notwendig – dies spielt insbesondere auch für die Entwicklung des Alltagsnetzes im Radverkehr eine entscheidende Rolle. Hierbei sollen die Anschlüsse in die Nachbarkommunen sowie ein attraktiver Übergang gemeinsam sichergestellt werden. Auf diese Weise können insbesondere längere Wege mit dem Rad attraktiv gemacht werden und eine Verlagerung vom MIV steigt insbesondere auf Wegestrecken, die über die Stadtgrenzen hinaus verlaufen.

Darüber hinaus ist eine regelmäßige Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh anzustreben, um die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität über den gesamten Kreis abzustimmen. Ebenso sollte der Austausch mit den betreffenden Straßenbaulastträgern beachtet werden. Des Weiteren sollte auch der Gedanke der Regiopole Bielefeld weiter verfestigt und auch in den Verkehrsstrukturen ersichtlich gemacht werden. Insbesondere im Rahmen der Regionale 2022 sollten hier Projekte angestoßen und umgesetzt werden und eine enge Vernetzung mit weiteren Akteuren und Partnern in der Region stattfinden.

Insgesamt ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen nicht vollständig im laufenden Geschäft der vorhandenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Werther (Westf.) möglich ist. Es entfällt ein hoher Arbeitsaufwand vor allem auf die nächsten Jahre zur Initiierung und Grundsteinbildung für die darauffolgenden Jahre.

Die Umsetzung der Maßnahmen wurde insgesamt mit rund 20 Mio. Euro kalkuliert. Gegebenenfalls können je nach Ausgestaltung der Maßnahmen höhere Kosten entstehen. Je nach Maßnahme und Auftragsvolumen können hier regionale bzw. lokale Unternehmen beauftragt werden, womit eine erhebliche lokale Wertschöpfung zu erreichen ist. Für die Stadt Werther (Westf.) kann aber vor allem eine weiter steigende Aufenthaltsqualität, bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie ein nachhaltigeres Handeln und damit ein Image-Gewinn erreicht werden. Dies kann einen zusätzlichen Schub geben und den lokalen Einzelhandel unterstützen und weiter stärken.

6 Controlling-Konzept

Für eine erfolgreiche, nachvollziehbare und kontrollierte Umsetzung des Handlungskonzepts bedarf es einer verifizierten Evaluation des Umsetzungsfortschritts. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z. B. Mobilitäts-/Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige ausschlaggebende Veränderungen abzusehen und ein entsprechendes – flexibles – Handlungskonzept zu formulieren, dient ein begleitendes Evaluations- und Controlling-Konzept dazu, Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und Zielerreichung im Umsetzungsprozess frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren zu können.

Dementsprechend gilt es, ein messbares Indikatorensystem zu entwickeln, welches als Kontrollinstrument hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmenumsetzung dient. Für eine geeignete Evaluierung, ob und auch wie erfolgreich bzw. effektiv eine Maßnahme umgesetzt ist, wird das definierte Zielkonzept herangezogen. Anhand der Oberziele mit den jeweiligen Unterzielen kann der Zielerreichungsgrad nachvollziehbar geprüft werden, um dann ggf. nachjustieren zu können. Hierbei ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

Darüber hinaus bedarf es einer transparenten Gestaltung des Bewertungsprozesses. Eine regelmäßige Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten ermöglichten hierbei die kontinuierliche Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber potenziellen Änderungen aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen.

Für eine belastbare Erfolgskontrolle des fortschreitenden Umsetzungsprozesses bedarf es einer regelmäßigen Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten. Dies ermöglicht in turnusmäßigen Intervallen von fünf Jahren die Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit, führt einen transparenten Prozess fort und erlaubt die Justierung einzelner Stellschrauben im Falle von identifizierten Zielabweichungen. Die Regelmäßigkeit erlaubt eine erneute (potenzielle) Konfiguration in kleinen Schritten ohne den bisherigen Verlauf vollständig überprüfen zu müssen.

Tabelle 10: Beispielhafte Indikatoren als Messgröße zur Evaluation

Maßnahme	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
Einrichtung und Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen bzw. Beschilderungsmaßnahmen	Umsetzungsbegleitend
Bauliche Verbreiterung von Gehwegen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre

Maßnahme	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
Abbau von Hindernissen auf Gehwegen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Absenken/Anpassen von Bordsteinen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Anpassungen zu barrierefreien LSA	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Neubau / Ausbau von barrierefreien Querungshilfen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Schaffen von kleineren Aufenthaltsorten im öffentlichen Straßenraum	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Umsetzungsbegleitend
Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Einrichtung/Weiterführung eines Blindenleitsystems (Innenstadt)	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Verbesserung der Verfügbarkeit von Toiletten	Befragung	Alle 5 Jahre
Radverkehrsnetz entwickeln und Netzlücken schließen	Anteil Radrouten, die den vorgeschlagenen Vorgaben entsprechen, Modal Split-Anteil des Radverkehrs, Befragung, Unfallanalyse	Alle 5 Jahre
Anpassung der Radinfrastrukturen an Knotenpunkten	Anteil radfahrerfreundlicher Knotenpunkte, Modal Split-Anteil des Radverkehrs, Befragung, Unfallanalyse	Alle 5 Jahre
Einrichtung von Fahrradstraßen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen bzw. Markierungs- oder Beschilderungsmaßnahmen	Alle 2 Jahre
Einrichtung von Fahrradzonen	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen bzw. Markierungs- oder Beschilderungsmaßnahmen	Alle 2 Jahre
Ausbau von Abstellanlagen	Auslastung und wild abgestellte Fahrräder, Befragung	jährlich
Neugestaltung der Ravensbergerstraße	Auswertungen zum Verkehrsverhalten, Befragung von Kunden und Gewerbetreibenden, Auswertung von Parkraumdaten	Umsetzungsbegleitend

Maßnahme	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
Neugestaltung und Verkehrsversuch Alter Markt	Auswertungen zum Verkehrsverhalten, Befragung von Kunden und Gewerbetreibenden, Auswertung von Parkraumdaten	Umsetzungsbegleitend
Digitalisierung und Flexibilisierung im ÖV	Nutzungen, Befragung	Alle 2 Jahre
Ausbau der Barrierefreiheit im ÖV	Anzahl umgesetzter Baumaßnahmen	Alle 2 Jahre
Alternative Antriebe im ÖV	Anteil an klimafreundlichen Fahrzeugen an der Flotte	Alle 7 Jahre
Kommunales Mobilitätsmanagement	Anzahl an Teilnehmenden[52] am MM	Alle 2 Jahre
Schulische Mobilitätsmanagement	Anzahl an Teilnehmenden am MM	Alle 2 Jahre
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Anzahl an Teilnehmenden am MM	Alle 2 Jahre
Öffentlichkeits- und Pressearbeit für den Rad- und Fußverkehr	Befragung	Alle 2 Jahre

[52] Wie viele Personen nehmen am MM teil, besitzen also beispielsweise ein Jobrad, informieren sich über Angebote, nehmen an Aktionen Teil o. ä.

7 Kommunikationsstrategie

Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Klimafreundliche Mobilität wurde bereits durch einen aktiven Planungsdialog begleitet. Neben der Verwaltung, Politik und Akteuren in Schlüsselpositionen wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Planungsprozess einzubringen. Dies sollte zukünftig im Rahmen der Realisierung des Handlungskonzepts beibehalten und ggf. optimiert werden, sodass die Transparenz des Teilkonzeptes erhalten bleibt und die „Ergebnisse" sicht- und erlebbar werden. Grundlage ist eine kontinuierliche Pressearbeit, die die erreichten Meilensteine zum Anlass nimmt, mit dem Thema klimafreundliche Mobilität in die Öffentlichkeit zu gehen und den Prozess so transparent zu machen.

Darüber hinaus hängt der Umsetzungserfolg von Maßnahmen stark von der Akzeptanz – und damit der Nutzung – von Seiten der betroffenen Bevölkerung sowie Akteuren vor Ort ab. Um hierfür bereits von Beginn an einen erfolgsversprechenden Ansatz zu verfolgen, bedarf es einer kontinuierlichen Kommunikationsstrategie, welche im Rahmen des Konzepts einheitlich gestaltet und kommuniziert wird. Eine erfolgreiche Strategie kann dabei auf zwei wesentlichen Säulen basieren:

- Vorbild sein sowie
- Bevölkerung aktivieren.

Vorbild sein

Politische Entscheidungsträger sowie prominente Akteure vor Ort (z. B. Unternehmen, Institutionen) können im Rahmen der Konzeptrealisierung eine Vorbildfunktion einnehmen und diese als sogenannte „early Adopters " im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber" nach außen tragen. Hierdurch können drei Effekte zugunsten des Klimaschutz-Teilkonzeptes sowie der jeweiligen Akteure ausgelöst werden:

- Bekanntmachung neuer Mobilitätsangebote/Techniken durch die sichtbare Nutzung im öffentlichen Raum
- Aufzeigen der praxistauglichen Nutzung der Technik/des Angebots im Alltag
- Verknüpfung eines positiven klimafreundlichen Images des Akteurs gegenüber der Öffentlichkeit

So können z. B. Firmen im Rahmen der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Elektrofahrzeuge (Pkw und/oder Pedelecs) in die hauseigene Flotte einführen, Schulen bieten ihren Schüler/-innen alternative Anfahrtswege zum „Elterntaxi" an und kurzstreckenintensive Dienstleistungen nutzen Lastenpedelecs als Lieferfahrzeuge. Die Realisierung solcher Projekte zeigt klimafreundliche Mobilität im öffentlichen Leben, veranschaulicht die Praxistauglichkeit und weckt Interesse bei anderen Akteuren bzw. der Bevölkerung.

Bevölkerung aktivieren – Veranstaltungen, Aktionen, Kampagnen

Neben der Vorbildfunktion einzelner Institutionen bedarf es parallel einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, bei der verschiedene Zielgruppen konkret angesprochen werden, wie z. B. öffentliche

Veranstaltungen zu klimafreundlicher Mobilität oder Events, die in den Arbeitsalltag eingebunden werden können. So bieten Veranstaltungen die Möglichkeit neue Mobilitätsangebote/Techniken kennenzulernen, Funktionsweisen zu verstehen und ggf. selbst testen zu können. Hierdurch können Vorbehalte und Hemmnisse frühzeitig ausgeräumt und damit die Akzeptanz gegenüber zukünftigen Entwicklungen erhöht werden. Gleichzeitig bietet der direkte Austausch mit potenziellen Nutzer/-innen die Chance für die Projektverantwortlichen eventuelle Nach-besserungen hinsichtlich Funktionalität oder – fachlich bedingtem – voreingenommenem Selbstverständnis vorzunehmen.

Mit dem Stadtradeln ist bereits ein derartiges Format erfolgreich erprobt. Ähnliche Events sollten kontinuierlich fortgeführt werden.

In gleichem Rahmen können temporäre Kampagnen oder Wettbewerbe (betriebsintern/kommunal) dazu beitragen, für klimafreundliche Fortbewegung als Alternative zum privaten Pkw zu begeistern. Hierbei ist v. a. eine Regelmäßigkeit im Sinne von sich wiederholenden-der Öffentlichkeitsarbeit wichtig, so dass der Gedanke der klimafreundlichen Mobilität in regelmäßigen Abständen wiederbelebt wird und sich gleichzeitig ein identitätsstiftender Wiedererkennungswert in der Stadt verankert. Dies kann darüber hinaus zur weiteren Etablierung und Schärfung des Gesundheitsprofils der Stadt und der Wichtigkeit des Themas Gesundheit, im Rahmen der Luftqualität aber auch der alltäglichen Bewegung von Einwohnern wie Besuchern genutzt werden.

Quellenverzeichnis

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

BMVBS [Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung] 2012: Kosten energierelevanter Bau- und Anlagenteile bei der energetischen Modernisierung von Wohngebäuden. Abgerufen von https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/bmvbs-online/2012/DL_ON072012.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (zuletzt aktualisiert am 07.2012, zugegriffen am 19.05.2012)

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] 2017: Fahrradmonitor: Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Abgerufen von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt aktualisiert am 25.10.2017, zugegriffen am 19.05.2012)

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] 2020: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Abgerufen von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt aktualisiert am 10.2012, zugegriffen am 19.05.2012)

Fassung aufgrund der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.12.2020 (BGBl. I S. 3047), in Kraft getreten am 24.12.2020

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2002: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Abgerufen von https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/46981/ (zuletzt aktualisiert am 04.06.2003, zugegriffen am 19.05.2021)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2003: Theoretische Grund-lagen des Straßenverkehrs. Abgerufen von https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsmanagement/310-theoretische-grundlagen-des-strassenverkehrs.html (zuletzt aktualisiert am 15.05.2021, zugegriffen am 19.05.2021)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Abgerufen von https://www.th-owl.de/files/webs/bauingenieurwesen/stephan_rainer/Folienskripte/FB1/FB1-SB_1304-Raeumliche-Umwelt-4_SS12-04_RASt06.pdf (zuletzt aktualisiert am 13.06.2012, zugegriffen am 19.05.2021)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Abgerufen von https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/353835/ (zuletzt aktualisiert am 13.06.2011, zugegriffen am 19.05.2021)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2012: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Abgerufen von https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/125.i.pdf (zuletzt aktualisiert am 2012, zugegriffen am 19.05.2021)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V] 2015: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Abgerufen von https://www.fgsv.de/hbs-2015.html (zuletzt aktualisiert am 03.07.2019, zugegriffen am 19.05.2021)

Kreis Gütersloh 2017: 4. Nahverkehrsplan

Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: Abgerufen von https://www.strassen.nrw.de/de/ (zuletzt aktualisiert am 21.12.2012, zugegriffen am 19.05.2021)

Röver Ingenieure 2020: Bebauungsplan Nr. 43 „Wohngebiet Blotenberg – 2. BA"

Stadt Werther (Westf.) 2013: Integriertes Klimaschutzkonzept Werther

Statistisches Bundesamt 2019: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr. Abgerufen von https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/unfaelle-verungluckte-.html (zuletzt aktualisiert am 24.03.2021, zugegriffen am 19.05.2021)

Mobility monitor 2021: Covid-19 und Mobilität. Abgerufen von https://www.covid-19-mobility.org/de/mobility-monitor/ (zuletzt aktualisiert am 19.05.2021, zugegriffen am 19.05.2021)

VM NRW [Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen] 2017: Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Abgerufen von https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/downloads/HBR_NRW_Sep2017.pdf (zuletzt aktualisiert am 09.2017, zugegriffen am 19.05.2021)

MBWSV [Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr] 2021: MBWSV Abgerufen von https://www.land.nrw/de/media/image/ministerium-fuer-bauen-wohnen-stadtentwicklung-und-verkehr (zuletzt aktualisiert am 19.05.2021, zugegriffen am 19.05.2021)

BauO NRW [Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen] 2020: Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018). Abgerufen von https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=74820170630142752068 (zuletzt aktualisiert am 08.12.2020, zugegriffen am 19.05.2021)