



Ziel- und Handlungskonzept

Mobilitätskonzept

Hansestadt Herford

O! herford

SVH
Stadtverkehr Herford GmbH

Hansestadt Herford
Rathausplatz 1
32052 Herford

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietät.de

Dennis Jaquet (Projektleiter)

Theresa Heitmann

Christof Tielker

Thomas Weber

Saskia Säuberlich

Bildnachweise:

Titelseite: Planersocietät

Im weiteren Bericht: Falls nicht anders angegeben liegen die Rechte der verwendeten Bilder bei der Planersocietät.

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

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabe	7
2	Planungsprozess und Zeitplan	8
3	Bürger- und Akteursbeteiligung	10
4	Zielsystem	14
5	Online-Beteiligung „Ideenmelder“	25
5.1	Ergebnisse aus der Befragung	25
5.2	Ergebnisse aus der interaktiven Karte zum Ideenmelder	27
5.3	Fazit und weitere Verwendung	35
6	Maßnahmen und Handlungskonzept	37
6.1	Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr & Vernetzung	43
6.2	Handlungsfeld Fußverkehr	83
6.3	Handlungsfeld Radverkehr	123
6.4	Handlungsfeld Kfz-Verkehr	153
6.5	Querschnittshandlungsfelder	194
7	Integriertes Handlungs- & Umsetzungskonzept	220
8	Evaluations- und Monitoringkonzept	224
9	Fazit & Ausblick	229
10	Quellenverzeichnis	231
11	Anhang	233

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitplan	8
Abbildung 2: Eindrücke aus dem 1. Bürger:innenforum	11
Abbildung 3: Eindrücke der Planungsradtour	11
Abbildung 4: Eindrücke des Planungsspaziergangs.....	12
Abbildung 5: Eindrücke aus der 2. Arbeitskreissitzung	13
Abbildung 6: Überblick Herforder Zielsystem.....	19
Abbildung 7: Zielsystem des Herforder Mobilitätskonzepts	20
Abbildung 8: Am besten bewertete Maßnahmen pro Handlungsfeld	26
Abbildung 9: Am schlechtesten bewertete Maßnahmen pro Handlungsfeld.....	26
Abbildung 10: Verteilung der Ideen der Bürger:innen nach Kategorien.....	28
Abbildung 11: Verteilung der Ideen nach Unterthemen innerhalb der Kategorien.....	28
Abbildung 12: Beiträge im Handlungsfeld Fußverkehr	29
Abbildung 13: Beiträge im Handlungsfeld Radverkehr	31
Abbildung 14: Beiträge im Handlungsfeld ÖPNV & Vernetzung	32
Abbildung 15: Beiträge im Handlungsfeld Kfz-Verkehr	34
Abbildung 16: Szenarien zur Mobilität der Zukunft.....	37
Abbildung 17: Übersicht der Maßnahmen nach Handlungsfeldern	39
Abbildung 18: Mobilstation in Gronau (links) und Mobilpunkt in Bremen (rechts)	45
Abbildung 19: Ausstattungselemente Herforder Mobilstationen.....	50
Abbildung 20: Bikesharing-Angebot in Braunschweig (links) und virtuelle Abstellzone des Bikesharing-Angebots in Augsburg (rechts)	54
Abbildung 21: E-Carsharing in Bremen (links) und Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge in Dortmund (rechts).....	57
Abbildung 22: Abstellzonen für E-Scooter in Berlin (links) und Hamburg (rechts).....	60
Abbildung 23: Busspur mit Freigabe für den Radverkehr in Osnabrück (links) und ohne Freigabe für den Radverkehr in Koblenz (rechts)	71
Abbildung 24: Ausgestaltung von Bushaltestellen	74
Abbildung 25: Querungsanlagen für den Fußverkehr	91
Abbildung 26: Berliner Straße (links) und Vodice-Ufer an der Aa (rechts).....	92
Abbildung 27: Barrierefreier Oberflächengestaltung in Calw (links) und geschliffenes Kopfsteinpflaster in einem Querungsbereich in Münster (rechts)	95
Abbildung 28: Barrierefreier Ausgestaltung an gesicherten Querungsanlagen (links) und Doppelquerung mit Hoch- und Nullbord (rechts)	101
Abbildung 29: Leitsystem inkl. Stele und Stadtpläne für den Fußverkehr in Bristol	107
Abbildung 30: Angsträum in Kassel (links) und Unterführung an der Bahnhofstraße/Auf der Freiheit; Aufwertung durch Gestaltung und Beleuchtung (rechts)	108
Abbildung 31: Sitzgelegenheiten in Nürnberg (links) und kombiniertes Stadtmobiliar in Remchingen (rechts).....	115
Abbildung 32: inklusive Sitzgelegenheiten in Solingen (links) und komfortable Sitzgelegenheiten in Hamburg (rechts).....	115
Abbildung 33: Kombination von Aufenthalt und kleinem Spielplatz in Schramberg (links) und einfaches Spielangebot in Sigmaringen (rechts).....	119
Abbildung 34: Ausschnitte aus dem Radwegekonzept (li.) und dem Radhaupttroutennetz (re.)	125
Abbildung 35: Überdachte Anlehnbügel und Schließfächer in Zentrumsnähe (links) und öffentliche Station mit Fahrradwerkzeugen (rechts).....	138
Abbildung 36: abschließbare B+R-Station (links) und Radabstellanlage für Lastenräder (rechts)	139
Abbildung 37: Qualitätsstandards von Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungsmerkmale	140
Abbildung 38: Komfortelemente für den Radverkehr an Knotenpunkten	143
Abbildung 39: Wegweisung gemäß Knotenpunktsystem NRW	146
Abbildung 40: Ausschnitt aus dem SEVAS-Kartentool	167
Abbildung 41: Unterflurmüllcontainer in Zürich.....	177

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Öffentlichkeitsbeteiligungen.....	10
Tabelle 2: Maßnahmen im Fußverkehr mit den meisten Likes	29
Tabelle 3: Maßnahmen im Radverkehr mit den meisten Likes	31
Tabelle 4: Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung mit den meisten Likes	33
Tabelle 5: Maßnahmen Kfz-Verkehr mit den meisten Likes.....	34
Tabelle 6: Potenzielle Indikatoren als Messgröße zur Evaluation	225

ENTWURF

Abkürzungsverzeichnis

AST *Anruf-Sammel-Taxi*

BVO *Busverkehr Ostwestfalen GmbH*

E Klima *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen*

ERA *Empfehlung für Radverkehrsanlagen*

LSA *Lichtsignalanlage*

ENTWURF

1 Anlass und Aufgabe

Der vorliegende Endbericht stellt den abschließenden Baustein der Erarbeitung des mehrteiligen integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Herford dar. Das Mobilitätskonzept nimmt als erstes Konzept seiner Art in der Hansestadt eine langfristige, gesamtstädtische und verkehrsmittelübergreifende Ebene ein. Es beinhaltet eine abgestimmte Entwicklungsrichtung und Grundlage für alle Planungen und Aktivitäten der Stadt Herford im Bereich Verkehr und Mobilität für die kommenden 10-15 Jahre. Der Fokus liegt auf dem Zusammenwirken der verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen zur Erreichung der kommunalen Ziele im Bereich der Mobilität im Planungshorizont bis 2035+. Dieser Endbericht baut auf den Inhalten und Analysen des Zwischenberichts vom August 2022 auf.

Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes ist die Entwicklung einer innovativen Mobilitätsstrategie unter Berücksichtigung der aktuellen gesellschaftlichen, verkehrspolitischen und klimatischen Herausforderungen. Negative Effekte des Verkehrs werden in der Bevölkerung verstärkt diskutiert, ein Wandel im Mobilitätsverhalten vermehrt eingefordert. Der Klimaschutz, eine zunehmende Individualisierung der Gesellschaft und die mobilitätsbezogenen Potenziale der Digitalisierung machen eine Neuausrichtung der kommunalen Verkehrsplanung notwendig. Die Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes steht in Zukunft im Mittelpunkt der Herforder Mobilitätsplanung. Doch auch die Themen Lärm- und Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit und die Qualität öffentlicher Räume stehen im Fokus von Debatten.

Die Digitalisierung eröffnet neue Optionen zur Information, Kommunikation und zum Zugang zu neuen Mobilitätsoptionen. Damit bietet sie ein hohes Potenzial, Mobilität nicht mehr nur verkehrsträgerbezogen zu denken. Auf den zurückgelegten Wegen können für den aktuellen Zweck passende Verkehrsmittel nahtlos miteinander verknüpft werden (seamless Mobility). Neue Verkehrsmittel (E-Scooter, Lastenräder, Sharingsysteme) erweitern dieses Angebot, stellen jedoch gleichzeitig auch neue Ansprüche an die Infrastruktur. Zentrales Ziel dieses Mobilitätskonzeptes ist es daher neue Mobilitätsangebote bereitzustellen, diese räumlich miteinander zu vernetzen und im Sinne von Mobility as a Service den Zugang zu unterschiedlichen Angeboten zu vereinfachen.

2 Planungsprozess und Zeitplan

Der Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Hansestadt Herford wurde auf den Zeitraum des Jahres 2022 ausgelegt. Der vorliegende Endbericht baut auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) und den durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen (vgl. Kapitel 3 & 5 und Anhang) auf. Der Arbeitsprozess besteht aus drei wesentlichen Elementen, die schrittweise aufeinander aufbauen (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Zeitplan



Quelle: Planersocietät

in der **Bestandsanalyse** wurde die Ausgangslage betrachtet und auf Stärken, Potenziale, Schwächen sowie Handlungsbedarfe hin analysiert. Hierzu wurden im Stadtgebiet Verkehrszählungen durchgeführt, die Infrastruktur vor Ort begangen und befahren sowie bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse finden sich detailliert im Zwischenbericht (vgl. Zwischenbericht) wieder.

- auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse wurde gemeinsam mit dem Arbeitskreis Mobilität (vgl. Kapitel 3) ein **Zielsystem** (vgl. Kapitel 4) entwickelt. Hierin sind strategische und langfristige Ziele für die Mobilitätsplanung formuliert, welche bei zukünftigen Projekten als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage dienen sollen. Das Zielsystem wurde im September 2022 durch den Verkehrsausschuss der Stadt Herford beschlossen. Eine ausführliche Darstellung des Zielsystems erfolgt in Kapitel 4.
- entlang der beschlossenen Ziele wurden **Maßnahmen** entwickelt, welche einen Pfad aufzeigen, um die formulierten Ziele zu erreichen. Aufgrund der stadtweiten und verkehrsmittelübergreifenden Ebene des Mobilitätskonzeptes ist innerhalb der Maßnahmen insbesondere der Vernetzungsgedanke zwischen den Mobilitätsangeboten sowie den Maßnahmen an sich in den Fokus genommen worden. Abschließend sind diese Maßnahmen in ein integriertes

Handlungskonzept überführt worden. Dies dient als Umsetzungsstrategie für die Stadt Herford und beinhaltet neben einer zeitlichen Reihung der Maßnahmen auch einen Vorschlag zur Evaluation der Umsetzungsbemühungen.

Alle dargestellten Arbeitsphasen dieses Mobilitätskonzeptes wurden von unterschiedlichen Formaten zur Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet.

ENTWURF

3 Bürger- und Akteursbeteiligung

Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Herforder:innen. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohner:innen entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität besitzt daher erhebliche Auswirkungen für die Einwohner:innen, Betriebe und Unternehmen in Herford und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürger:innen mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Herforder Mobilitätskonzeptes fand dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt.

Im Folgenden werden die in der Tabelle 1 dargestellten Einzelbestandteile der Öffentlichkeitsbeteiligung kurz dargestellt. Die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung und dem Ideenmelder werden eigenständig in Kapitel 5 behandelt.

Tabelle 1: Übersicht Öffentlichkeitsbeteiligungen

Datum	Arbeitsphase	Beteiligungsformat
11.05.2022	Bestandsanalyse und Ziele des Konzepts	1. Interne Arbeitskreissitzung
20.06.2022	Bestandsanalyse und Handlungsbedarf	Bürger:innenforum
21.09.2022	Bestandsanalyse und Handlungsbedarf	Planungsspaziergang
21.09.2022	Bestandsanalyse und Handlungsbedarf	Planungsradtour
16.08.2022	Workshop zur Erstellung des Zielsystems	2. Interne Arbeitskreissitzung
Nov. 2022	Maßnahmenausarbeitung	Online-Beteiligung & Ideenmelder

1. Bürger:innenforum zur Bestandsanalyse

Das 1. Bürger:innenforum dient im Sinne einer Auftaktveranstaltung der Vervollständigung der Bestandsanalyse. Am 20.06.2022 kamen rund 40 Bürger:innen in der Aula der Gesamtschule Friedenstal zusammen und diskutierten mit Bürgermeister Tim Kähler, der Mobilitätsbeauftragten Frau Schmidt, den Gutachter:innen der Planersocietät sowie untereinander über die Mobilität in der Hansestadt. Nach einem kurzen Vortrag über die bisherigen Ergebnisse der Planersocietät stand die aktive Beteiligung im Vordergrund. An insgesamt vier Thementischen (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV und MIV) hatten die Teilnehmenden insgesamt 90 Minuten Zeit ihre Anmerkungen zu äußern und zu diskutieren. Die Ergebnisse des Bürger:innenforums (vgl. Anhang Teil 2) sind in die Bestandsanalyse mit eingeflossen und wurden bereits im Zwischenbericht mit aufgegriffen.

Abbildung 2: Eindrücke aus dem 1. Bürger:innenforum



Planungsradtour

Kern der Veranstaltung am 21. September 2022 – an der ca. 20 Personen (plus Verwaltung und Gutachter:innen) teilnahmen – war die Befahrung einer zuvor festgelegten Strecke und eine Reflexion der wahrgenommen und „erfahrenen“ Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu wurde im Vorfeld eine rund sieben Kilometer lange Tour mit Standorten zu unterschiedlichen Themenfeldern durch die Gutachter:innen erstellt. Diese wurde allerdings so ausgelegt, dass man sie dynamisch an die Diskussionsinhalte und Länge der Diskussionen anpassen konnte, um eine Dauer von ca. 2 Stunden zu gewährleisten. Die Diskussion fand an den verschiedenen Standorten und zu vorher ausgewählten Themen sowie anhand der bei der Befahrung gemachten „Erfahrungen“ statt. Dabei konnten die Teilnehmenden auch eigene Ideen und Maßnahmenvorschläge sowie allgemeine Sichtweisen einbringen. Ein zu Beginn viel diskutiertes Thema waren die Radverkehrsqualitäten rund um den Herforder Bahnhof sowie die Qualität der Radabstellanlagen in der Innenstadt. Darüber wurde die häufig fehlende Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr (z. B. Lübbetorwall, Mindener Straße) und die Führung bzw. fehlende Führung an Kreuzungen (z. B. Salzufler Str. / Wiesenstraße, Bismarckstraße / Marienstraße) bemängelt. Detailliertere Ergebnisse werden in der dazugehörigen Dokumentation (vgl. Anhang Teil 3) dargestellt.

Abbildung 3: Eindrücke der Planungsradtour



Planungsspaziergang

Der Planungsspaziergang am 21. September 2022 – an dem ca. 20 Personen (plus Verwaltung und Gutachter:innen) teilnahmen – startete mit den Standorten am Deichtorwall und führte über den Gänsemarkt zum nächsten Standort an der Abteistraße. Weiter ging es zum Aawiesenpark über das Fredericia-Ufer und schließlich weiter über die Clarenstraße zum Alten Markt, wo der Spaziergang endete. Die Route des Spaziergangs wurde im Vorfeld vorbereitet, um an verschiedenen vorab definierten Standorten der Diskussion zu bestimmten Themen Raum zu geben. Darüber hinaus konnten bei spontanem Diskussionsbedarf Auffälligkeiten besprochen werden. Als Besonderheit standen für den Planungsspaziergang Rollstühle und Rollatoren zur Verfügung, die von den Teilnehmenden genutzt werden können, um einen Perspektivenwechsel in die Wahrnehmung mobilitätseingeschränkter Menschen zu erleben. So sollten die Teilnehmenden für das Thema Barrierefreiheit sensibilisiert werden. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, während des gesamten Planungsspaziergangs von einer Teilnehmenden sowie von der Planersocietät Brillen zur Simulation von Seheinschränkungen auszuleihen und einen taktilen Leitstock zu nutzen. Auch im Rahmen des Planungsspaziergangs konnten die Teilnehmenden eigene Ideen und Maßnahmenvorschläge sowie ihre persönlichen Sichtweisen einbringen. Ein häufig mitgeteiltes Problem in der Herforder Innenstadt ist die stellenweise fehlende Barrierefreiheit. Das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt sowie zahlreiche nicht barrierefrei ausgebaute Kreuzungen und Querungen erschweren den Alltag von Mobilitätseingeschränkten Personen. Zudem sind Gehwege vor allem dann zu schmal, wenn sie durch zusätzliche Hindernisse blockiert werden. Detailliertere Ergebnisse werden in der dazugehörigen Dokumentation dargestellt.

Abbildung 4: Eindrücke des Planungsspaziergangs



Arbeitskreis

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden zwei Arbeitskreissitzungen durchgeführt. Sie dienten dazu, die Inhalte des Mobilitätskonzeptes ausführlich diskutieren zu können und Inhalte gemeinsam zu erarbeiten. Der Arbeitskreis setzt sich vor allem aus Mitgliedern des Verkehrsausschusses zusammen.

Die erste Arbeitskreissitzung am 11.05.2022 fand im Rahmen der Bestandserhebung und der Identifizierung von Handlungsbedarfen statt. Die Sitzung dient dazu, dass sich die Mitglieder des Arbeitskreises und die Gutachter:innen gegenseitig kennenlernen und erste Ergebnisse aus der Bestandsanalyse diskutiert werden. Zu jedem Themenfeld wird ein kurzes Stärken-Schwächen-Profil dargestellt, welche

anschließend durch weitere Hinweise durch die Mitwirkenden im Arbeitskreis ergänzt werden. Insgesamt erhalten die Gutachter:innen wertvolle Hinweise zur Vervollständigung der Bestandsanalyse sowie für den weiteren Arbeitsprozess. Detailliertere Ergebnisse befinden sich in der dazugehörigen Dokumentation (vgl. Anhang Teil 1).

Die zweite Arbeitskreissitzung am 16.08.2022 dient zur Erarbeitung des Zielsystems (vgl. Kapitel 4). Hierzu bereiteten die Gutachter:innen einen Workshop vor, in welchem gemeinsam über aktuelle gesellschaftliche, kommunale, klimapolitische und verkehrspolitische Trends und Entwicklungen diskutiert wurde. In einer Kurzpräsentation erläuterten die Gutachter:innen den Zweck und die vorgesehene Struktur des Zielsystems für das Mobilitätskonzept (vgl. Kapitel 4). Außerdem wurden vier vorab vorbereitete Oberziele präsentiert, welche in einer interaktiven Diskussionsrunde von den Mitwirkenden des Arbeitskreises weiter ausdifferenziert wurden. Neben dem im September 2022 beschlossenen Zielsystem in Kapitel 4 ergeben sich weitere Inhalte aus dieser Sitzung in der dazugehörigen Dokumentation (vgl. Anhang Teil 4).

Abbildung 5: Eindrücke aus der 2. Arbeitskreissitzung



Durch diese Arbeitskreissitzungen konnte das Prozessziel erreicht werden, von Beginn an einen engen Austausch zwischen den Gutachter:innen, den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung und den Politiker:innen zu ermöglichen. Dies spiegelte sich auch in der konstruktiven und zielführenden Arbeitsweise während der zweiten Arbeitskreissitzung zur Erarbeitung des Zielsystems wider.

4 Zielsystem

Mobilität in Herford 2050 – eine Vision

Wie könnte Herford 2050 aussehen? Die Stadt bietet inzwischen vielfältige Mobilitätsoptionen und eine gerechtere Verteilung der verfügbaren Flächen auf die verschiedenen Mobilitätsformen. Auch der Straßenraum wurde neu aufgeteilt.

- Durch eine weiter verstärkte Zusammenarbeit in der Regiopole Bielefeld und den Bau des Radschnellweges konnten die Verkehrsbelastungen durch Pendler:innen deutlich reduziert werden. Dennoch bleibt Herford als Kreisstadt für alle Menschen aus dem Umland ein attraktives Ziel und auch sie können von diesem Wandel profitieren. Durch eine verstärkte Schienenanbindung, einen steigenden Anteil an Home-Office und weitere Neuerungen des „New-Work“ hat der einpendelnde Kfz-Verkehr deutlich abgenommen. Mitfahrgelegenheiten werden über eine in der Region verfügbare App sehr viel stärker genutzt. Park+Ride-Anlagen im Umland fangen darüber hinaus den einpendelnden Stadtumlandverkehr an Verknüpfungspunkten mit wichtigen ÖV-Achsen ab. Neue ÖPNV-Angebote im Stadtumlandverkehr bieten für Einpendelnde einen ähnlich hohen Komfortstandard wie das eigene Auto. Für Personen, die dennoch mit dem Auto nach Herford hereinfahren möchten, ist dies möglich. Im Stadtgebiet wird dazu auf zentrale, kostenpflichtige Parkangebote geleitet. Damit nimmt der Parksuchverkehr deutlich ab. Einkaufspendler kommen sehr gerne nach Herford, weil die Stadt mit allen Verkehrsmitteln gut zu erreichen ist und eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität bietet.
- Der Kfz-Verkehr hat sich auch innerhalb Herfords deutlich reduziert; aber wer will oder darauf angewiesen ist, kann weiterhin mit dem Auto fahren. Tatsächlich hat sich der Anteil des Autoverkehrs an den alltäglichen Wegen der Herforder Bürgerinnen und Bürger auf 30 % reduziert.
- Vielerorts, wo früher Autos fuhren und parkten, sind Orte zum Flanieren und Verweilen entstanden. Private Autos werden kaum noch gebraucht. Mit Bus, Bahn, Fahrrad und zu Fuß kommen die Menschen schneller und komfortabler an ihr Ziel.
- Immer mehr Radfahrer:innen genießen die Fahrt auf breiten und sicheren Radwegen kreuz und quer durch die Stadt. Besondere „Gamechanger“ waren in dieser Hinsicht die großflächige Einführung von Fahrradstraßen und -zonen im Nebennetz, die Umsetzung des Radschnellweges sowie der Bau attraktiver Radverkehrsachsen in und zwischen den Stadtteilen.
- Auch für Fußgänger:innen ist deutlich mehr Platz in der Stadt vorhanden. Es macht Spaß, ist gesund und komfortabel vor allem kurze Wege im Quartier oder in der Innenstadt zu Fuß zu erledigen. Dies ist aufgrund der umfassenden Barrierefreiheit allen Personengruppen möglich.
- Mobilität in Herford ist daher sozial ausgerichtet, barrierefrei und schließt niemanden aus.
- Mobilstationen erleichtern überall in der Stadt das Umsteigen vom öffentlichen Verkehr auf vielfältige Shared-Mobility-Angebote und sind Ausgangspunkte für multi- und intermodale Mobilität.
- Parkraummanagement ist als zentrales Steuerungsinstrument in der Herforder Innenstadt etabliert. Dabei geht es sowohl um die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl als auch um das Ziel, im öffentlichen Raum Platz effizienter und stadtverträglicher zu nutzen als nur für das Abstellen von Fahrzeugen. Auch außerhalb der Innenstadt hat sich der Umgang mit dem ruhenden Verkehr durch

ordnende Maßnahmen und sukzessive Kontrollen verändert. Mittlerweile sind aufgrund eines veränderten Bewusstseins der Menschen kaum noch Parkverstöße zu verzeichnen.

- Herford hat E-Autos insbesondere in der Zeit des Markthochlaufs weiter begünstigt und den Umstieg damit erleichtert. Ein dichtes Netz an E-Ladestationen hat den Verzicht auf Verbrennermotoren leicht gemacht.
- Herfords Straßen sind sicher und es gibt keine tödlichen Verkehrsunfälle mehr, was dafür sorgt, dass sich auch Kinder gerne auf den Straßen bewegen und auf bzw. an diesen spielen.
- Eine moderne und intelligente Verkehrssteuerung sorgt für stetig fließenden Verkehr.
- Die Digitalisierung und moderne Technologien ermöglichen automatisiertes und vernetztes Fahren in Fahrzeugen, die überwiegend gemeinsam genutzt werden.
- Auch der gewerbliche Verkehr und der Lieferverkehr kommen zügig durch die Stadt: umwelt- und klimaschonend. Ihnen steht nun durch den Umstieg der Bevölkerung von vermeidbaren Autofahrten auf attraktivere flächensparsame Angebote mehr Fläche zur Verfügung.
- Die Stadtteile, auch die Außenstadtteile, sind so gestaltet, dass kein eigenes Auto mehr notwendig ist. Die Bewohner:innen erreichen vieles bequem in ihrem Umfeld von 15-Minuten und haben Zugang zu nachhaltigen Mobilitäts- oder Shared-Mobility-Angeboten. Flexible On-Demand-RidePooling-Angebote bieten überall dort, wo keine Haltestelle in der Nähe ist, bequemen Anschluss an die Stadt oder den Nachbarstadtteil.
- Und nicht zuletzt: Herford erreicht seine Klimaschutzziele, die Straßen und Plätze sind deutlich grüner geworden und die Luft ist reiner.



Exkurs: Visionärer Spaziergang durch Herford im Jahr 2050



Die Stadt Herford hat sich verändert, wie auch der Rest der Welt. Ich war zuletzt vor vielen Jahren, präziser eigentlich Jahrzehnten hier. Ich komme gebürtig aus dieser Ecke, aus Vlotho, wohne aber seit langer Zeit im Ruhrgebiet. Es ist immer schön wieder in die Heimat zu kommen und zu sehen, wie sich Stadt und Land entwickeln. Früher mussten mich meine Eltern immer vom Bahnhof in Herford oder Bad Oeynhausen abholen, da ich schon immer viel mit dem Zug gereist bin. Das tue ich immer noch, es ist einfach die schnellste Verbindung und eine sehr komfortable Reisemöglichkeit. Anders als früher sind die Züge allerdings inzwischen pünktlich, auch wenn das nicht mehr so wie früher ins Gewicht fällt, als meine Eltern mehr oder weniger lange warten mussten, wenn ich verspätet ankam. Nun fährt automatisch auf meine Ankunftszeit angepasst ein autonomer Shuttle am Bahnhof vor, in den ich einsteige und der mich nach Vlotho bringen wird. Schon bei der Ankunft am Bahnhof fällt mir auf, wie sich die Stadt seit meinem letzten Besuch verändert hat. Zusammen mit mir sind viele Menschen in Herford aus dem Zug ausgestiegen, Feierabend na klar. Nach Bielefeld gibt es keine schnellere und bequemere Verbindung. Viele Menschen pendeln daher mit dem Zug. Einige Menschen machen sich nun auf zur ansehnlichen Mobilstation. Sie ist vollständig überdacht, hat eine hohe Aufenthaltsqualität. Ich erinnere mich noch an den Busbahnhof, der dort einmal war. Trotz regem Treiben ist es gar nicht mehr so laut wie früher. Auf dem Weg holt einer der Menschen, die mit mir ankamen, noch ein Paket aus einer Paketstation. Es scheint größer, sperriger und schwerer als vermutet zu sein. Unschlüssig schaut der Mann die wartenden Busse an und entschließt sich schließlich für eines der Carsharing-Fahrzeuge, die ebenfalls an der Mobilstation bereitstehen. Andere Menschen steigen in Busse ein, auf E-Scooter oder holen ihr Fahrrad in der Radstation ab.

Ich sage dem Auto, dass es einen Zwischenstopp in der Herforder Innenstadt machen soll. Das Auto fährt los, zunächst über die Bahnhofstraße und biegt in Auf der Freiheit ein. Ich bin erstaunt. Die breite Straße, die ich kenne, ist verschwunden. Stattdessen fahre ich auf einer Art Boulevard der schön gestaltet und grün ist. Neben der Fahrspur der (autonomen) Autos befindet sich eine Spur auf der sich Fahrräder, Lastenräder und elektrisch angetriebene Mikromobile, zumeist des Wirtschaftsverkehrs, tummeln. Daneben wiederum großzügig angelegte Flächen für Fußverkehr und Aufenthalt. Unter den prächtigen Bäumen sitzt ein älteres Ehepaar. Pausiert auf ihrem Rückweg von der Markthalle und genießt das Treiben der Stadt. Immer wieder wird unsere Fahrbahn von Möglichkeiten zur Querung unterbrochen. Wüsste ich es nicht besser, könnte ich mir die vormals vierspurige Straße, die die Stadt wie eine große Barriere trennte, nicht mehr vorstellen.

Nach nur zwei Minuten Fahrt sind wir angekommen. Das Auto steuert einen Platz zwischen Rathaus und Auf der Freiheit an, an dem es mich rauslässt. Ich sage ihm, dass ich ca. 30 Minuten brauche und es mich dann an gleicher Stelle abholen kann. Auf die Minute kommt es nicht an. Das Auto wird feststellen, wann ich mich zu Fuß auf dem Rückweg befinde und seine Ankunftszeit am Treffpunkt entsprechend planen. Über die Elisabeth- und die Bäckerstraße laufe

in Richtung Alter Markt. Die Stadt ist belebt. Viele Menschen schlendern durch die Straßen, schauen sich die Auslagen in Schaufenstern an oder sitzen auf Bänken und in Restaurationen. Dabei fällt mir auf, dass die Ladengeschäfte nicht mehr ausschließlich reine Verkaufsflächen sind. Wie in anderen Städten auch, sind auch Handwerksbetriebe wieder zurück in die Innenstadt gekommen. Bei einem Schreiner und Tischler, der im hinteren Teil seines Ladenlokals seine Werkstatt und im vorderen eine kleine Ausstellung seiner Werke hat, bleibe ich kurz stehen und bestaune die handwerklichen Fertigkeiten, als mich ein Fußball am Bein trifft. Ich kicke ihn zurück und schaue kurz den kleinen Menschen zu, die am Rande der Straße auf einem kleinen Feld Fußball spielen. Insgesamt sind viele Kinder auf den Straßen. Das ist immer ein gutes Zeichen, finde ich. Ich laufe weiter und muss am Alten Markt angekommen noch einmal stauen. Es ist Viertel nach 5 und weit und breit kein Bus. Nur ein schön gestalteter Platz auf dem Menschen sitzen und spielen, lachen und trinken. Neben mir trifft ein autonomer Shuttle ein. Eine ältere Dame steigt mit ihrem Rollator aus und trifft sich wie jeden Mittwoch zum Abendessen mit ihren Freundinnen „bei Föge“. Die Traditionsgaststätte hat nun auch endlich einen ausgiebigen Außenbereich, denke ich mir.

Trotz des heißen Sommertages merke ich, wie angenehm es unter den großen Bäumen und entlang des Wasserspiels ist. Hier ruhe ich mich im Schatten kurz aus und spreche eine junge Frau an: „Wie sind Sie heute in die Stadt gekommen? Und von wo?“ Sie antwortet: „Ich komme aus Elverdissen. Bei schönem Wetter wie heute fahre ich eigentlich immer Fahrrad, das dauert ja nur ne Viertel Stunde und der Radweg ist ja inzwischen überragend. Wenn das Wetter mal nicht so schön ist, fahre ich entweder Bus oder nutze eines von diesen schicken Ridesharing Fahrzeugen. Meist fahr’ ich ja eh nicht alleine und wenn man sich das mit Freunden teilt, kostet das auch nicht so viel. Das meiste kann man ja eh auch bei uns im Stadtteil erledigen. In die Stadt komme ich vor allem zum Shoppen, Feiern und um etwas essen oder trinken zu gehen.“ Ich bedanke mich und gehe weiter. Nicht nur viele junge Menschen sind auf den Straßen, auch viele Ältere. Sie laufen, oft an Rollatoren, oder sitzen in Gruppen zusammen und erzählen. Auch wenn das Kopfsteinpflaster von früher sehr schön war, für die meisten Menschen ist die neue barrierefreie Umgebung deutlich praktischer und ermöglicht allen Menschen am Leben teilzuhaben.

Auf dem Weg zurück zum Rathaus kommen mir zwei Handwerker mit Lastenrad entgegen, zu erkennen an der breiten Werbung auf ihren Rädern. Auch der Wirtschaftsverkehr hat sich also umgestellt, denke ich, als ich auf einem Plakat Werbung für das Mikrodepot Herford sehe. Es liegt auf der Ecke Abteistraße und Auf der Freiheit. Das kann ich mir ja noch anschauen, bevor es endgültig in Richtung Vlotho geht.

Als ich am Mikrodepot ankomme, bin ich erstaunt. Es handelt sich um ein großes Gebäude, das ehemals wohl eine Bank beheimatet hat. Dadurch hat es nicht nur viel Platz, es beinhaltet auch eine Tiefgarage. Damit ist es nicht nur ein Mikrodepot sondern vielmehr ein ganzer Mobilitätshub. Logistische Lieferungen werden über Auf der Freiheit in Lieferwagen hierher transportiert und auf Lastenräder und autonome Kleinstfahrzeuge umgeladen, mit denen die Feinverteilung zu den Geschäften, Wohnungen und Paketstationen in der Umgebung durchgeführt wird. Außerdem gibt es ein Fahrradparkhaus und eine Informationszentrale über Mobilitätsangebote.

Ich will gerade in das Auto steigen, das nahezu lautlos neben mich gefahren ist, als mehrere Paketdrohnen vom Dach des Gebäudes aus starten. Schöne neue Welt, denke ich, und steige ein.

Im Auto sitzt bereits ein Herr mittleren Alters, mit dem ich mir einen Teil der Fahrtstrecke nach Vlotho teile. Er habe sein privates Auto oben an der A2 an der Mobilstation Herford-Ost stehen gelassen, da er ohne Auto in der Innenstadt viel flexibler ist. Wir kommen ins Gespräch und der Herr erzählt mir, dass er lange Zeit in der Kernstadt gelebt hat und es ihn nun auf das Land verschlagen hat „von dort erreiche ich ja alles genau so gut wie in der Stadt“ fügt er hinzu. Immer noch erstaunt über all das, was ich auf meinem Spaziergang durch Herford erlebt habe, frage ich ihn, „Wie habt ihr das alles geschafft?“.

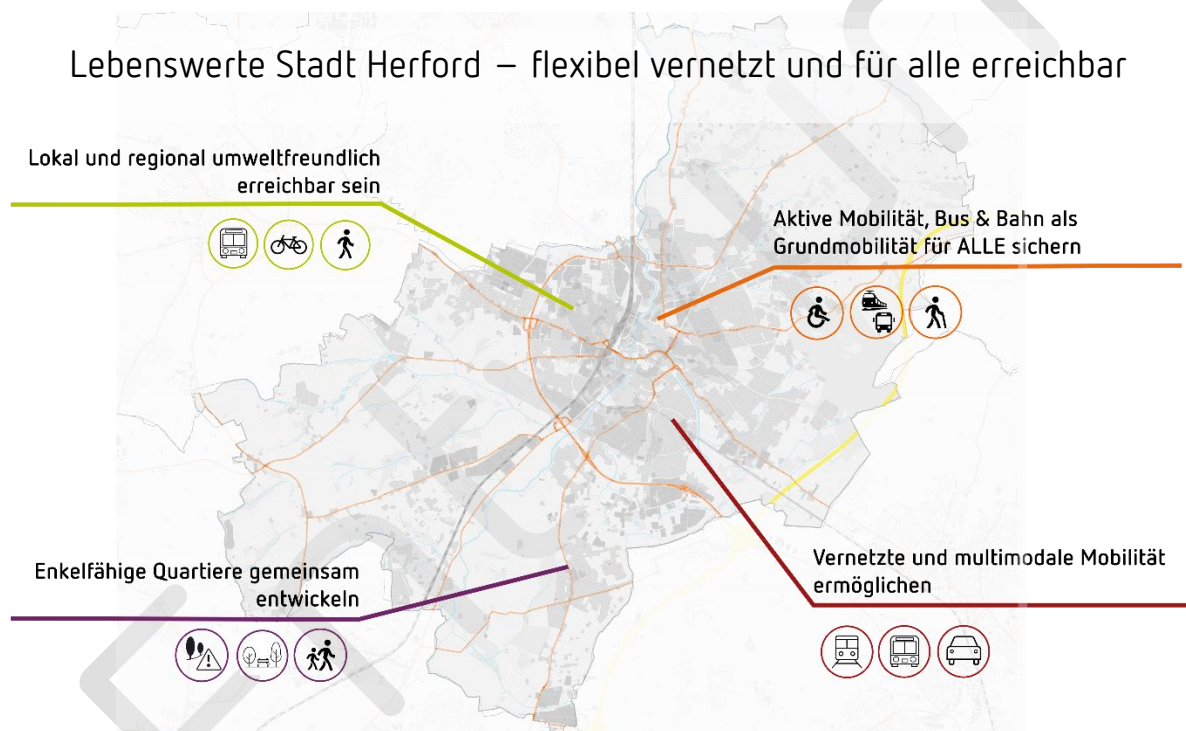
„Ach, das war durchaus ein langer Prozess, der schon vor Jahrzehnten begann. Ich glaube ungefähr 2022 oder 2023 war das, das muss am Ende der Corona-Pandemie gewesen sein. Klar, der Klimawandel und die Mobilitätswende waren für uns alle schon bekannte Themen und hierzu gab es auch schon sehr viel Engagement in der Stadtgesellschaft. Aber dass Herford irgendwann mal so innovativ sein wird, das konnten wir uns zunächst alle so konkret natürlich auch nicht vorstellen.“ Schmunzelnd ergänze ich, dass das in vielen Städten immer noch der Fall ist.

Ein bisschen in Erinnerung schwelgend führt der nette Herr weiter aus: „Damals war ich knapp 30 Jahre alt, in meiner alten Schule fand im Sommer so ein „Bürger:innenforum Mobilität“ statt und ich dachte mir „hör dir das doch einfach mal an“. Später habe ich dann noch an einer gemeinsamen Radtour teilgenommen und merkte nach und nach „wow, hier kommen ja richtig gute Ideen auf den Tisch“. Ja und dann ging es plötzlich auch alles ganz schnell. Es gab neue Fahrradwege, man konnte sich Lastenräder ausleihen, das Busnetz wurde verbessert und diese ganzen Mobilstationen sind entstanden. Auf einmal fuhr auch das erste autonome Auto testweise durch Herford und ich konnte alles über meine Smartphone-App buchen. Klar, bis sich das „Große Ganze“ so wie es heute ist, erkennen ließ, hat es etwas Zeit gebraucht, aber nach und nach wurden wir immer flexibler im Alltag. Schon verrückt, dass ich ein Teil dieser Entwicklung war.“

Das Zielsystem der Stadt Herford

Aufbauend auf der gutachterlichen Bestandsanalyse und ergänzt um die Inhalte der ersten Beteiligungselemente (vgl. Kapitel 3) stellt das Zielsystem das zentrale Bindeglied von der aktuellen Situation in Herford zum Maßnahmenkonzept und dessen späterer Umsetzung dar. Die eigens für diesen Arbeitsschritt durchgeführte Arbeitskreissitzung war ein bedeutender Beteiligungsbaustein in der Erarbeitung des Herforder Mobilitätskonzepts. Beim Zielsystem fungieren ein übergeordnetes Leitziel und ein darunter angeordnetes System aus Ober- und Unterzielen als Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab. Auf Grundlage des Zielsystems soll auch die begleitende Evaluation der Maßnahmen in den nächsten Jahren (vgl. Kapitel 8) erfolgen. Zentrale Leitlinie und damit übergeordnete Zielstellung des Herforder Zielsystems ist das Leitziel **„Lebenswerte Stadt Herford – flexibel vernetzt und für alle erreichbar“**. Dieses wurde aus übergeordneten und teilweise bereits bestehenden Zielen der Hansestadt Herford abgeleitet und in der Arbeitskreissitzung diskutiert.

Abbildung 6: Überblick Herforder Zielsystem



Aufbau und Struktur (4 Zielfelder)

Das Zielsystem setzt sich aus dem genannten Leitziel, mehreren Oberzielen und weiter ausdifferenzierten Unterzielen zusammen. Die vier Oberziele sind aus der Bestandsanalyse und den ersten Beteiligungsformaten abgeleitet worden und werden durch eine darunter angeordnete Ebene aus Unterzielen weiter ausdifferenziert und so konkretisiert. Die Oberziele geben somit einen konzeptionellen Rahmen. Den Ober- und Unterzielen liegt dabei keine Rangfolge zugrunde – sie stehen gleichberechtigt nebeneinander.

Abbildung 7: Zielsystem des Herforder Mobilitätskonzepts

Lebenswerte Stadt Herford – flexibel vernetzt und für alle erreichbar

Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
Anbindung Herfords an die umliegenden Kommunen insbesondere für den ÖPNV und Radverkehr sicherstellen und optimieren	Etablierung des ÖPNV als echte Alternative zum Kfz durch Steigerung der Angebotsqualität und Anpassung der relativen Kosten	Geteilte Mobilitätsangebote ausbauen und vernetzte Mobilitätsalternativen zum privaten Kfz fördern	Schaffung einer autoarmen Innenstadt
Qualitätsverbesserungen für den ÖPNV und den Radverkehr auf Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets erreichen	Radverkehr ganzheitlich und intensiv fördern: Infrastruktur, Fahrradparken, Service und Kommunikation	Mobilitätsangebote zentral und dezentral miteinander vernetzen	Zukunftsfähige, klimaangepasste Gestaltung von Straßenräumen, Plätzen und Freiräumen mit hohen Aufenthaltsqualitäten
Weiterentwicklung des Herforder Bahnhofs (Umfeld) als „Tor zur Stadt“ und als multimodale Mobilitätsdrehscheibe	Zu Fuß Gehen als sichere und komfortable Basismobilität und v.a. im Zentrum und auf Alltagswegen fördern	Durch „Mobility as a Service“ nahtlose multimodale Wegeketten ermöglichen und den Zugang zu Informationen verbessern	Erhöhung der gefühlten und messbaren Verkehrssicherheit sowie des sozialen Sicherheitsempfindens
Umweltschonende und funktionsgerechte Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs	Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, im ÖPNV sowie durch barrierefreie Wegeketten	Chancen der Digitalisierung z.B. durch Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten wahrnehmen	Stadtverträgliche Ordnung und effiziente Nutzbarkeit des Parkraumangebots
Förderung alternativer Antriebsformen im ÖV, Individual- und Wirtschaftsverkehr	Stadtentwicklung und Verkehrswende gemeinsam denken (Stadt der kurzen Wege, Mobilitätskonzepte im Neubau)	Förderung von Kfz-Alternativen durch kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement	Stärkung der mobilitätsbezogenen Öffentlichkeitsarbeit, Entwicklungen kommunizieren

Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein

Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein

Anbindung Herfords an die umliegenden Kommunen insbesondere für den ÖPNV und Radverkehr sicherstellen und optimieren

Qualitätsverbesserungen für den ÖPNV und den Radverkehr auf Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets erreichen

Weiterentwicklung des Herforder Bahnhofs (Umfeld) als „Tor zur Stadt“ und als multimodale Mobilitätsdrehscheibe

Umweltschonende und funktionsgerechte Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Förderung alternativer Antriebsformen im ÖV, Individual- und Wirtschaftsverkehr

Das erste Zielfeld greift die verkehrliche Erreichbarkeit und Anbindung der Stadt Herford als wichtiges Themenfeld auf. Es geht darum, die im Kontext der Lage Herfords wichtigen Pendler- und Durchgangsverkehre zu steuern. Schnelle, direkte und komfortable Mobilitätsangebote zwischen Herford und den umliegenden Kommunen werden gefördert; neue Konzepte sichern die stadtverträgliche Abwicklung des Pendlerverkehrs. Dabei soll vor allem die Anbindung an die umliegenden Kommunen, mit denen starke Verkehrsverflechtungen bestehen (insb. Bielefeld), mit besonderem Augenmerk auf den ÖPNV und den Radverkehr optimiert werden. Hier spielt der bereits gute Regionalverkehr vom Herforder Bahnhof, aber auch neu einzurichtende regionale Radschnellverbindungen, eine zentrale Rolle.

Als multimodale Mobilitätsdrehscheibe stellt der Bahnhof „das Tor zur Stadt“ und andersherum in die Region dar. Neben einem breiten Mobilitätsangebot am Bahnhof selbst, steht eine gute Anbindung für den Radverkehr und eine barrierefreie Zugänglichkeit für Zu Fuß Gehende im Mittelpunkt.

Auch in der Zukunft werden Teile der Bevölkerung auf das Kfz angewiesen sein. Beim MIV unterstützt die Stadt Herford daher die Antriebswende. E-Mobilität sowie weitere alternative Antriebsformen werden gefördert. Im Wirtschafts- und Lieferverkehr werden Konzepte entwickelt, wie z.B. durch eine intelligente Vernetzung und die Nutzung kleinerer emissionsarmer Lieferfahrzeuge Verkehre stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden können.

Die Anbindung für alle Verkehrsmittel soll auch weiterhin auf hohem Niveau sichergestellt werden, mögliche Konflikte, die sich insbesondere aus einer starken Kfz- und Schwerverkehrsbelastung ergeben, sollen minimiert werden. Wirtschaftsverkehrsströme sollen gewährleistet und nachhaltig weiterentwickelt werden. Das Ziel ist eine möglichst umwelt- und stadtverträgliche Führung und Abwicklung. Dafür ist eine beständige interkommunale Zusammenarbeit notwendig.

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Das zweite Zielfeld beschreibt die zentralen Verkehrs- und Mobilitätsangebote, die für die zukünftige Mobilität im Mittelpunkt stehen sollen. Die Stadt verfolgt das Ziel, sich fahrrad- und fußgängerfreundlich zu entwickeln. Der Umweltverbund, also das Zufußgehen, das Fahrradfahren und die Nutzung des ÖPNV, sollen als zukunftsfähige Mobilitätsmöglichkeiten verstärkt gefördert werden.

Die genannten Verkehrsmittel bilden das Rückgrat der Mobilität in Herford und stehen allen Teilen der Bevölkerung in ihrer alltäglichen Mobilität zur Verfügung. Dazu soll das ÖPNV-Angebot in



Abstimmung mit dem Kreis und den Verkehrsunternehmen mit besseren Verbindungs-, Bedienungs- und Erschließungsqualitäten weiter ausgebaut werden. Die ÖPNV-Linienführung sowie das „Rendezvous-System/Bustreffpunkt“ werden bereits von der Stadtverkehrsgesellschaft überarbeitet. Auch für kleinere Siedlungsgebiete sowie in den Schwachverkehrszeiten sollen Lösungen einer besseren ÖPNV-Anbindung gefunden werden. Zudem soll der ÖPNV künftig noch einfacher und komfortabler nutz- sowie bezahlbar sein.

Der Radverkehr wird noch deutlicher als bislang gefördert und für alle Teile der Bevölkerung eine Mobilitätsalternative sein. Auch elektrisch unterstützte Fahrräder, Lastenräder und weitere Formen der Zweiradmobilität werden berücksichtigt. Dazu werden einerseits die Infrastruktur mit ausreichenden Breiten und eigenständigen Führungen sowie mit sicheren Kreuzungs- und Querungslösungen ausgebaut. Andererseits werden auch die Möglichkeiten zum Fahrradparken durch zahlreiche bedarfsgerechte Abstellanlagen im ganzen Stadtgebiet ausgeweitet. Darüber hinaus wird das Fahrradfahren durch zusätzliche Komfort- und Serviceangebote gefördert werden.

Auch das Zufußgehen soll als eigenständige Verkehrsart stärker in das Bewusstsein der Mobilitätsplanung sowie der Menschen rücken und durch sichere, direkte und attraktive Fußwege sowie eine durchmischte Nutzung der Stadt mit einladenden Flaniermeilen und Erdgeschossnutzungen gefördert werden. Jede:r Ver-

kehrsteilnehmer:in ist in der Regel auf mindestens einem Teilstück eines Weges ein:e Fußgänger:in. Insbesondere an wichtigen Quell- und Zielorten sowie für kurze Wege im Wohn- bzw. Siedlungsumfeld oder im Stadtzentrum soll das Zufußgehen als wichtige Verkehrsart mehr Aufmerksamkeit erhalten. Damit wird auch die Gesundheit der Herforder:innen gefördert und die Stadt bleibt lebendig. Darüber hinaus soll durch eine gemeinsam gedachte Stadtentwicklung und Verkehrsplanung (Stadt der kurzen Wege) sowie durch die Verbesserung der Barrierefreiheit die Mobilitätsteilhabe in der gesamten Bevölkerung ermöglicht werden. Niemand darf in Folge des Verkehrsgeschehens in seiner Teilhabe am gesellschaftlichen und städtischen Leben eingeschränkt oder gar ausgeschlossen werden. Dazu muss die Barrierefreiheit sowohl im Straßenraum als auch in den Mobilitätsangeboten sukzessive weiter entsprechend der geltenden Rechtslage und Richtlinien ausgebaut werden. Zielgruppenspezifische Angebote und Verbesserungen, insbesondere für junge und alte Menschen, sollen Mobilitätsbarrieren abbauen und das Zufußgehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum stärken. Insgesamt soll der Anteil des Zufußgehens, des Radfahrens sowie des ÖPNV am Verkehr deutlich steigen.

Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen



Das dritte Zielfeld beschreibt eine vernetzte und multimodale Mobilität in Herford. Hierdurch soll sich auch der innovative und gemeinschaftliche Charakter der zukünftigen Mobilität in Herford ausdrücken. In Herford werden neue Mobilitätsformen entwickelt, getestet und erfolgreich umgesetzt. Durch die Digitalisierung wird die flexible Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote vereinfacht, das Prinzip „Nutzen statt besitzen“ findet verstärkt Anwendung. So ist es das Ziel, die Sharing Mobility – insbesondere Car- und Bikeshaaring – in Herford zu etablieren und somit Multi- und Intermodalität, also die Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote auf einem Weg oder innerhalb des Wochen- bzw. Tagesverlaufs, zu fördern. Die Abhängigkeit von einem bestimmten Verkehrsmittel soll so verringert werden und für unterschiedliche Wegzwecke und unterschiedliche Ziele passende, komfortabel nutzbare und umweltfreundliche Mobilitätsangebote bereitstehen. Dabei werden verschiedene Angebote entsprechend ihrer Stärken bereitgestellt und bestmöglich miteinander vernetzt. So können Alternativen zum eigenen Pkw effizienter genutzt werden.

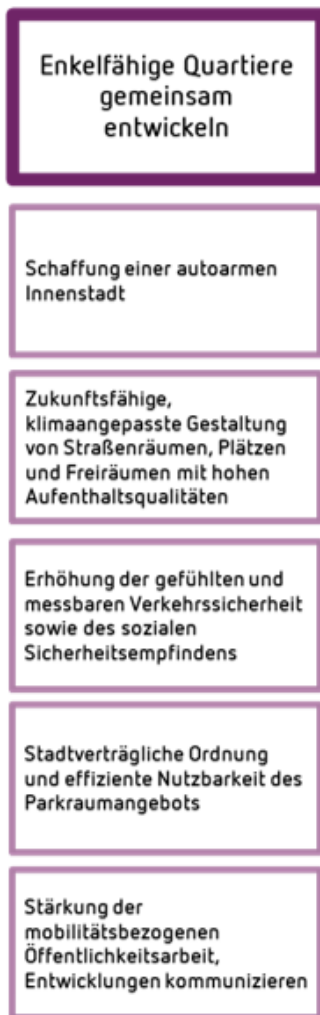
Die neuen, aber auch die bestehenden Mobilitätsangebote werden zentral und dezentral miteinander vernetzt. So sollen entlang der starken ÖPNV-Achsen, am Bahnhof, im Zentrum, aber auch in den Wohngebieten und zum Teil auch in den peripheren Bereichen intermodale Schnittstellen entstehen. Die Chancen der Digitalisierung werden in Herford genutzt. Die gesammelten Mobilitätsdaten (wie z.B. die Nutzungsdaten der E-Scooter) werden verwendet, um

Mobilitätsangebote nachhaltig zu verbessern. Hieraus ergeben sich z.B. Informationen über präferierte Abstellorte. Des Weiteren gibt es bereits zahlreiche Apps und andere digitale Angebote, die mit weiteren Daten unterfüttert werden können. Die Stadt Herford beteiligt sich an der Fortentwicklung dieser Angebote und wird diese bewerben.

Hemmschwellen für Pilotprojekte sollen abgebaut, die Beteiligung gestärkt und Anreize für Neues geschaffen werden. Es ist das Ziel, durch Mobilitätsmanagementprozesse mit Schulen, Unternehmen, Behörden und weiteren Institutionen in Herford die Stadtgesellschaft mitzunehmen und private Transformationen und Entwicklungen zu unterstützen.

Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln

Herford verfolgt das Ziel, die öffentlichen Räume der Stadt gemeinschaftlich und lebenswert weiterzuentwickeln. Enkelfähige Quartiere sollen daher gemeinsam mit der dort lebenden Bevölkerung entwickelt werden. Enkelfähig, bezogen auf die Stadt- und Verkehrsplanung bedeutet, dass



der öffentliche Raum inklusiv und an die Folgen des Klimawandels angepasst ist sowie das allen Teilen der Bevölkerung ein passendes stadt- und umweltverträgliches Mobilitätsangebot gemacht wird.

Im öffentlichen Raum zeigt sich das gesellschaftliche Zusammenleben, die Lebensqualität und die Attraktivität einer Stadt. Die Mobilität der Menschen prägt die Straßenräume einer Stadt maßgeblich. Lebenswerte Städte zeichnen sich jedoch auch dadurch aus, dass die öffentlichen (Straßen-)Räume zum Aufenthalt, als Treffpunkt, für Spiel und Sport genutzt werden und zugleich auch klimatischen Ansprüchen gerecht werden. Die Herforder Innenstadt gilt als Wohnzimmer der Stadt. Zu Fuß Gehen, die Aufenthaltsqualität, das Vorhandensein von Treffpunkten aber auch von grünen und an die Folgen des Klimawandel angepassten Räume stehen hier im Vordergrund. Die Schaffung einer autoarmen Innenstadt bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit ist dabei zentrales Ziel des Herforder Mobilitätskonzeptes. Der Kfz-Verkehr wird für viele Teile der Bevölkerung auch weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel sein. Die negativen Auswirkungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs sollen besonders in der Innenstadt reduziert werden. Diese Prinzipien sollen auch für die Straßen und Plätze in Herford gelten.

Zu einer attraktiven und lebenswerten Stadt zählt nicht zuletzt auch die Sicherheit im Verkehrsgeschehen. Die Verbesserung der

Verkehrssicherheit soll allen Projekten und Maßnahmen der Mobilitätsplanung in Herford zugrunde liegen. Grundsätzliches Ziel ist es, die Zahl, der im Straßenverkehr verletzten und getöteten Personen so stark wie möglich zu senken und damit die Vision Zero anzustreben. Das bedeutet keine Toten und keine Schwerverletzten im Verkehr beklagen zu müssen. Darüber hinaus soll durch den Abbau von Angsträumen, die Verringerung von Konfliktpotenzial zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten und eine inklusive Gestaltung des öffentlichen Raums die subjektive Sicherheit in Herford gestärkt und die Stadt so noch lebenswerter werden.

Eine offene Kommunikation mit der Stadtgesellschaft sowie deren Beteiligung ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und Unterstützung kommunaler Planungen und Projekte. Diese Vorgehensweise soll auch bei der weiteren Erarbeitung des Mobilitätskonzepts und seiner Folgeprojekte gelebt und, wo möglich, verbessert werden. Mit einer aktiven und positiven Kommunikation kann die Mobilitätswende zugänglich gemacht und gemeinsam mit den Menschen in Herford gestaltet werden.

5 Online-Beteiligung „Ideenmelder“

Die Online-Beteiligung ist eines der zentralen Beteiligungsformate im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes (vgl. Kapitel 3) und diente der Vorbereitung auf die im weiteren Berichtsverlauf folgenden Maßnahmen. Ziel war es, auf der Grundlage des vom Stadtrat beschlossenen Zielsystems den Bürger:innen erste Maßnahmenvorschläge zu präsentieren und mittels einer Bewertung dieser Vorschläge durch die Bürger:innen, Priorisierungen vornehmen zu können. Darüber hinaus war es den Teilnehmer:innen möglich eigene Maßnahmenvorschläge zu ergänzen, die ebenfalls bewertet werden konnten. Die Online-Beteiligung war somit nicht nur inhaltlich, sondern auch im zeitlichen Arbeitsablauf ein wichtiges Bindeglied zwischen den beiden Arbeitsphasen. Daher steht das Kapitel zur Online-Beteiligung losgelöst vom Kapitel 3 an dieser Stelle des Berichts.

Die Online-Beteiligung ist in zwei Teile aufgeteilt. In einem ersten Teil werden die Bürger:innen durch einen Fragebogen geführt. In den vier Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV & Vernetzung sowie Kfz-Verkehr werden jeweils vier bis sechs Maßnahmenideen beschrieben. Diese können über einen Schieberegler zustimmend oder ablehnend bewertet werden. Anschließend folgt eine interaktive Karte zum Ideenmelder. Hier werden die beschriebenen Maßnahmenvorschläge nach Möglichkeit direkt räumlich verortet und es können neue Ideen verortet werden. Mit Beendigung der Umfrage besteht die Möglichkeit, den Link zur Karte des Ideenmelders abzuspeichern und die Entwicklung im weiteren Verlauf zu beobachten sowie weitere neue Ideen einzutragen und zu bewerten. Im Herbst 2022 wurde die Online-Beteiligung für insgesamt dreieinhalb Wochen vom 04.11. bis 05.12.2022 zur Teilnahme freigeschaltet. In diesem Zeitraum wurde die Online-Beteiligung öffentlich beworben, um einen möglichst großen Personenkreis zu erreichen. Die Beteiligungsergebnisse über die interaktive Karte können weiterhin eingesehen werden (<https://www.mobilitaetserhebung.de/ideenkarte-herford/>).

5.1 Ergebnisse aus der Befragung

Insgesamt wird die Befragung rund 600-mal aufgerufen und von 300 Teilnehmenden werden alle Fragen beantwortet. Oftmals wurden einzelne Fragen übersprungen. Mit ca. 63 % der Bewertung „stimme ich zu“ oder „stimme ich eher zu“ werden die Maßnahmenvorschläge zum Großteil sehr positiv bewertet. Lediglich 20 % der Bewertungen sind über die Auswahl „lehne ich eher ab“ und „lehne ich ab“ eher negativ ausgefallen. Bei den verbleibenden 17 % der Bewertungen wurde der Schieberegler aus der Ausgangsposition nicht bewegt. Dies lässt sich entweder als Neutralität oder als Überspringen der Frage deuten. Abbildung 8 zeigt die jeweils am positivsten bewerteten Maßnahmenvorschläge pro Handlungsfeld. Ergänzend hierzu zeigt Abbildung 9 die am negativsten bewerteten Maßnahmenvorschläge pro Handlungsfeld. Die Werte für „keine Veränderung des Schiebereglers“ werden nicht dargestellt.

Abbildung 8: Am besten bewertete Maßnahmen pro Handlungsfeld

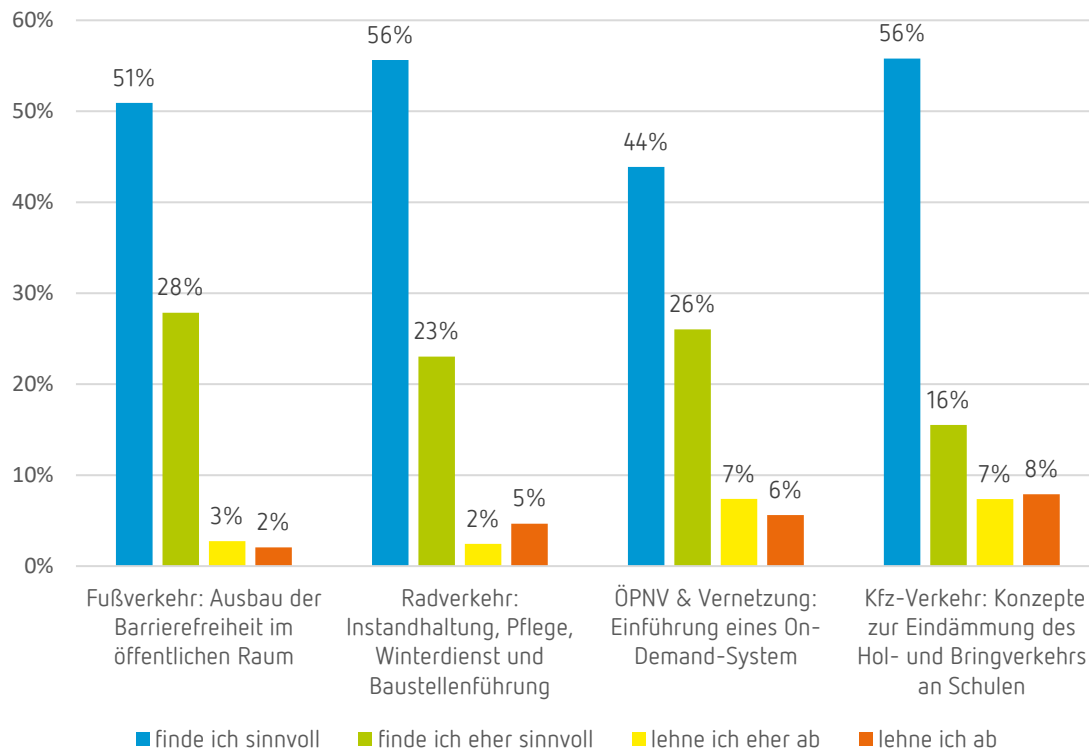
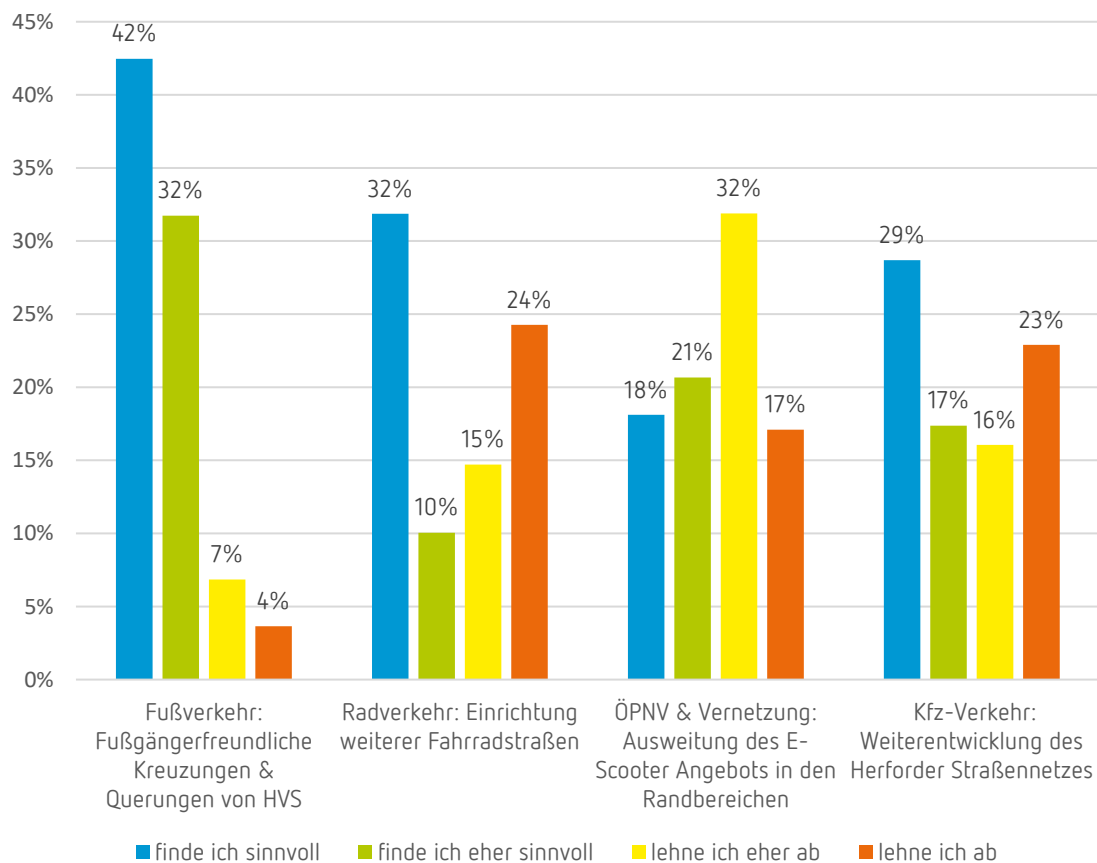


Abbildung 9: Am schlechtesten bewertete Maßnahmen pro Handlungsfeld

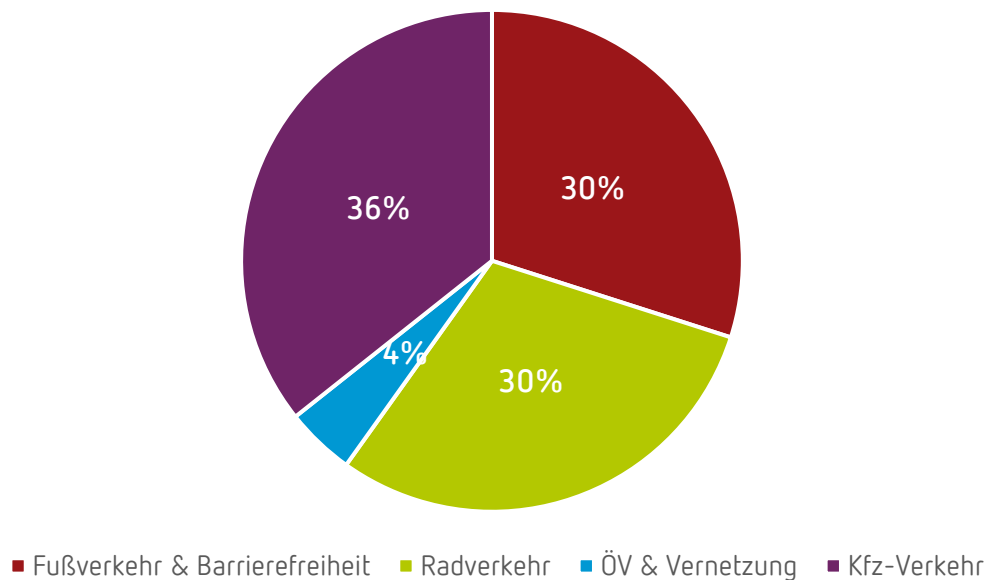


Im Fußverkehr wird der Maßnahmenvorschlag zur Gestaltung und Herrichtung eines barrierefreien öffentlichen Raums am besten bewertet. In diesem Themenfeld gibt es keinen deutlich abfallenden Vorschlag. Die Maßnahme „Fußgängerfreundliche Kreuzungen & Querungen von HVS“ schneidet minimal schlechter als andere Maßnahmen ab (siehe Abbildung 9). Im Radverkehr wird der Maßnahmenvorschlag Instandhaltung, Pflege und Baustellenführung am besten bewertet. Dies zeigt, dass einige Herforder:innen bereits viel im Alltag mit dem Fahrrad unterwegs sind, der Radverkehr jedoch vielfach noch benachteiligt wird. Am negativsten hingegen wird die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen bewertet, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Anteil der Zustimmung dennoch deutlich größer ausfällt als die ablehnenden Bewertungen. Hieraus wird deutlich, dass Fahrradstraßen in der Bevölkerung konträr angesehen sind und daher kein Allheilmittel der Radverkehrsförderung sind. Möglicherweise werden die Fahrradstraßen aber auch von anderen Verkehrsteilnehmenden z.B. Kfz-Fahrenden als negativ bewertet. Im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung schneidet die Einführung eines OnDemand-Systems am besten ab. Dies zeigt, dass die Herforder:innen offen für neue und innovative Ideen sind. Schlechter hingegen schneidet die Ausweitung des E-Scooter Angebots in den Randbereichen und Gewerbegebieten ab. Ein potenzieller Erklärungsansatz ist, dass aufgrund der derzeitigen Abstellproblematiken eine grundsätzlich eher negative Haltung gegenüber dieser Mobilitätsoption besteht. Beim Kfz-Verkehr wird der Maßnahmenvorschlag zur Erstellung von Konzepten zur Eindämmung des Hol- und Bringverkehrs an Schulen am besten und die Weiterentwicklung des Herforder Straßennetzes am schlechtesten bewertet. Eine ausführliche Übersicht der Ergebnisse der Befragung befindet sich im Anhang (vgl. Anhang Teil 5).

5.2 Ergebnisse aus der interaktiven Karte zum Ideenmelder

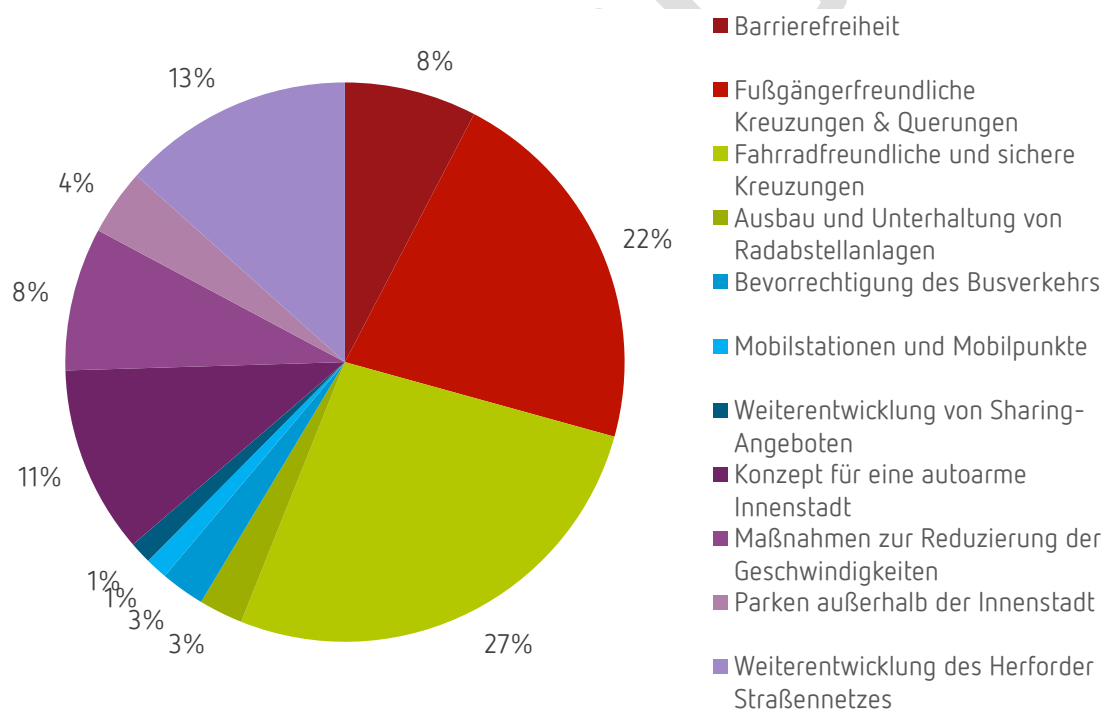
Zur Einbindung der Bevölkerung wurde die interaktive Karte zum Ideenmelder eingerichtet. Unter der Adresse: <https://www.mobilitaetserhebung.de/ideenkarte-herford/> konnten Ideen auf einer Karte verortet und beschrieben werden. Über die Schaltflächen *like* und *disklike* können neben den vorgeschlagenen Maßnahmen der Gutachter:innen auch die von den Bürger:innen vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet werden. Auf der Ideenkarte werden insgesamt 157 neue Ideen durch Bürger:innen hinzugefügt. Alle verorteten Maßnahmenvorschläge wurden insgesamt knapp 1.900-mal bewertet (1.650 likes/250 dislikes).

Abbildung 10: Verteilung der Ideen der Bürger:innen nach Kategorien



Quelle: Planersocietät nach Daten des Online-Ideenmelders

Abbildung 11: Verteilung der Ideen nach Unterthemen innerhalb der Kategorien



Quelle: Planersocietät nach Daten des Online-Ideenmelders

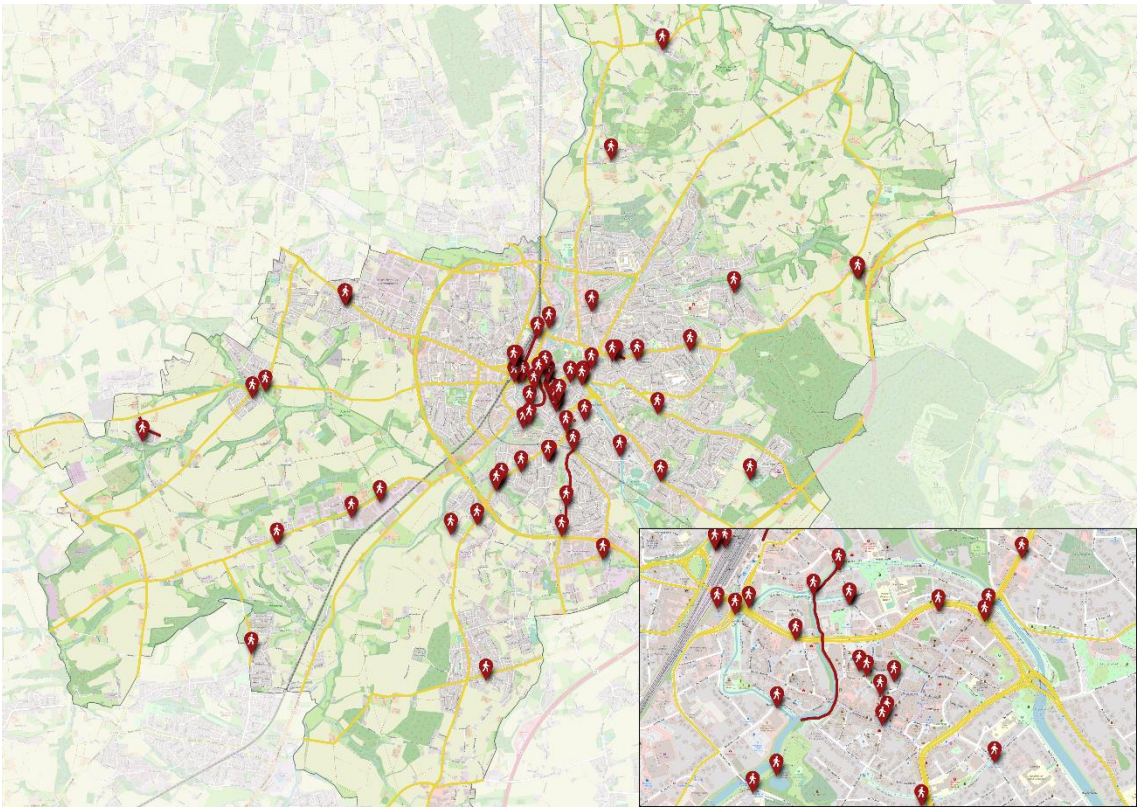
Es zeigt sich deutlich, dass die meisten Hinweise zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr beigetragen werden. Im Kfz-Verkehr ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagene Maßnahme „Weiterentwicklung des Herforder Straßennetzes“ häufig dafür genutzt wurde, Fahrradstraßen zu verorten. Zur ÖPNV & Vernetzung werden wenige Maßnahmenvorschläge verortet, was in dem Grundkonzept der Beteiligung begründet sein könnte. Da keine klassischen ÖPNV-Themen wie z.B. Angebotsqualitäten abgefragt wurden, sondern das Thema der Vernetzung im Vordergrund steht. Hier wurden bereits mehrere Maßnahmenvorschläge durch die

Gutachter:innen verortet. Da die Maßnahmenvorschläge der Bürger:innen nur sehr selten bewertet wurden und eine vergleichende Auswertung so nicht möglich ist, werden im Folgenden die fünf am positivsten bewerteten Maßnahmenvorschläge der Gutachter:innen dargestellt. Eine ausführliche Übersicht über die Bewertung der Maßnahmenvorschläge sowie eine Übersicht über die Ideen der Bürger:innen ist über den o.g. Link zur interaktiven Ideenkarte sowie im Anhang (vgl. Anhang Teil 5) einsehbar.

Fußverkehr

Im Themenfeld Fußverkehr wurden insgesamt 22 Maßnahmenvorschläge durch die Gutachter:innen und weitere 47 Ideen durch Bürger:innen verortet. Maßnahmen zum Fußverkehr wurden sowohl innerhalb der Kernstadt als auch in den peripheren Ortsteilen beigetragen. Da hier das Thema der Barrierefreiheit ebenfalls eine Rolle spielt, wurden zum Teil auch Hinweise zur barrierefreien Ausgestaltung von Bushaltestellen beigetragen.

Abbildung 12: Beiträge im Handlungsfeld Fußverkehr



Quelle: Planersocietät nach Daten des Online-Ideenmelders; Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Tabelle 2: Maßnahmen im Fußverkehr mit den meisten Likes

Unterthema	Beschreibung	Straße	Likes	Dislikes
Fußgängerfreundliche Kreuzungen & Querungen	Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende z.B. durch die Verbreiterung der Gehwege, Trennung von Fuß und Radverkehr, der Einrichtung weiterer	Lübberstraße	53	3

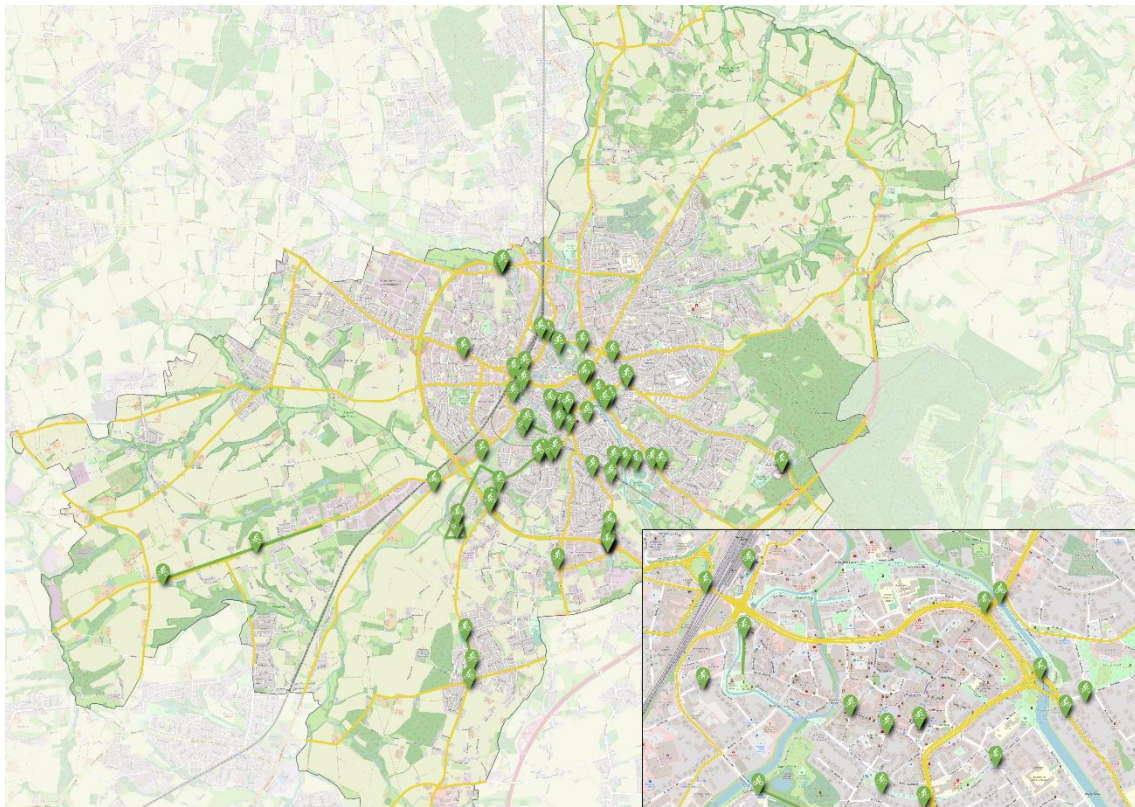
	Querungshilfen und der Verlängerung von Grünphasen für den Fußverkehr.			
Fußgängerfreundliche Kreuzungen & Querungen	Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende, durch die Optimierung und Schaffung oberirdischer Quermöglichkeiten.	Wittekindstraße	49	9
Fußgängerfreundliche Kreuzungen & Querungen	Schaffung einer barrierefreien Quermöglichkeit über die Berliner Straße.	Berliner Straße	49	1
Fußgängerfreundliche Kreuzungen & Querungen	Schaffung einer Quermöglichkeit für zu Fuß Gehende, um eine direkte Wegeverbindung zu ermöglichen und Umwege zu vermeiden.	Mindener Straße	39	5
Barrierefreiheit	Priorisierte Schaffung einer barrierefreien Haltestelle, um die Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums für alle Bevölkerungsgruppen sicher zu stellen.	Goebenstraße	32	3

Aus den in Tabelle 2 dargestellten Maßnahmenvorschlägen, die zahlreiche Zustimmung erhalten haben wird deutlich, dass die Hauptverkehrsstraßen insbesondere im Herforder Zentrum großen Einfluss auf die Fußverkehrsqualität haben. Bürger:innen wünschen sich hier, dass die starke Trennwirkung dieser Straßen reduziert wird und sichere Querungen ohne Umwege ermöglicht werden.

Radverkehr

Im Themenfeld Radverkehr wurden insgesamt 15 Maßnahmenvorschläge durch die Gutachter:innen und weitere 46 Ideen durch Bürger:innen verortet. Maßnahmen zum Radverkehr wurden vor allem innerhalb der Kernstadt sowohl entlang der Hauptstraßen, als auch im Nebennetz sowie der Innenstadt beigetragen. Weitere Vorschläge zur Verortung von Fahrradstraßen ergeben sich aus dem Thema Kfz-Verkehr und dem Unterthema Weiterentwicklung des Herforder Straßennetzes.

Abbildung 13: Beiträge im Handlungsfeld Radverkehr



Quelle: Planersocietät nach Daten des Online-Ideenmelders; Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Tabelle 3: Maßnahmen im Radverkehr mit den meisten Likes

Unterthema	Beschreibung	Straße	Likes	Dis-likes
Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen	Ausbau der Radabstellanlagen in der Innenstadt, z. B. am Alten Markt. Dazu zählen einfache Anlehnbügel im öffentlichen Raum, aber auch überdachte, gesicherte und Anlagen mit Ladeoptionen für E-Bikes. Die Abstellanlagen können z. B. auch in Parkhäusern realisiert werden.	Alter Markt 3	63	3
Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen	Am Wall werden der Rad- und der Fußverkehr immer wieder gemeinsam durch Unterführungen geführt. Diese Führungsform ist für den Rad- und den Fußverkehr mitunter gefährlich. An den jeweiligen Unterführungen sind im Einzelfall andere Lösungen, wie eine ergänzende oberirdischer Führung, ein Umbau oder Markierungen, zu prüfen.	Unter den Linden 1	60	7
Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen	Führung des Radverkehrs an der Mindener Straße sollte einheitlich und eindeutig gestaltet werden. Zur Erleichterung des Abbiegens an den Kreuzungen können ggf. mehr Ampeln und/oder bevorrechtigte Aufstellbereiche für den Radverkehr eingerichtet werden.	Hinckleyufer	50	13

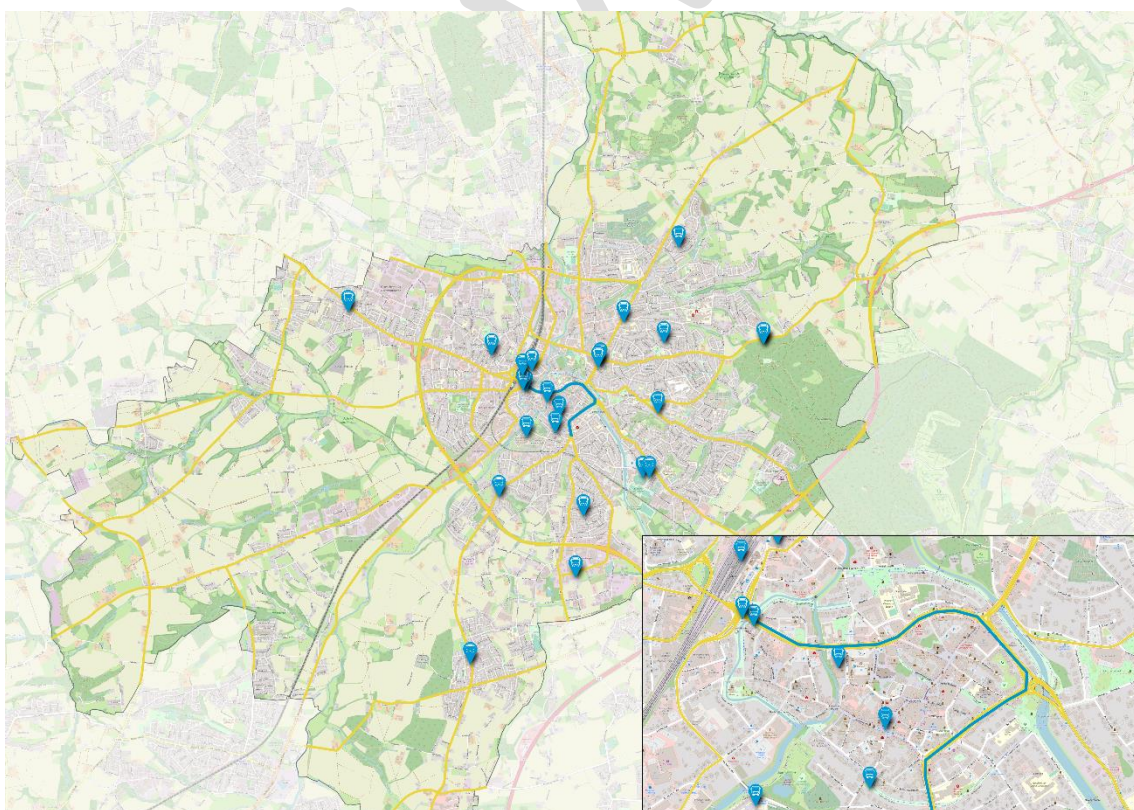
Fahrrad-freundliche und sichere Kreuzungen	Eindeutige und konfliktfreie Führung des Radverkehrs einrichten.	Bis-marck-straße 13	47	6
Fahrrad-freundliche und sichere Kreuzungen	Der Zugang zum Bahnhof von den Stadtteilen westlich der Gleise ist zu verbessern. Dies gilt für den Rad- und auch den Fußverkehr. Bauliche Maßnahmen sind langfristig zu prüfen. Kurzfristig können Verbesserungen erzielt werden, indem z. B. Wege verbreitert, Querungsmöglichkeiten verbessert, eine klarere Trennung des Fuß- und Radverkehrs oder auch eine Ausschilderung eingerichtet werden.	Auf der Freiheit	47	3

Aus den in Tabelle 3 dargestellten Maßnahmenvorschlägen, die zahlreiche Zustimmung erhalten haben wird deutlich, dass die Führung des Radverkehrs auf den innerstädtischen Hauptstraßen und an dessen großen Kreuzungspunkten ein wichtiges Handlungsfeld für die Bürger:innen darstellt. Außerdem gilt es die Bedingungen zum Abstellen des Fahrrads priorisiert zu verbessern.

ÖPNV & Vernetzung

Im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung wurden insgesamt 16 Maßnahmenvorschläge durch die Gutachter:innen und weitere 7 Ideen durch Bürger:innen verortet. Hier werden vor allem zentral und dezentral verteilte Mobilstationen mit jeweils unterschiedlichen Ausstattungen als Maßnahmenvorschläge definiert.

Abbildung 14: Beiträge im Handlungsfeld ÖPNV & Vernetzung



Quelle: Planersocietät nach Daten des Online-Ideenmelders; Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Tabelle 4: Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung mit den meisten Likes

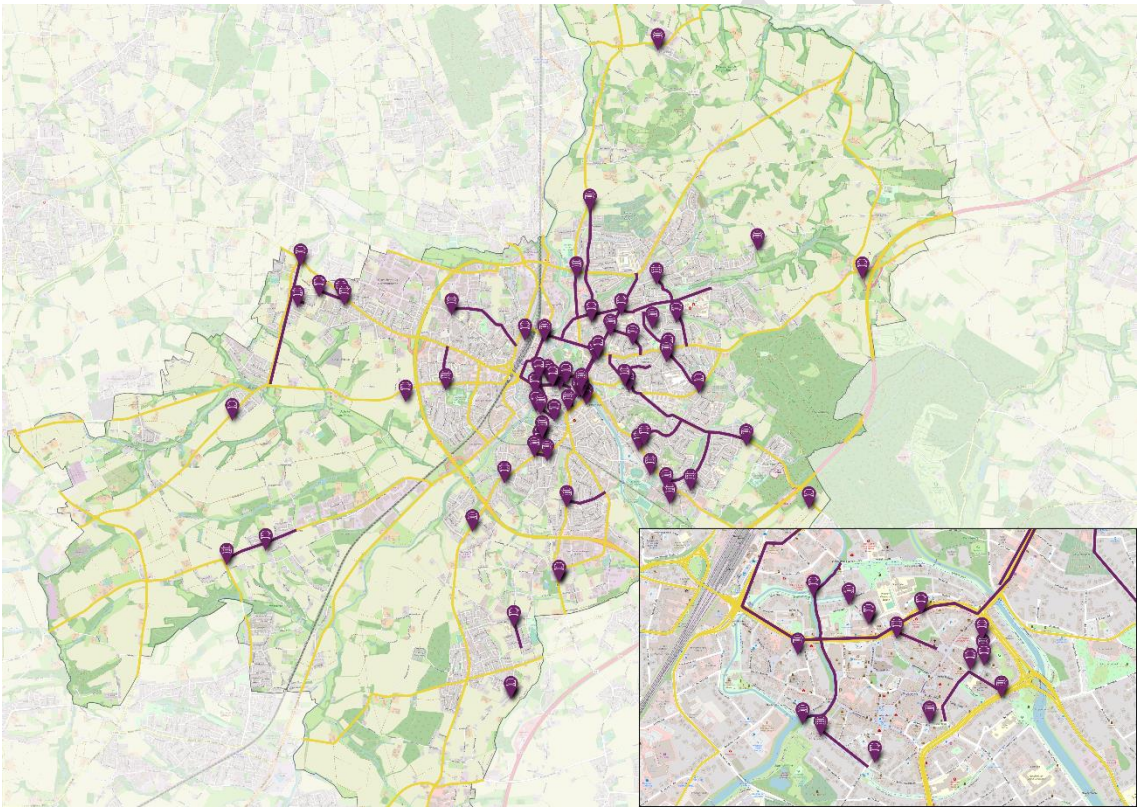
Unterthema	Beschreibung	Straße	Likes	Dislikes
Mobilstationen und Mobilstationen	Eine Mobilstation am Alten Markt könnte folgende Ausstattungselemente haben: Bushaltestelle, hochwertige Radabstellanlagen, Fahrradverleih-Station, einen Fahrrad-Reparaturservice, E-Scooter-Angebot, Schließfächer, Internetzugang durch WLAN, Fahrkarten-Automat, eine dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz.	-	37	6
Bevorzugung des Busverkehrs	Der Bahnhof ist ein wichtiges Ziel des Busverkehrs. Um eine schnelle Erreichbarkeit und effiziente Abfertigung der Busse auch zu Stoßzeiten zu gewährleisten, sollten hier Maßnahmen zur Bevorzugung des Busverkehrs geprüft werden.	Auf der Freiheit	36	4
Mobilstationen und Mobilstationen	Eine Mobilstation am Bahnhof könnte folgende Ausstattungselemente haben: Verknüpfung von Bus und Bahn, ein Fahrradparkhaus und eine Fahrrad-Werkstatt durch die Radstation, Fahrradverleih-Station, E-Scooter-Angebot, Taxi-Stand, eine Carsharing-Station, Schließfächer, Internetzugang durch WLAN, Fahrkarten-Automat, eine dynamische Fahrgastinformation für Züge und Busse, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz, eine Packstation für Pakete, ein Kundencenter, öffentliches WC.	-	36	0
Mobilstationen und Mobilstationen	Eine Mobilstation an der Haltestelle Ortsieker Weg könnte folgende Ausstattungselemente haben: Bushaltestelle, hochwertige und gesicherte Radabstellanlagen, Fahrradverleih-Station, einen Fahrrad-Reparaturservice, E-Scooter-Angebot, eine Carsharing-Station, eine (E-)Lastenrad-Verleih-Station, Schließfächer, Internetzugang durch WLAN, Fahrkarten-Automat, eine dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz, eine Paketstation.	-	30	4
Mobilstationen und Mobilstationen	Eine Mobilstation am Schulzentrum Aawiesen könnte folgende Ausstattungselemente haben: Bushaltestelle, hochwertige und gesicherte Radabstellanlagen, Fahrradverleih-Station, einen Fahrrad-Reparaturservice, E-Scooter-Angebot, eine Carsharing-Station, Schließfächer, Internetzugang durch WLAN, eine dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz.	-	29	5

Aus den in Tabelle 4 dargestellten Maßnahmevorschlägen, die zahlreiche Zustimmung erhalten haben wird deutlich, dass die Idee dezentral und zentral verteilte Mobilstationen zu errichten überwiegend positiv bewertet wird. Insbesondere die Maßnahmevorschläge entlang der starken ÖPNV-Achsen (Ortsieker Weg, Bahnhof, Alter Markt) sind den Teilnehmer:innen der Online-Beteiligung wichtig. Die stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Hauptverkehrsstraßen werden auch im Themenfeld ÖPNV behandelt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung des Busverkehrs werden jedoch heterogen bewertet.

Kfz-Verkehr

Im Themenfeld Kfz-Verkehr wurden insgesamt 14 Maßnahmevorschläge durch die Gutachter:innen und weitere 56 Ideen durch Bürger:innen verortet. Maßnahmen zum Kfz-Verkehr betreffen vor allem die Überprüfung des Hauptverkehrsstraßennetzes. Hier werden unter anderem Vorschläge für Fahrradstraßen verortet. Ferner werden Beiträge zur Ordnung des Parkens außerhalb der Innenstadt sowie Maßnahmen zum Konzept einer autoarmen Innenstadt ergänzt.

Abbildung 15: Beiträge im Handlungsfeld Kfz-Verkehr



Quelle: Planersocietät nach Daten des Online-Ideenmelders; Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Tabelle 5: Maßnahmen Kfz-Verkehr mit den meisten Likes

Unterthema	Beschreibung	Straße	Likes	Dislikes
Maßnahmen zur Reduzierung der	Aufstellung einer elektronischen Anzeigetafel über die gefahrene Geschwindigkeit.	Diebrocker	19	9

Geschwindig- keiten		Straße 353		
Parken außer- halb der In- nenstadt	Ordnung des Parkens durch Abmarkierung von Park- boxen und Klarstellung der Parkregelung. Ziel ist die Reduzierung von Konflikten und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Da- masch- kestraße	14	3
Maßnahmen zur Reduzie- rung der Ge- schwindigkei- ten	Aufstellung eines Schildes "Achtung Fußgänger".	Amsel- straße 100	14	11
Konzept für eine autoarme Innenstadt	Das Parken soll in der Innenstadt auf die Parkhäuser konzentriert werden. Die Parkflächen in der Komtur- straße sollen für Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Au- ßengastronomie, Radabstellanlagen und Spielelemente umgenutzt werden. Die Aufenthaltsqualität steht im Vordergrund.	Komtur- straße	13	6
Parken außer- halb der In- nenstadt	Ordnung des Parkens durch Abmarkierung von Park- boxen und Klarstellung der Parkregelung. Reduzie- rung von Konflikten und Erhöhung der Verkehrssi- cherheit.	Kasta- nienallee	13	2

Aus den in Tabelle 5 dargestellten Maßnahmenvorschlägen, die durchaus Zustimmung erhalten haben wird deutlich, dass die Dominanz des Kfz-Verkehrs sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr von den Bürger:innen wahrgenommen wird. In Wohngebieten, wo auch die Nahmobilität ein wichtiges Thema ist, gilt es Konflikte mit dem ruhenden Verkehr abzubauen. Außerhalb der Kernstadt werden die Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten des Durchgangsverkehrs grundsätzlich als positiv angesehen. In welcher Art diese ausfallen sollten z.B. baulich oder durch Schilder, gilt es im Einzelfall zu prüfen.

5.3 Fazit und weitere Verwendung

Insgesamt zeigt sich, dass über die Online-Beteiligung nochmal breite Teile der Bevölkerung in den Aufstellungsprozess des Mobilitätskonzeptes mit einbezogen werden konnten. Die Online-Beteiligung ergänzt somit die klassischen Beteiligungsbausteine (vgl. Kapitel 3) und hat es ggfs. auch ermöglicht, die Meinungen von Menschen einzubeziehen, die eine Vor-Ort-Beteiligung eher nicht besuchen wollen oder können. Die relativ hohen Beteiligungszahlen zeigen auch ein grundsätzliches Interesse an Mobilitätsthemen in der Herforder Bevölkerung. Neben Erkenntnissen in den dargestellten verkehrsmittelbezogenen vier Themenfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV & Vernetzung und Kfz-Verkehr ergibt sich so die weitere Erkenntnis, dass das Thema Information & Marketing auch fortlaufend verstärkt mitgedacht werden muss. Die grundsätzliche Ausrichtung der Maßnahmenvorschläge dieses Mobilitätskonzeptes scheinen in die richtige Richtung zu gehen, was an den überdurchschnittlich guten Bewertungen erkenntlich ist. Nichts desto trotz gibt es

auch unterschiedliche Meinungen in der Herforder Bevölkerung, die vom Mobilitätskonzept zu adressieren sind.

Insbesondere über die eingebrachten Ideen von der Online-Karte erhalten die Gutachter:innen nochmal einen guten Einblick in die konkreten räumlichen Probleme vor Ort. Die alltäglich gesammelten Mobilitätserfahrungen und die Ortskenntnis der Herforder Bürger:innen ergänzen und verfeinern somit die Maßnahmenvorschläge der Gutachter:innen. Zwar können und werden nicht alle genannten Ideen eins zu eins als Maßnahme in dieses Mobilitätskonzeptes übernommen, dennoch werden sie im weiteren Verlauf berücksichtigt. Die Online-Beteiligung stellt somit ein wichtiges prozessuales Bindeglied zwischen dem Zielsystem und den finalen Maßnahmen dieses Mobilitätskonzeptes dar.

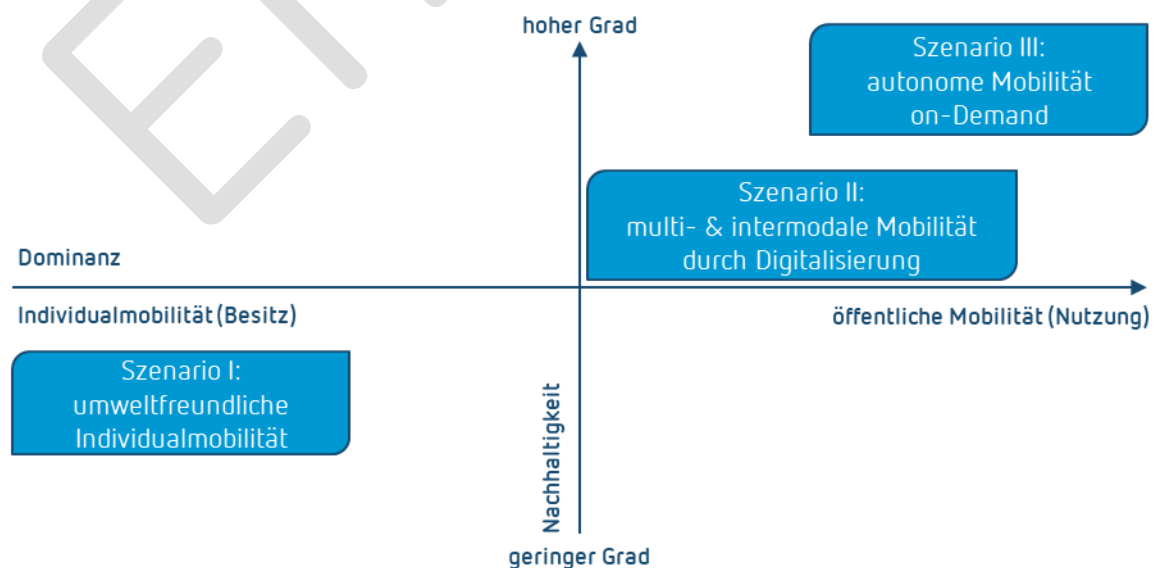
6 Maßnahmen und Handlungskonzept

Lebenswerte Stadt Herford – flexibel vernetzt und für alle erreichbar. Dies ist das Mobilitätsleitbild (vgl. Kapitel 4) an dem die Maßnahmen des Handlungskonzepts ausgerichtet sind. Insbesondere dem Thema Vernetzung kommt angesichts der sich wandelnden Mobilität in den Städten eine erhöhte Aufmerksamkeit in den Maßnahmen des Handlungskonzepts zu.

Die Vernetzung von Mobilitätsangeboten kann zusammen mit den Möglichkeiten der Digitalisierung einen entscheidenden Faktor in der Mobilitätswende darstellen. Digital vernetzte Städte („Smart Cities“) werden über die Möglichkeit verfügen unter anderem Mobilitätsprozesse deutlich effizienter zu gestalten. So können beispielsweise die Auslastung von Parkplätzen und der Füllstand sämtlicher öffentlicher Abfalleimer in der Stadt in Echtzeit abgefragt und angezeigt oder auch die Mobilitätsnachfrage im öffentlichen Verkehr minutengenau prognostiziert werden. Die Vernetzung der Mobilität geht also mit immensen generierten Datenmengen einher, die verarbeitet und genutzt werden wollen.

Dementsprechend ist die rechtzeitige Auseinandersetzung mit vernetzter Mobilität und Digitalisierungsprozessen in Politik und Verwaltung und eine konsequente Umsetzung notwendiger Schritte in den kommunalen Strukturen von entscheidender Bedeutung. Denn mit steigender Wahlfreiheit im Mobilitätsbereich, verbunden mit dem kommunalen Bestreben nach insgesamt weniger und stadtverträglichem Kfz-Verkehr wachsen sowohl die Möglichkeiten den verfügbaren Raum anders zu nutzen als auch die Ansprüche der Menschen an die städtische Lebensqualität. So werden ökologische und auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Handlungsweisen zunehmend von den Kommunen gefordert und erwartet. Dabei ist nach wie vor ungewiss, wie genau sich die Mobilität vor dem Hintergrund der Vernetzungs- und Digitalisierungsprozesse verändern wird. Denkbar sind verschiedene Szenarien, die nicht zwangsläufig für alle Raum- bzw. Stadttypen gelten und darüber hinaus auch in verschiedenen Zeithorizonten eintreten können (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: 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.

Vernetzte Lösungen ergeben sich durch ein hohes Maß an Multi- und Intermodalität, die wiederum maßgeblich durch ein hohes Maß an Digitalisierung gefördert werden (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 allein oder in Fahrgemeinschaft genutzt werden. Gerade im ländlichen Raum und bei einer zunehmend alternden Gesellschaft 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, vernetzte Stadt ist nicht allein ein Thema der Zukunft. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt steht eine Vielzahl von Daten und Vernetzungsmöglichkeiten zur Verfügung, die Stadt- und Verkehrsplanung erleichtern sowie Mobilität komfortabler und passgenauer machen. So wird eine Planung ermöglicht, 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 den Städten. Mit steigender Tendenz spezialisieren sich Unternehmen darauf, diese Daten auszuwerten und diese den Städten – gegen Entgelte – zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind der Rohstoff der Zukunft. Städte sind daher angehalten, selbst Daten zu erheben, zu digitalisieren und zur Vernetzung der Mobilität in der Stadt sowie mit der Region zu nutzen. Daraus gewinnen sie eine weitgehende Unabhängigkeit von Unternehmen und erarbeiten sich wirtschaftliche sowie Standortvorteile. Die rechtzeitige Investition in die Vernetzung und Digitalisierung der Stadt ist daher sowohl sinnvoll als auch notwendig.

Im Rahmen der Maßnahmen und des Handlungskonzeptes nimmt die räumliche und digitale Vernetzung von Mobilitätsangeboten einen zentralen Stellenwert ein. Namentlich werden die Digitalisierung bzw. das Thema Mobility as a Service im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr & Vernetzung (Kapitel 6.1.2) behandelt. Nichtsdestotrotz stehen alle Handlungsfelder gleichberechtigt nebeneinander. Die Gestaltung der Mobilitätswende und einer integrierten Verkehrsplanung kann nur über ein ganzheitliches Konzept geschehen. Für Herford besteht dies aus den fünf Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV & Vernetzung, Kfz-Verkehr und weiteren Maßnahmen, die in eine Querschnittshandlungsfeld zusammengefasst sind. Berücksichtigt werden dabei sowohl Maßnahmen, die neue Mobilitätsangebote im Bereich des Umweltverbunds schaffen („Pull-Maßnahmen“), als auch Maßnahmen, die verkehrsreduzierende oder -vermeidende Wirkung erzielen sollen (Push -Maßnahmen).

Das Handlungskonzept des Herforder Mobilitätskonzepts enthält 67 Maßnahmen, welche in fünf Handlungsfelder zusammengefasst werden. Zusätzlich gibt es 12 Exkurse, die die jeweiligen Maßnahmen exemplarisch weiter ausführen und verorten. Die Handlungsfelder haben sich aus dem Erarbeitungsprozess ergeben, erleichtern die Orientierung innerhalb der Maßnahmen und spiegeln den Fokus auf bestimmte Mobilitätsaspekte innerhalb des Konzepts wider. Sie stellen jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfelds wirksam. Das Handlungskonzept verfolgt einen integrierten Ansatz.

Abbildung 17: Übersicht der Maßnahmen nach Handlungsfeldern

 Ö: Öffentlicher Verkehr & Vernetzung Ö1 Vernetzung der Mobilitätsangebote & Sharing Mobility Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen Ö1.2 Bikesharing in Herford Ö1.3 Unterstützung von (E-) Carsharing Ö1.4 Weiterentwicklung des E-Scooter-Angebots Ö2 Mobility as a Service Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS) Ö2.2 Integration von OnDemand-Angeboten (Ridepooling) Ö2.3 Innovation & Forschung I: Pilotprojekt autonomer Kleinbus-Shuttle Ö2.4 Innovation & Forschung II: Erprobung eines Ridesharing-Angebots Ö3 Infrastrukturelle Maßnahmen Ö3.1 Bevorrechtigung des Busverkehrs Ö3.2 Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen Ö3.3 Dekarbonisierung des Busverkehrs Ö3.4 Unterstützung des Projekts S-Bahn-OWL Ö4 Weitere Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung Ö4.1 Weiterentwicklung und Bewerbung der Tarifstruktur Ö4.2 Prüfauftrag Verbesserung des Busangebots zum Bielefelder Randbereich	 K: Kfz Verkehr K1 Anpassung des Kfz-Netzes K1.1 Netzzückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen K1.2 Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen K1.3 Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und -eingänge K1.4 Autoarme Innenstadt K2 Wirtschaftsverkehr K2.1 Lkw-Führungskonzept K2.2 Sicherung von Logistikflächen K2.3 City-Logistik K2.4 Urbane Logistik K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr K2.6 Optimierung der Entsorgungsverkehre K2.7 Runder Tisch Güterverkehr K3 Ruhender Verkehr K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumkonzepts K3.2 Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt K3.3 Verkehrslenkung und -information K3.4 Kommunale Stellplatzsatzung K3.5 E-Ladeinfrastruktur K3.6 Informations- und Kommunikationskampagne zum ruhenden Verkehr K4 Weitere Maßnahmen K4.1 Förderung alternativer Antriebe
 F: Fußverkehr F1 Weiterentwicklung des Fußwegenetzes F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern F1.3 Längsverkehr im Bestand stärken F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen F2 Barrierefreiheit im Fußverkehr F2.1 Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags F2.2 Blindenleitsystem und Bodenindikatoren F2.3 Barrierefreie Querungen F3 Öffentlicher Raum & enkelfähige Quartiere F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr F3.2 Subjektives Sicherheitsgefühl stärken F3.3 Aufenthalt: Sitzgelegenheiten und Spielangebote	 Q: Querschnitts-handlungsfelder Q1 Verkehrssicherheit Q1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit Q1.2 Sicherheitsaudits Q1.3 Verkehrssicherheitskampagnen Q2 Barrierefreiheit Q2.1 Prioritätsbereiche Barrierefreiheit Q2.2 Barrierefreier Stadtplan Q2.3 Runder Tisch Barrierefreiheit Q3 Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit Q3.1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts Q3.2 Kommunales Mobilitätsmanagement Q3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement Q3.4 Schulisches Mobilitätsmanagement Q4 Kommunikations- & Öffentlichkeitsarbeit Q4.1 Kommunikationskampagne - Mobilität in Herford Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit
 R: Radverkehr R1 Optimierung des Radwegenetzes R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung R1.2 Radwegenetz an den Knoten qualifizieren R1.3 Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen R1.4 Flexibles Handeln durch Verkehrsversuche R2 Begleitende Radverkehrsinfrastruktur & Service R2.1 Ausbau & Unterhaltung der Radabstellanlagen & weiterer Ausstattungselemente R2.2 Komfort im Radverkehr R2.3 Beschilderung des Radwegenetzes R2.4 Instandhaltung, Pflege und Winterdienst R2.5 Baustellenführung R3 Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation R3.1 Fortführung des Radsammlers R3.2 Kampagnen zum Bewerben des Radverkehrs	

Quelle: Planersocietät

Die im Handlungskonzept zusammengeführten Maßnahmen werden nachfolgend in Steckbriefen erläutert. Neben textlichen Erläuterungen sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale zugeordnet, so dass schnell ersichtlich wird, wie die Maßnahmen entlang unterschiedlicher Indikatoren einzuordnen sind.

X1.X Beispielsteckbrief

<i>Zielbezug</i>	Dieser Punkt stellt den Bezug der jeweiligen Maßnahme zum Zielsystem (vgl. Kapitel 4) des Herforder Mobilitätskonzepts dar.	
<i>Beschreibung</i>	Unter diesem Punkt wird die Maßnahme beschrieben und insbesondere auf Bausteine eingegangen, die der Stadt Herford zur Umsetzung der Maßnahme ergreifen sollte. Darüber hinaus werden soweit möglich Standortvorschläge für die jeweilige Maßnahme gegeben.	
<i>Umsetzung</i>	kurz- bis langfristig; Daueraufgabe	<i>Kosten</i> 
<i>Priorisierung</i>		
<i>Federführung und weitere Akteure</i>	Hier wird festgelegt wer zur Umsetzung der Maßnahme federführend aktiv sein muss und welche weiteren Akteure einbezogen werden müssen/sollten.	
<i>Fördermöglichkeiten</i>	Hier werden Fördermöglichkeiten für die jeweilige Maßnahme dargestellt.	
<i>Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten</i>	Dieser Punkt verdeutlicht den Bezug der jeweiligen Maßnahme zu weiteren Maßnahmen des Herforder Mobilitätskonzepts sowie weiteren kommunalen oder regionalen Konzepten.	

Umsetzung

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung ist der Planungszeitraum des Herforder Mobilitätskonzepts in drei Abschnitte unterteilt:

- kurzfristig: bis 2025
- mittelfristig: 2026 bis 2030
- langfristig: 2031 bis 2035
- Daueraufgaben

Je nach Dauer der Maßnahme können einzelne Maßnahmen einem oder mehreren Zeiträumen zugeordnet werden. Ferner gibt es Daueraufgaben, die nicht innerhalb der nächsten 15 Jahre

abgeschlossen werden, sondern durchgehend und über das Mobilitätskonzept hinaus ausgeübt werden sollten.

Kosten

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jede Maßnahme einer von fünf Kostenklassen zugeordnet. Zur Vergleichbarkeit sind dabei jeweils die jährlichen Kosten angesetzt worden. So ist eine solitäre Baumaßnahme, die für den Zeitraum 2026 bis 2030 eingeplant und mit einer Gesamtsumme von 250.000 Euro (ca. 50.000 Euro jedes Jahr im angegebenen Zeitraum) bewertet wurde, in derselben Kostenklasse mit Maßnahmen, die z.B. durch fortlaufende Sanierungsaufwendungen auf 50.000 Euro jährlich (ca. 250.000 Euro Gesamtkosten im angegebenen Zeitraum) geschätzt wurden. Die Abschätzung erfolgt dabei aus Erfahrungswerten zum Bezugsjahr 2022. Baukostensteigerungen und Inflation bleiben aufgrund der nicht einschätzbaren Entwicklung unberücksichtigt. Um Scheingenauigkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen genannt. Die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung und Bewertung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung ist wie folgt vorgenommen worden:

- marginale Kosten:  unter 25.000 € jährlich
- geringe Kosten :  25.000 – 50.000 € jährlich
- mittlere Kosten:  50.000 – 250.000 € jährlich
- hohe Kosten:  250.000 – 500.000 € jährlich
- sehr hohe Kosten:  über 500.000 € jährlich

Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen erforderlich. Diese erfolgt nach gutachterlicher Einschätzung, insbesondere im Hinblick auf den Zielbeitrag und die notwendigen Ressourcen. Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen und wird im Steckbrief über ausgefüllte Kästchen dargestellt:

- hohe Priorität 
- mittlere Priorität 
- niedrige Priorität 
- Schlüsselmaßnahmen 

Zusätzlich sind Schlüsselmaßnahmen definiert worden (Kennzeichnung über Sternchenform). Diese besitzen für das Herforder Mobilitätskonzept herausragenden Stellenwert und haben entsprechend eine übergeordnete Priorität. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die im Sinne des Zielsystems zum Mobilitätskonzept eine besonders starke und sichtbare Zielwirkung in relativ geringer Zeit und mit vergleichbar geringem Aufwand entfalten können.

Exkurse

Einige Maßnahmen werden über so genannte Exkurse zusätzlich ausgeführt und bieten der Stadt Herford weiterführende Ansätze zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahme. Über die nachfolgende Struktur sind die weiterführenden Exkurse im Anschluss an die jeweiligen Steckbriefe erkennbar.

Exkurs: Titel des Exkurses		
Potenzieller Standort: Lage im Stadtgebiet		
Bestandsituation	Entwicklungspotenziale	
potenzielle weitere Standorte		

6.1 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr & Vernetzung

Wie aus der Bestandserhebung hervorgeht, ist der ÖPNV in Herford und damit das Thema des Rendezvous-Systems am Alten Markt und die Linienführung ein bereits viel diskutiertes Thema. In der Vergangenheit wurden bereits mehrere Machbarkeitsstudien zur Änderung der Linienführung und Verlagerung des ZOBs zum Bahnhof erarbeitet. Intern werden bei der Hansestadt Herford bzw. bei der Stadtverkehrsgesellschaft SVH Stadtverkehr Herford GmbH an Lösungen gearbeitet. Ein wichtiger Schritt zur Umsetzung passender Lösungen ist, dass die Hansestadt Herford seit dem 01.01.2023 ÖPNV-Aufgabenträgerin gemäß § 4 Abs. 1 S.1 ÖPNVG NRW ist. Eine entsprechende öffentlich-rechtliche Vereinbarung wurde zwischen der Stadt und dem Kreis Herford abgeschlossen. Die Bedienung des Linienbündels E „Herford“ gemäß des NVPs bzw. der Stadtbusverkehr in Herford sind derzeit an ein Verkehrsunternehmen vergeben. Der neue NVP sieht ein neustrukturiertes Liniennetz ggfs. unter Anpassung an einen verlagerten ZOB an den Bahnhof vor. Außerdem soll eine erhebliche Angebotsverbesserung durch eine Taktverdichtung erreicht werden.

Wie bereits anhand des Leitbildes und des Zielsystems ersichtlich ist, steht das Thema der Vernetzung des Umweltverbundes im Mittelpunkt des Mobilitätskonzeptes. Dies spiegelt sich vornehmlich in diesem Kapitel wider. Nach einschlägiger Fachliteratur sowie nach Einschätzung des Gutachterbüros gehören neben dem ÖPNV, dem Fuß- und Radverkehr auch innovative (Sharing-)Angebote sowie OnDemand-Verkehr zum Umweltverbund. Zur Gestaltung einer inter- und multimodalen Mobilitätskultur in Herford muss sich das Angebot an Mobilitätsoptionen verbessern und der öffentliche Verkehr muss noch stärker im Verbund mit den genannten Mobilitätsoptionen organisiert werden. Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander sowie einer gemeinsamen Vermarktung besteht ein Verlagerungspotenzial zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote. Die umzusetzenden Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV und Vernetzung unterteilen sich in die Unterthemen

- Vernetzung der Mobilitätsangebote & Sharing Mobility,
- Mobility as a Service (MaaS)
- infrastrukturelle Maßnahmen
- und weitere Maßnahmen.

Angebotsausweitung alternativer (sharing-) Mobilitätsoptionen sowie die Vernetzung des Umweltverbundes und die Verfolgung der MaaS-Strategie sind somit die zentralen Maßnahmen dieses Mobilitätskonzeptes. Ziel ist es dem definierten Leitbild „Lebenswerte Stadt Herford. Flexibel vernetzt und für alle erreichbar“ gerecht zu werden. Im Folgenden werden daher zunächst Maßnahmen zum Thema Vernetzung und Mobility as a Service vorgestellt, bevor die klassischen infrastrukturellen und weiteren ÖPNV-Themen behandelt werden.

Ö	Öffentlicher Verkehr & Vernetzung	Priorität
Ö1	Vernetzung der Mobilitätsangebote & Sharing Mobility	
Ö1.1	Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen	● ● ● ★
Ö1.2	Bikesharing in Herford	● ● ● ★
Ö1.3	Unterstützung von (E-) Carsharing	● ● ● ★
Ö1.4	Weiterentwicklung des E-Scooter Angebot	● ● ● ★
Ö2	Mobility as a Service	
Ö2.1	Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)	● ● ● ★
Ö2.2	Integration von OnDemand-Angeboten (Ridepooling)	● ● ● ★
Ö2.3	Innovation & Forschung I: Pilotprojekt autonomer Kleinbus-Shuttle	● ● ● ★
Ö2.4	Innovation & Forschung II: Erprobung eines Ridesharing-Angebots	● ● ● ★
Ö3	Infrastrukturelle Maßnahmen	
Ö3.1	Bevorrechtigung des Busverkehrs	● ● ● ★
Ö3.2	Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen	● ● ● ★
Ö3.3	Dekarbonisierung des Busverkehrs	● ● ● ★
Ö3.4	Unterstützung des Projekts S-Bahn-OWL	● ● ● ★
Ö4	Weitere Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung	
Ö4.1	Neustrukturierung des Busliniennetzes	● ● ● ★
Ö4.2	Weiterentwicklung und Bewerbung der Tarifstruktur	● ● ● ★
Ö4.3	Prüfauftrag Verbesserung des Busangebots zum Bielefelder Randbereich	● ● ● ★

6.1.1 Sharing Mobility & Vernetzung der Mobilitätsangebote

Shared Mobility gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist nicht länger ein Großstadtphänomen. Verleih- und Sharingangebote wie Bike- und Carsharing haben sich in den vergangenen Jahren auch in vielen Mittelstädten etabliert, ebenso wie Sharing-Angebote mit E-Scootern. So gibt es auch in der Hansestadt Herford bereits ein E-Scooter-Angebot und der Kreis Herford stellt einige Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Beim Carsharing-Angebot fehlt ein gut ausgebautes Netz an Stationen und das E-Scooter-Angebot ist in vielen Randbereichen nicht ausreichend. Um dem Vernetzungsgedanken gerecht zu werden und Inter- sowie Multimodalität zu fördern gilt es daher zunächst einmal ein breiteres Mobilitätsangebot zu schaffen. Dies soll mittels Sharingsystemen gelingen. Zusätzlich gilt es den Radverkehr im Rahmen der Vernetzung zu betrachten. Gemäß der Modal-Split-Erhebung der mindenerherforder Verkehrsgesellschaft mbH macht der Radverkehr 2017 zwar nur 11 % aller Wege aus, anhand der Fahrradbesitzquote von 91 % und der E-Bike/E-Scooter Besitzquote von 12 % spielen Zweiräder jedoch bereits eine zentrale und mit Blick auf den

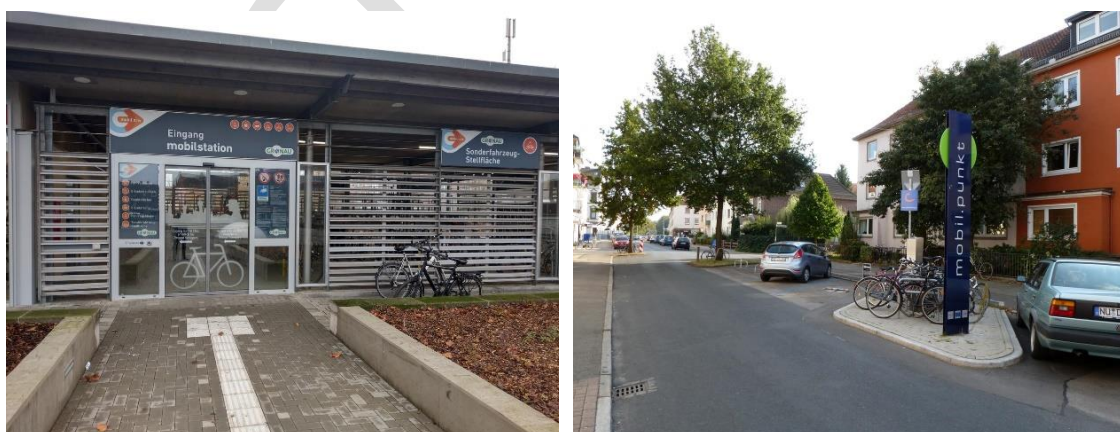
derzeitigen Fahrrad- und Pedelec-Boom eine wachsende Rolle in der Mobilität der Hansestädter (vgl. Zwischenbericht).

Als organisatorischer Rahmen wird empfohlen, die Angebote aus einer Hand zugänglich/buchbar zu gestalten, so können die größten Synergie- und Skaleneffekte erreicht werden (vgl. Maßnahme Ö2.1). Gerade vor dem Hintergrund der Verknüpfung zwischen den Städten im Kreis Herford und der ostwestfälischen Region wird ein stadtübergreifendes Angebot empfohlen. Im Idealfall sollte dabei der Kreis Herford als Kooperationspartner auftreten. Dies hätte den Vorteil, dass im gesamten Kreisgebiet einheitliche Sharing-Systeme angeboten und so der Bekanntheitsgrad ausgebaut und Nutzungshemmnisse reduziert werden können. Gleichmaßen sollte die Stadt Bielefeld und die Mobilitätsangebote auf dem Bielefelder Stadtgebiet eingebunden werden. Die Stadt Herford kann hier als Bindeglied zwischen der Großstadt Bielefeld, dem Kreis Herford und der weiteren Region fungieren.

Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen

Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist insbesondere in Städten und Regionen mit starken Pendlerverflechtungen ein bedeutendes Thema. Mehr und mehr Menschen sind in ihrer alltäglichen Mobilität multi- bzw. intermodal (unterschiedliche Verkehrsmittel im Wochenverlauf bzw. auf einem Weg) unterwegs. Diesen Trend kann die Mobilitätsplanung unterstützen, indem Mobilstationen und Mobilpunkte im Stadtgebiet errichtet werden. Durch die attraktive und einladende Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten des Umweltverbunds gewinnt dieser insgesamt und der ÖPNV im speziellen an Bedeutung. Die Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept hat gezeigt, dass die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln ein zentrales Handlungserfordernis darstellt. Dies wird durch das Leitbild „Lebenswerte Stadt Herford. Flexibel vernetzt und für alle erreichbar“ und dem Oberziel „Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen“ untermauert (vgl. Kapitel 4).

Abbildung 18: Mobilstation in Gronau (links) und Mobilpunkt in Bremen (rechts)



<i>Zielsystem</i>	Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen
<i>Beschreibung</i>	<p>Anknüpfend an das bestehende Gutachten zu Mobilstationen des NWL (Bahnhof, Alter Markt, Park & Ride-Anlage Herford-Ost) wird an dieser Stelle ein weitergehendes, handhabbares und flexibles System von intermodalen Verknüpfungspunkten verschiedener Kategorien für Herford empfohlen. Dieses umfasst sämtliche Haltestellen des ÖPNVs und noch weitere Mobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss. Je nach Bedeutung des Verknüpfungspunkts werden verschiedene Ausstattungsmerkmale empfohlen. Im Detail wird hier auf den Gestaltungsleitfaden und das Handbuch Mobilstationen vom Zukunftsnetz NRW¹ verwiesen. Für die Stadt Herford werden in Anlehnung an den genannten Leitfaden vier Kategorien von Verknüpfungspunkten vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • städtisch zentrale Mobilstation (Größe L): Diese Verknüpfungspunkte weisen den höchsten Ausstattungsstandard auf und befinden sich am Bahnhof, ggfs. am Alten Markt und in Zukunft ggfs. an der S-Bahnhaltestelle Herford-Gausstraße (vgl. S-Bahn-Projekt-OWL) • städtisch periphere Mobilstation (Größe M): Dies sind insbesondere Schnellbushaltestellen sowie zentrale Haltestellen an den einfallenden Busachsen innerhalb des Siedlungsbereiches sowie an den wichtigen Zielen Gesundheitscampus und Schulzentrum Aawiesen. Ziel ist es je Stadtteil/Hauptachse mindestens einen Verknüpfungspunkt mit diesem Ausstattungsstandard einzurichten. • regional periphere Mobilstation (Größe M): Diese haben grundsätzlich große Übereinstimmung mit den städtisch peripheren Mobilstationen und stellen eine Verknüpfung zu den Schnellbuslinien dar. Bezogen auf die Raumstruktur Herfords gilt es sie an zentralen Haltestellen der peripheren Ortsteile zu errichten. • Quartiersmobilstationen (Größe S): Diese kleine Form der Mobilstationen werden auch Mobilstationen genannt. Auch eine einfache Busanbindung ist nicht zwingend notwendig, dennoch möglich. Sie liegen in Wohnquartieren und sind in die Raumstruktur des Wohngebiets integriert. Ferner können sie auch Teil eines Mobilitätskonzeptes von Bauvorhaben sein. Sie bieten in Wohnortnähe öffentlichkeitswirksam umweltfreundliche Mobilitätsoptionen wie z.B. Leihrad, Leihlastenrad- und/oder Carsharing-stationen <p>Die Einteilung von Mobilstationen in Kategorien/Hierarchien und die Zuteilung unterschiedlicher Ausstattungsstandards ist nicht als strikte</p>

¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: Handbuch Mobilstationen NRW 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage

Vorgabe zu verstehen. Vielmehr sollen die dargestellten Kategorien einen flexiblen Rahmen bieten. Eine stringente Umsetzung von festgelegten Kategorien wird aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten als schwierig erachtet (Flächenverfügbarkeit, Nachfragepotenziale, ggf. Bereitschaft von Mobilitätspartnern, sich zu beteiligen). Die genannten sowie kartographisch dargestellten Standorte (vgl. Kartenband) ergeben ein zentrales und dezentrales Netz aus Mobilstationen unterschiedlicher Hierarchien. Auf der Grundlage dieses Steckbriefs, der Ausweitung der Angebote in der Sharing-Mobility und mittelfristig unter Berücksichtigung eines neuen Liniennetzes gilt es detailliertere Prüfungen (z.B. Flächenverfügbarkeit) der dargestellten Standorte (siehe Karte im Anhang) vorzunehmen.

Bausteine

- Prüfung und ggfs. Weiterentwicklung des Baukastens von Ausstattungselementen (Abbildung 19) welche in Anlehnung an das Handbuch Mobilstationen vom Zukunftsnetz NRW auf die Stadt Herford angepasst wurde.
- Anpassung der kartographisch dargestellten Standorte für Mobilstationen (siehe Kartenband) an das neue Liniennetz
- Einordnung der identifizierten Standorte nach Umsetzungsprioritäten
- Errichtung einer Mobilstation am Herforder Bahnhof im Rahmen einer potenziellen Verlagerung des ZOBs an diese Stelle; Integration von Flächenbedarfen im Rahmen von Umbauarbeiten; das „Parkhaus Elsbach“ sollte bis zum Umbau des ZOB für die Errichtung einer Mobilstation ebenfalls berücksichtigt werden. Zusätzlich ist zu prüfen, ob hier Stellplatzkapazitäten für Langzeitparkende der näheren Umgebung zur Verfügung stehen
- Ggfs. Umsetzung eines Netzes an Quartiersmobilstationen als Pilotprojekt in einem bestimmten Quartier/Stadtbereich z.B. im Herforder Nordosten (siehe Exkurs)
- Zeitnahe Errichtung weiterer Mobilstationen S oder M um dem Netzgedanken von Mobilstationen gerecht zu werden
- Weitere mögliche Pilotprojekte, die sich (mit geringerer Priorität als der Bahnhof) als Mobilstation/Mobilpunkt auch unabhängig einer Liniennetzänderung ab 2028 anbieten: Schulzentrum Aawiesen, Bildungscampus auf dem Stiftberg, Integration in die Tiefgarage des Hammersmith-Quartiers, Alter Markt, Klinikum Herford
- städtebauliche und gestalterische Aufwertung von intermodalen Verknüpfungspunkten und deren Umfeld in einheitlichem Corporate

Design

- Integration von Freefloating-Angeboten durch Einrichtung von Incentive-Zonen („incentive“ = „Anreiz“; Ziel ist es durch bestimmte Anreize z.B. Bonusprogramme Nutzenden dazu zu bringen die E-Scooter in bestimmten Bereichen abzustellen)
- Integration von weiteren Ausstattungsmerkmalen in Anlehnung an die Abbildung 19 (z.B. Paketstation, attraktive Sitzgelegenheiten)
- Langfristig: Verknüpfung aller Angebote in einheitliche MaaS-App

Umsetzung	langfristig, Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Kreis Herford, Sharing-Anbieter, Straßenbaulastträger, mhv		
Fördermöglichkeiten	<p>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p> <p>Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</p> <p>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld</p>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<p>Ö1.2 Bikesharing in Herford</p> <p>Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing</p> <p>Ö3.2 Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen</p> <p>Ö4.1 Neustrukturierung des Busliniennetzes</p>		

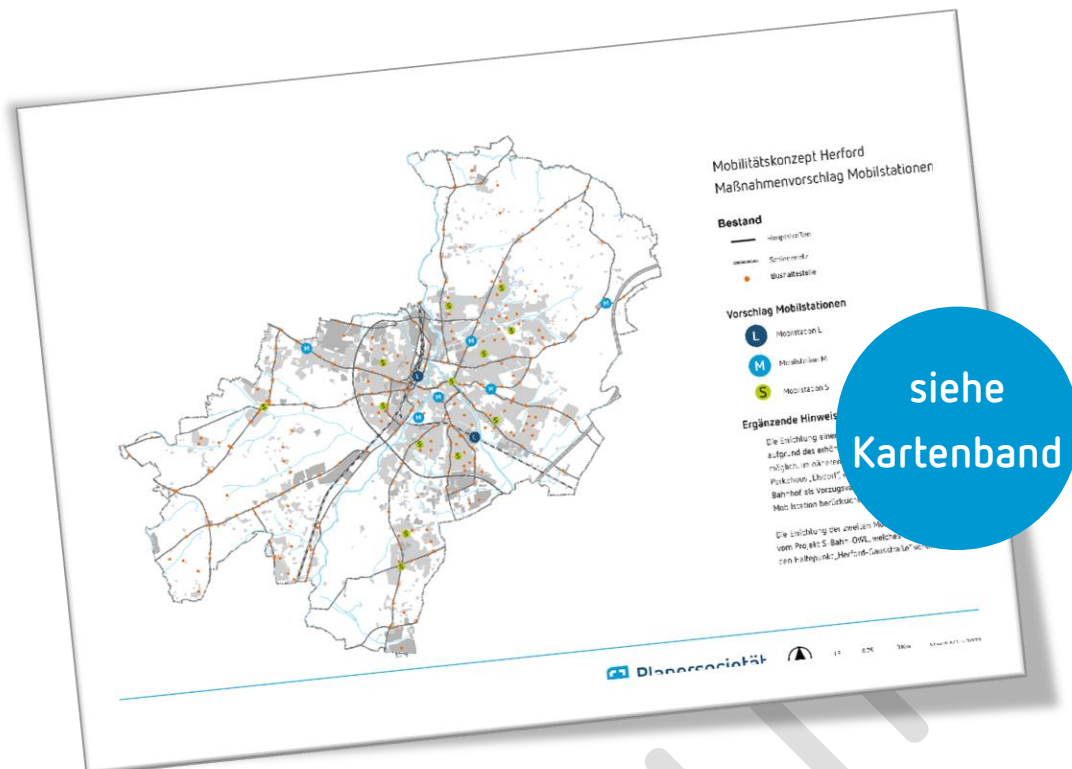


Abbildung 19: Ausstattungselemente Herforder Mobilstationen

L Zentrale Umsteigepunkte insbesondere mit SPNV- Anschluß	M Zentrale Bushaltestellen	S Mobilstationen im Quartier (auch ohne Bushaltestelle)	Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich	
(x)	(x)	-	SPNV-Haltestelle	ÖPNV-Angebote
x	(x)	-	Regionaler Schnellbus	
x	x	(x)	Stadtbushaltestelle	
(x)	(x)	-	On-Demand	
x	x	x	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radverkehr
x	x	x	Radabstellanlagen (überdacht)	
x	(x)	-	Radabstellanlagen (abschließbar / Radstation)	
x	x	(x)	Öffentliches Fahrradwerkzeug und Luftpumpe	
(x)	(x)	-	Pedelec-Ladestation	
x	x	(x)	(E-) Fahrradverleihstation	Sharing-Angebote
(x)	x	(x)	(E-)Lastenradverleih	
x	x	(x)	E-Scooter	
x	x	(x)	Carsharing	
(x)	(x)	-	Langzeit-Parkplätze (Park & Ride)	Kfz-Verkehr
x	(x)	-	Kurzzeitparkplätze / Haltezone	
x	(x)	-	Taxistand	
(x)	(x)	(x)	Kfz-Elektroladestation	
x	x	-	Überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Weitere Angebote
x	(x)	-	Gepäckschließfächer	
x	(x)	(x)	Paketstation	
x	(x)	-	Öffentliches WC	
x	x	-	W-Lan	
x	(x)	-	Ticketautomat / Service-Station	
x	(x)	(x)	Kiosk / Verkaufsautomaten	

Quelle: Planersocietät

Exkurs: Aufbau eines Netzes an Mobilstationen



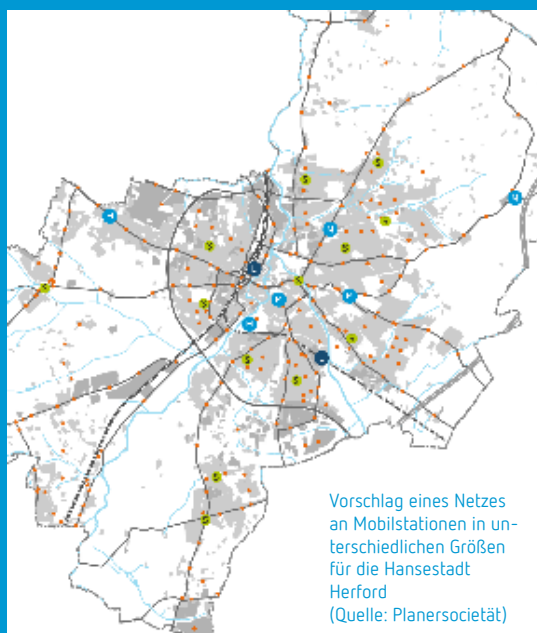
Was ist eine Mobilstation?



Quelle: Planersocietät

Eine Mobilstation bündelt unterschiedliche Mobilitätsangebote und erleichtert so den Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Zentraler Bestandteil ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr, an dessen Haltestellen und Bahnhöfen weitere Mobilitätsangebote wie Park & Ride, Carsharing, Fahrrad- und Lastenradverleih und E-Scooterverleih sowie ergänzende Nutzungen wie Paketstationen, Cafés oder Ähnliches angeschlossen sind. Im direkten Wohnumfeld können auch kleinere Mobilstationen ohne Bushaltestellen z.B. bestehend aus einem Carsharing- und Lastenradverleihangebot errichtet werden.

Ziel ist es, die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem bestimmten Weg (Intermodalität) und allgemein die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel im Alltag (Multimodalität) zu fördern. Durch eine ansprechende und wiedererkennbare Gestaltung integrieren sich die Mobilstationen in das Stadtbild und werden so auch zum Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Für die Bürger:innen verringert sich so die alleinige Abhängigkeit vom privaten Kfz und jede Person kann für jeden Wegezweck das individuell geeignetste Mobilitätsangebot wählen.



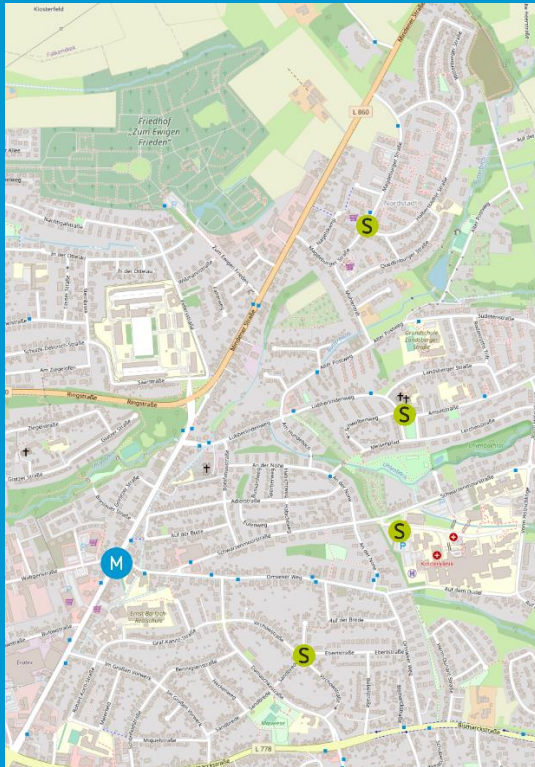
Warum braucht es ein Netz an Mobilstationen?

Ein Netz an Mobilstationen hat den Vorteil, dass die unterschiedlichen Mobilitätsangebote im gesamten Stadtgebiet und somit für einen Großteil der Bürger:innen zugänglich sind. Es ermöglicht eine flexible Nutzung, sodass z.B. ein Fahrrad am Wohnort ausgeliehen werden, in der Innenstadt abgegeben und für den Rückweg ein Carsharing-Fahrzeug genutzt werden kann. So bietet ein Netz an Mobilstationen auch für den Arbeitsweg Lösungsoptionen für die erste und letzte Meile des Weges. Einheitlich gestaltete Mobilstationen machen den öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet sichtbar mit großem Wiedererkennungswert.

Exkurs: Pilotprojekt „Errichtung eines Netzes an Mobilstationen im Herforder Nord-Westen“



Lage im Stadtgebiet



Quelle der Kartengrundlage: OSM & Mitwirkende

Der Herforder Nord-Westen

- Hoher Anteil an Wohnnutzung
- Einrichtungen des täglichen Bedarfs z.B. Supermärkte und soziale Einrichtungen wie Grundschulen vorhanden
- Öffentlicher Straßenraum stark auf das Kfz-ausgerichtet

Potenzielle Standorte von Mobilstationen S

- Nordstadt
- Amselplatz
- Klinikum Herford
- Virchowplatz
- Engmaschigere Verteilung zu besseren Netzabdeckung weiterhin denkbar

Haltestelle „Ortsieker Weg“ als potenzieller Standort einer Mobilstation M

- Hohe Umsteigezahlen im ÖPNV
- Nahversorgungsbereich

Beispiel Mobilstation S am Virchowplatz

- Umfeldnutzung: Wohnen
- 12 Kfz-Stellplätze im Bestand
- Aufenthaltsfläche/Freifläche in der Mitte mit Sitzbänken und Grünstrukturen
- Geringe Gestaltungsqualität des Aufenthaltsfläche und der Grünstrukturen
- Keine ÖPNV-Anbindung

Mögliche Mobilitätsangebote

- 2 E-Carsharing-Fahrzeuge
- Abstellzone E-Scooter
- 2 (E-) Lastenräder & 4 Leihräder
- Überdachte Radabstellanlage
- Errichtung 2 öffentlicher E-Ladesäulen
- Erhalt 2 öffentlicher Stellplätze



Quelle der Kartengrundlage: Geoportal NRW

Mögliche Ergänzungen

- Paketstation
- Frei nutzbares Fahrradwerkzeug
- Aufwertung des Platzes zu einem Quartiersplatz mit Spiel- und Sportelementen für alle Generationen

Ö1.2 Bikesharing in Herford

Bisher gibt es noch kein klassisches Bikesharing Angebot in Herford. Im städtischen Raum stellen Bikesharing-Angebote aber vor allem für die erste und letzte Meile sowie für kurze Strecken eine Komponente für spontane und unkomplizierte Mobilität dar und sind für Bürger:innen, Einpendler:innen und Besucher:innen ein klimafreundliches Mobilitätsangebot. Auch im ländlichen Raum oder am Stadtrand bieten Bikesharing-Angebote die Chance, vom ÖPNV weniger gut erschlossene bzw. bediente Stadtteile an stärkere ÖPNV-Schnittstellen anzuschließen. Bikesharing-Angebote werden nicht nur von Personen ohne eigenes Fahrrad benutzt, sondern auch von solchen, die ein eigenes Fahrrad besitzen, dieses aber gerade nicht dabei haben oder deren eigenes Fahrrad für den jeweiligen Zweck (z.B. Weg zur Bushaltestelle) nicht geeignet erscheint. Insgesamt erhöht ein Bikesharing-Angebot die Flexibilität in der Mobilität.

Lastenfahrräder bieten die Möglichkeit, größere Lasten oder Einkäufe zu transportieren. Lastenräder können daher gerade auf kurzen Einkaufswegen (unter 5 km) eine sinnvolle Alternative zur Autonutzung darstellen. Lastenräder zur Verfügung stehen. Ein öffentlich zugängliches Lastenradverleih-Angebot stellt ein niedrigschwelliges, leicht nutzbares Angebot für die Bevölkerung dar. So können die Lastenräder einfach ausgeliehen und für verschiedene Einsätze (Einkauf, Kindertransport, u. ä.) getestet werden, ohne große Investitionen zu tätigen, die der Kauf eines eigenen Lastenrads mit sich bringt. Letztlich kann dies dazu beitragen, auf die Anschaffung eines Zweitwagens zu verzichten oder die Abschaffung eines Zweitwagens zu ermöglichen. Die SVH bereitet derzeit ein Lastenradverleih-Angebot („Herford-Bike“) vor. Seit dem Frühling 2023 stehen an den Standorten Marktkauf und Markthalle zur Verfügung und können für einen frei wählbaren Zeitraum, stundenweise oder tageweise bis zu einer Woche, ausgeliehen werden. Weitere Standorte sind bereits in Planung. Die Buchung läuft über eine Buchungsplattform/Smartphone-App.

Bikesharing-Stationen bieten die Möglichkeit unterschiedliche Fahrradarten als ergänzendes Angebot zusammenzubringen. Verortet werden können sie in Wohnquartieren, Gewerbegebieten aber auch der in der Innenstadt (vgl. Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen). Ziel sollte es sein, dass ein nutzbares Netz aus Bikesharing-Stationen in den relevanten Bereichen Herfords etabliert und angesichts des Nutzungsverhaltens sowie der zukünftigen Nachfrage weiter ausgebaut wird. Das müssen nicht zwangsläufig fest installierte Bikesharing-Stationen sein. Eine mögliche Lösung sind virtuelle Bikesharing-Stationen, wie es z. B. bei der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) praktiziert wird. An den virtuellen Stationen steht keine Verleihstation mit Bedienterminal und physischen Entleih- bzw. Rückgabeständern. Die Orte sind lediglich in der App des Betreibers z.B. nextbike per Markierung gekennzeichnet und werden wie aus dem Augsburger Beispiel in Abbildung 20 hervorgeht durch ein Hinweisschild im öffentlichen Raum sichtbar. Das Augsburger Beispiel zeigt einen viel frequentierten Stadtbereich, an denen Nutzer:innen das Sharing-Bike regulär zurückgeben (Miete beenden) und auch wieder entleihen können.

Abbildung 20: Bikesharing-Angebot in Braunschweig (links) und virtuelle Abstellzone des Bikesharing-Angebots in Augsburg (rechts)



Zielsystem

Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen

Beschreibung

Die Bereitstellung von Bikesharing-Angeboten können über externen Anbieter aber auch durch kommunale Initiative bereitgestellt werden. Aufgrund der bestehenden Bestrebungen zur Implementierung eines Lastenradverleihs bietet es sich an dieses weiterhin über die städtischen Strukturen zu organisieren. Soll ein Netz aus Bikesharing-Angeboten, in diesem Fall ein Netz aus herkömmlichen Fahrrädern und E-Bikes entstehen ist es in der Regel einfacher dies über einen externen Anbieter organisieren. Buchungsmöglichkeiten werden dann in überregionale Apps eingebunden.

Bausteine

- Fortführung der Bestrebungen zur Neugestaltung der kommunalen Regelungen für Anbieter von Sharing-Angeboten; Implementierung der Möglichkeit zum Anbieten von Leihrädern & E-Scootern in die Sondernutzungssatzung
- Zeitnahe Ausschreibung eines Interessenbekundungsverfahrens zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für die Bereitstellung von gewerblichen Verleihsystemen für Leihräder;
- Fortführung der Kommunikation mit dem überregionalen Anbieter nextbike/TIER oder Kontaktaufnahme mit anderen Anbietern zur Implementierung eines Bikesharing-Angebots
 - Abschätzung des Bedarfs (Anzahl) an herkömmlichen Fahrrädern, an E-Bikes und an Stationen, die im Stadtgebiet errichtet werden sollen (die Bereitstellung der Fahrräder erfolgt durch den Anbieter)

- Schaffung eines jährlichen Budgets von ca. 50.000 – 100.000 € (grobe Schätzung) zur Entrichtung eines jährlichen Service-Entgelts an den Anbieter
- Schaffung von 1-3 Vollzeitstellen zur Radpflege und -verteilung sowie Unterhaltung eines Transporters zur Umverteilung und zum allgemeinen Transport der Räder
- Einnahmemöglichkeiten: Sponsoring durch Werbung auf den Rädern (z.B. von lokalen Banken, Supermärkten und anderen Unternehmen)
- Übernahme der folgenden Aufgaben im laufenden Betrieb: Kontrolle und Reinigung der Verleihstationen und der Räder, Umverteilung der Räder zwischen den Stationen, Rückführung von falsch abgestellten Rädern und Durchführung von Reparaturen
- Aufgaben des Anbieters: Bereitstellung sämtlicher Räder und Stationen, Lieferung aller Ersatzteile, technische Durchführung des Verleihsystems, Bereitstellung des Internetauftritts und Einbindung des Kooperationspartners (hier SVH)
- Zunächst: Integration der Buchungsmöglichkeit in die eigene/lokale Mobilitätsapp; Mittel-/Langfristig: Integration in regionale Mobilitätsapp
- Prüfung der Möglichkeit zur Kooperation mit den Nachbarstädten insbesondere mit Bielefeld und den Kommunen vom Kreis Herford, um den engen Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten noch besser Rechnung tragen zu können (äquivalent zum Metropolrad Ruhr).
- Zu den Lastenrädern:
 - Ausweitung des Lastenradverleih-Angebots
 - Prüfung der Möglichkeit zur Kooperation mit den lokalen Gewerbe- und Handwerksbetrieben z.B. MIG Herford/Humana, Brax, Bugatti oder auch kleinere und mittelständische Handwerksbetriebe die als Ankermieter der Lastenräder auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren, sodass eine Grundaustattung gewährleistet wird und negative Effekte vom Lieferverkehr reduziert werden.
 - Zusätzlich bietet es sich an, lokale Unternehmen z.B. Versicherungen und Sparkasse Herford als Sponsoren zu gewinnen, die ihre Werbung auf die Lastenräder anbringen.
 - Schaffung weiterer Stationen in der (erweiterten) Innenstadt

- Angebotsausweitung durch Standorte im direkten Wohnumfeld z.B. durch Mobilpunkte S
- Angebotsausweitung im direkten Wohnumfeld durch Kooperation mit privaten und halb-öffentlichen Akteur:innen wie z.B. Wohnungsbaugesellschaften- und Genossenschaften, Kirchen und Vereinen
- Zunächst: Bereitstellung einer eigenen Buchungsoption; Langfristig: Einbindung der Buchungsmöglichkeit in regionale Mobilitäts-App (siehe Mobility as a Service)
- Integration von Serviceangeboten wie z. B. Schließfächer, Luftpumpen oder Reparaturstationen an Ausleihstationen
- Einbezug der Standorte von Mobilstationen und Mobilpunkten (sofern ein freefloating-Angebot entsteht: Einrichtung von Parkzonen und Förderung des Abstellens der Leihräder in diesen Zonen durch Bonusprogramme)

Umsetzung:	kurzfristig	<i>Kosten</i> 
Priorisierung		
Federführung und weitere Akteure		SVH , Pro Herford GmbH Stadtmarketing, Sharing-Anbieter
Fördermöglichkeiten		<p>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p> <p>Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programmbereich emissionsarme Mobilität</p> <p>Landeswettbewerb „ways2work“</p>
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		<p>Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen</p> <p>Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)</p>

Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing

Ein (E-)Carsharing-Angebot kann ein wertvoller Bestandteil eines neuen Mobilitätsmixes sein. Nach wie vor sind einige Ziele mit dem Pkw schneller, einfacher oder flexibler zu erreichen, weswegen ein vollständiger Verzicht auf die Pkw-Nutzung für Bürger:innen in Herford oft noch unattraktiv erscheint. Mit Carsharing kann eine wichtige Brücke geschlagen werden. Es kann dabei helfen, Personen, die aktuell gelegentlich den Pkw benötigen, dazu zu motivieren, auf die teure Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten oder den Zweitwagen im Haushalt abzuschaffen. Diese Personen nutzen häufiger die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und würden mit dem Angebot an (E-)Carsharing eine passende Ergänzung erhalten. Neben einer veränderten Verkehrsmittelnutzung würde zudem wertvoller Straßenraum gewonnen, da der Pkw-Besitz pro Person abnimmt und somit weniger Fahrzeuge im öffentlichen Raum geparkt werden müssen. Zusätzlich werden erfahrungsgemäß weniger Kilometer mit einem Carsharing-Fahrzeug absolviert, so dass sich insbesondere die Nutzung von E-Carsharing-Fahrzeugen anbietet, da die Reichweite bei Carsharing-Fahrzeugen eine nachrangige Rolle spielt.

Abbildung 21: E-Carsharing in Bremen (links) und Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge in Dortmund (rechts)



Zielsystem

Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen

Beschreibung

Die Stadt Herford ist weiterhin im Austausch mit dem Kreis und weiteren Akteuren um das Thema Carsharing in Herford weiter zu verfolgen. Dabei wurde in den letzten Gesprächen festgestellt, dass ein Carsharing Angebot die Bedürfnisse der Einwohner:innen von Herford niederschwellig berücksichtigen muss.

Vorgeschlagen wird daher ein Pilotprojekt für Carsharing das speziell auf besonders potenzielle Zielgruppen zur Nutzung der Fahrzeuge abzielt und zunächst an wenigen (zwei) Standorten und mit wenigen Fahrzeugen aufgesetzt wird.

Dabei bieten insbesondere große Wohnungsbau- oder Siedlungsprojekten ein Potenzial zur Verbreitung von Carsharing in Herford (vgl. Maßnahme K3.4 Kommunale Stellplatzsatzung). Ein möglicher

Standort wäre somit der Bildungscampus. Darüber hinaus sollte eine weitere Station möglichst zentral in der Innenstadt gelegen sein, da hier nicht nur Potenzial vorhanden ist sondern dies außerdem eine bessere Sichtbarkeit der Maßnahme ermöglicht.

Relevant hinsichtlich der Weiterentwicklung des Herforder Carsharings ist die bereits angestoßene, stärkere Einbeziehung der E-Mobilität, die dafür notwendige Ladeinfrastruktur (vgl. Maßnahme K3.5 E-Ladeinfrastruktur) sowie die Suche nach geeigneten Standorten mit hohem Nachfragepotenzial (vgl. auch Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen).

Bausteine

- Prüfung der Möglichkeit zur Kooperation mit den Nachbarstädten insbesondere mit Bielefeld und den Kommunen im Kreis Herford und den dortigen Carsharing-Anbietern, um den engen Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten noch besser Rechnung tragen zu können.
- Einbezug privater Akteur:innen bei der Bereitstellung von Fahrzeugen für das Carsharing; auch in Kooperation mit den Nachbarstädten möglich (Bsp. Werrestromer in Löhne², welches von der mhv unterstützt wird)
- Einbezug von Mobilstationen/-punkten bei der Suche nach geeigneten Carsharing-Standorten im Stadtgebiet; auch z.B. in Wohnortnähe wie auf dem Virchowplatz (vgl. Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen)
- Abstimmung mit Investoren / Wohnungsbauunternehmen, bei großen Wohnungsbauvorhaben und ggf. auch in bestehenden, verdichteten Wohnbereichen ein Carsharing-Angebot zu integrieren (das ggf. auch öffentlich nutzbar gemacht werden kann) (vgl. Maßnahme K3.4 Kommunale Stellplatzsatzung)
- Carsharing als Teil von betrieblichem/kommunalen Mobilitätsmanagement prüfen (vgl. Maßnahme K3.4 Kommunale Stellplatzsatzung)
- Betriebe als Ankermieter: Möglichst Integration des (E-) Carsharing-Angebots in den Fuhrpark lokaler Unternehmen, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Q3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Initiierung von Abstimmungen mit Umlandkommunen zur

² <https://www.werrestromer.de/>

Etablierung eines regionsweit buchbaren Carsharing-Angebots

- Bewerbung und laufendes Marketing von (neuen) Carsharing-Angeboten, Vergünstigungen für Bewohner:innen sowie Schnupperangebote für die Allgemeinheit
- Langfristig: stadtweite Etablierung von Carsharing-Angeboten
- Um Carsharing-Anbieter Nutzenden attraktiver zu machen, können bestimmte Sonderrechte und Zugeständnisse im ruhenden Verkehr getroffen werden: Auf den vorhandenen Parkplätzen oder Park & Ride-Anlagen können gemäß der Novellierung des Carsharinggesetzes (CsgG) entsprechende Carsharing-Stellplätze bereitgestellt werden. Kommunen können dadurch relativ unkompliziert stationsbasierte Stellplätze als Sondernutzung auf Straßen in ihrer Baulast ausweisen und somit das Verkehrsmittelangebot erweitern.

Umsetzung:	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Kreis Herford, Stadt Herford, WWS Herford GmbH, Stadtentwicklungsgesellschaft Herford GmbH, Carsharing-Anbieter		
Fördermöglichkeiten	<p>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p> <p>Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programmbereich emissionsarme Mobilität</p> <p>Landeswettbewerb „ways2work“</p>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<p>Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen</p> <p>Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)</p>		

Ö1.4 Weiterentwicklung des E-Scooter Angebots

Seit der Einführung der E-Scooter im Jahre 2019 wird in Herford sowie deutschlandweit über deren Vor- und Nachteile kontrovers diskutiert. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden im fließenden wie im ruhenden Verkehr rufen viel Kritik hervor. Vorteile bringen sie aus Umweltsicht besonders dann, wenn sie den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV erleichtern, vor allem, weil sie als Zubringer-Verkehrsmittel auf der sogenannten „letzten Meile“ eingesetzt werden. Im Verbund mit dem ÖPNV sowie mit anderen Verkehrsmitteln können E-Scooter Autofahrten ersetzen und damit ein Baustein für eine Mobilitätswende sein. Im städtischen Raum ist ein Vorteil von E-Scootern, dass sie im Gebrauch grundsätzlich emissionsfrei und leise sind.

E-Scooter werden von den Anbietern zunächst einmal dort angeboten, wo es sich finanziell am meisten lohnt, wodurch Innenstadtbereiche i.d.R. gut abgedeckt sind. Städtische Randbereiche oder Gewerbegebiete sind häufig vom Bedienungsgebiet der jeweiligen Anbieter ausgenommen, obwohl aus verkehrlicher Sicht hier die Möglichkeit besteht, „das Erste- und Letzte-Meile-Problem“ zu lösen. Dies gilt auch für das Herforder Stadtgebiet. Werden die E-Scooter abgestellt bzw. geparkt, so wird häufig bemängelt, dass sie den bereits knappen Gehweg weiter schmälern und zu Barrieren im Alltag werden. Dennoch können E-Scooter zusammen im Verbund mit anderen Mobilitätsoptionen die Mobilitätswende vorantreiben.

Abbildung 22: Abstellzonen für E-Scooter in Berlin (links) und Hamburg (rechts)



Zielsystem

Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen

Beschreibung

Oben beschriebene Probleme gelten auch für das E-Scooter-Angebot in Herford. Die Stadt Herford verfolgt das Ziel, ein unkontrolliertes Abstellen der E-Scooter insbesondere auf Gehwegen zu unterbinden und die Elektrokleinstfahrzeuge an Standorten zu bündeln. Dies können markierte Abstellflächen unterstützen (vgl. Abbildung 22). Auch wenn aktuell eine Nutzung dieser Abstellflächen rechtlich von den Kommunen noch nicht gesteuert werden kann, bieten sie zunächst den Anreiz und den Platz, dort freiwillig den Scooter abzustellen. Die Stadt Herford steht derzeit in engen Kontakt mit den Anbietern, bestehende Probleme über öffentlich-rechtliche Verträge gemeinsam zu lösen. Die

Akzeptanz regelmäßiger ausgewiesener Abstellflächen kann mittlerweile nachgewiesen werden. Zukünftig können solche Abstellflächen möglicherweise auch verpflichtend werden.

Bausteine

- Analyse der von den E-Scootern zur Verfügung gestellten Daten über das Abstellverhalten in Herford
- Ergänzung der Erkenntnisse aus der Datenanalyse mittels einer planerischen Abschätzung bzgl. weiterer potenziell wichtiger Abstellorte
- Ausweisung von Parkzonen/Abstellzonen durch Aufstellen von Schildern und farblicher Bodenmarkierung (vgl. Abbildung 22)
- Fortführung der Kooperation mit den E-Scooter-Anbietern (Bemühungen zum Abschließen öffentlich-rechtlicher Verträge) über mögliche Bonusprogramme und -regelungen zum Abstellen in den dafür vorgesehenen Zonen
- Integration der Buchungsmöglichkeit in die regionale Mobilitäts-App (vgl. Maßnahme Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS))
- In Verhandlung mit den Anbietern: Ausweitung der Bedienegebiete auch in den weniger lukrativen Rand- und Gewerbegebiete. Ggfs. in regionaler Abstimmung z.B. mit Bielefeld. Hier gibt es in Bielefeld Brake/Herford Stedefreud kein Angebot

Umsetzung:	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Stadt Herford, Kreis Herford, E-Scooter-Anbieter		
Fördermöglichkeiten	<p>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p> <p>Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Proqrammbereich emissionsarme Mobilität</p> <p>Landeswettbewerb „ways2work“</p>		

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen

Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)

6.1.2 Mobility as a Service

Die **Digitalisierung** bietet im Mobilitätsbereich große Chancen. Sei es bezüglich der Buchung von Sharing Angeboten, der Echtzeitinformation von Abfahrtszeiten oder der Sammlung von Mobilitätsdaten um auf deren Grundlage passende Mobilitätsangebote bereitzustellen. Mit fortschreitender Digitalisierung wird das Thema Mobility as a Service (MaaS) immer wichtiger. MaaS bedeutet digitalisierte, vernetzte und nahtlose Mobilität zu ermöglichen. Herzstück ist i.d.R. eine App, welche alle Mobilitätsangebote vereint und sie somit intelligent miteinander vernetzt. MaaS zielt also darauf ab, durch die Bündelung eines breiten Mobilitätsangebotes inter- und multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern und somit die Mobilitätsangebote einer Kommune besser miteinander zu vernetzen. Dies kommt auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute und stärkt diesen als nachhaltiges Rückgrat der kommunalen Mobilität.

Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)

Unter der Mobilitätmarke „OWL mobil“ vereinen die Kreise Gütersloh, Minden-Lübbecke und Herford bereits das regionale Mobilitätsangebot und bieten für den Nahverkehr gemeinsame Apps zur Fahrplanauskunft und den Kauf von Tickets an. Die Stadt Bielefeld bietet mit der APP „MoBiel YOU“ außerdem ein ähnliches Angebot an. Unter dem Projekt „REGIONALE 2022“ gibt es die digitale (Ost-)Westfälische Mobilitätsplattform, welches die vernetzte Mobilität fördern soll. Es zeigt sich, dass das Thema Vernetzung und Mobility as a Service immer präsenter in der ostwestfälischen Region wird.

Zielsystem

Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen

Beschreibung

Herzstück einer digitalisierten Mobilität und von MaaS ist eine App die alle Mobilitätsangebote smart miteinander vernetzt und somit die Nutzung einfach und komfortabel macht. Über eine im besten Fall regionale App werden nach Möglichkeit alle öffentlichen und geteilten Mobilitätsangebote vereint. Carsharing, Bikesharing, Lastenradverleih, E-Scooter, Buchung von On-Demand-Verkehren und Ridepooling-Angebote gilt es neben den Informations- und Ticketbuchungsangeboten für den Nah- und Regionalverkehr in die App zu integrieren. Grundsätzlich besteht hier die Möglichkeit eine eigene kommunale App aufzubauen und zu veröffentlichen. Da es jedoch bereits die regionale App „OWL mobil“ gibt und starke regionale Pendlerbeziehungen vorliegen, ist es aus gutachterlicher Sicht sinnvoll, die bestehende regionale App weiter zu verbessern. Daher liegt der Fokus darauf die

Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Angeboten. Betreibern, Akteuren und der App zu gestalten.

Bausteine

- Ergänzung der der App, welche im Rahmen des Lastenrad-Angebots entwickelt wird, prüfen; Prüfung der Möglichkeit weitere Inhalte kurzfristig z.B. Mobilitätsinformationen in die App zu integrieren
- Ggfs. Weiterentwicklung der kommunalen App zu einer Mobilitäts-App mit breiten Buchungs- und Informationsangeboten; langfristig sollte jedoch eine regionale Lösung bevorzugt werden; Integration der bestehenden Herforder Mobilitätsangebote (ÖPNV, E-Scooter, Carsharing)
- Kontaktaufnahme bzw. enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den zuständigen Personen der Marke „OWLmobil“
- Bereitstellung eines breiten Mobilitäts- und Sharing-Angebotes (Maßnahme Ö1.2 Bikeshaaring in Herford und
-
- Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing
- Integration der bestehenden und neu aufgesetzten Herforder Mobilitätsangebote (E-Scooter, Carsharing, Lastenradverleih, Bikeshaaring, Buchungsmöglichkeiten von Herforder ÖPNV-Sondertickets) in die regionale Mobilitätsapp „OWLmobil“
- In den jeweiligen Sondernutzungserlaubnissen/Gestattungsverträgen, die mit den Anbietern geschlossen werden, gilt festzuhalten, dass die mit der Nutzung der Verkehrsmittel erzeugten Daten der Stadt zu Verfügung gestellt werden.
- Weiterentwicklung und Optimierung des Mobilitätsangebotes durch Auswertung der durch die Sharing-Anbieter bereitgestellten Daten
- Prüfung, inwiefern die Möglichkeit besteht, weitere regionale Mobilitätsangebote z.B. aus dem Bielefelder Stadtgebiet zu integrieren

Umsetzung:	mittelfristig	Kosten 
Priorisierung	 ★	
Federführung und weitere Akteure		OWL Verkehr GmbH, SVH , Kreis Herford, mhv
Fördermöglichkeiten		Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“

	Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“
	Mobility-as-a-Service in Nordrhein-Westfalen – Förderaufruf zur nahtlosen Mobilität und Verbesserung der Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV durch bessere Daten, bessere Vernetzung und bessere Dienste
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<p>Ö1.2 Bikesharing in Herford</p> <p>Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing</p> <p>Ö1.4 Weiterentwicklung des E-Scooter Angebots</p> <p>Ö2.2 Integration von OnDemand-Angeboten (Ridepooling)</p>

Ö2.2 Integration von OnDemand-Angeboten (Ridepooling)

Der Busverkehr übernimmt durch die Stadtbuslinien und z.T. durch Regionalbuslinien die Feinerschließung im Herforder Stadtgebiet. Durch die bestehenden Bushaltestellen in Herford wird grundsätzlich eine gute Erschließungswirkung erzielt. In den Abendstunden erfolgt die Bedienung der Haltestellen in Herford durch ein Anruf-Sammeltaxi (AST), welches von der SVH übernommen und beworben wird. Für eine attraktive Nutzbarkeit des Busverkehrsangebots ist aber nicht nur die Nähe zu einer Bushaltestelle entscheidend. Viel größere Bedeutung haben der Bedienzeitraum, die Taktung sowie die (im besten Fall ohne Umstieg) erreichbaren Ziele. Wichtige erreichbare Ziele sind nicht nur die Innenstadt oder der Bahnhof, sondern auch die dezentral verteilten Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungsstandorte und Nahversorgungseinrichtungen sowie weitere Orte im Stadtgebiet, die Verkehr entstehen lassen oder anziehen (z.B. Wohngebiete, etc.). Diese können in Herford aufgrund einer fehlenden Vernetzung der Stadtbereiche zwischen den starken Erschließungsachsen häufig nur über das Umsteigen im Stadtzentrum erreicht werden, was zu erheblichen Reisezeitverlusten führt, dementsprechend unattraktiv ist und die Konkurrenzfähigkeit des Busverkehrs erheblich schwächt (vgl. Zwischenbericht).

Zusätzlich wurde in der Bestandsanalyse ein mangelhaftes Angebot in den Schwachverkehrszeiten (Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende) identifiziert. Dieses wird aktuell durch das AST-Angebot bedient, eine Ausweitung und somit Attraktivierung des Angebotes wird als sinnvoll

eingeschätzt. Die Bedienangebote des öffentlichen Verkehrs in Schwachverkehrszeiten stellen ein besonderes Qualitätsmerkmal dar. Kulturelle Veranstaltungen, Ausflüge, Geselligkeit am Wochenende und die sich weiter diversifizierende Arbeitswelt erhöhen den Bedarf nach attraktiven ÖV-Angeboten auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Um einen attraktiven ÖPNV zu ermöglichen, der eine echte Alternative zum Kfz darstellt und eine Teilhabe für alle Teile der Bevölkerung ermöglicht, bedarf es einer Angebotserweiterung, welche die angesprochenen Schwachverkehrszeiten berücksichtigt. Eine Möglichkeit bietet hier die Implementierung eines OnDemand-Ridepooling-Angebotes.

Als On-Demand-Verkehr werden Mobilitätsangebote auf Bestellung bezeichnet. Beim On-Demand-Verkehr kommt der Fahrdienst nur auf Bestellung und wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Die Abholung kann dabei fahrplan- oder haltestellengebunden oder über eine Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen (vgl. PTV Planung Transport Verkehr AG, 2019, S.8). Ziel ist es, durch flexible Mobilitätsangebote auf Bestellung Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz zu schließen, insbesondere die „erste und letzte Meile“ sowie in dünn besiedelten Räumen und zu Tagesrandzeiten. „Die Fahrgäste rufen das Fahrzeug telefonisch oder per Smartphone-App und geben an, wohin sie gefahren werden möchten. Ein Algorithmus berechnet die optimale Route, um die Fahrgäste möglichst günstig an ihr Ziel zu bringen. Werden auch noch weitere Fahrgäste mit ähnlichen Wegen, die sonst einzeln gereist wären, im selben Fahrzeug befördert, spricht man von Pooling.“ (VCD Position, On-Demand-Ridesharing, S.2)

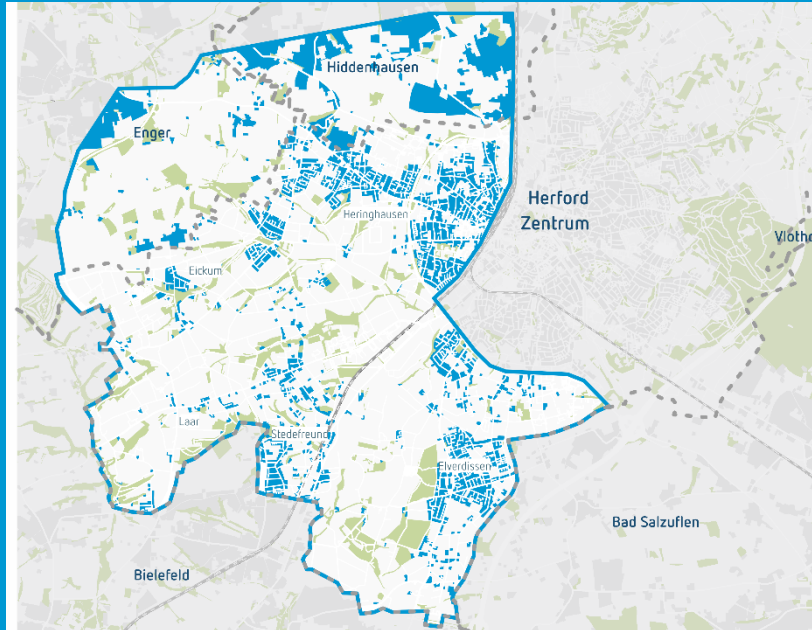
<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Es soll geprüft werden, inwiefern das bestehende ÖPNV-Angebot in Herford über On-Demand-Ridepooling-Angebote sinnvoll ergänzt werden kann. Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden, soll explizit keine Konkurrenz zu den bestehenden Angeboten des ÖPNV geschaffen werden. Dabei ist insbesondere das Zusammenwirken und der Einfluss auf das bestehende Anruf-Sammel-Taxi- Angebot zu beachten. Daher sollen einerseits Ergänzungen des bestehenden ÖPNV-Angebots in Schwachverkehrszeiten, an Wochenenden und Feiertagen bzw. in nachfrageschwachen Achsenzwischenräumen geprüft werden. Ggf. ist eine Umstellung schwach nachgefragter Linien mit vordergründiger Erschließungsfunktion ebenfalls möglich. Hierbei kann auch die Anbindung von Gewerbegebieten im Rahmen einer Prüfung solcher Angebote berücksichtigt werden. Bei einer Implementierung ist zu prüfen, ob eine Zusammenarbeit mit dem örtlichen Taxi-Gewerbe sinnvoll ist.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag im Nahverkehrsplan • Durchführung einer Potenzialanalyse zur Identifizierung möglicher Verbindungen und Stadtgebiete z.B. Achsenzwischenräume wo

OnDemand-Verkehre den ÖPNV ergänzen können bzw. bei geringer Nachfrage ersetzen können mögliche Verbindung wäre zum Beispiel im Herforder Randbereich (siehe Exkurs)

- Planung und Durchführung eines Testbetriebes auf einer/ zuvor identifizierten Verbindung zur Überprüfung und Bekanntmachung des Systems in Herford
- Erarbeitung von Ausschreibungsmodalitäten für einen Testbetrieb: z.B. Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge; Integration des Angebots in verschiedene Apps (z.B. OWLmobil); Nutzung von virtuellen oder physischen Haltestellen
- Evaluation des Testbetriebs und ggfs. Ausweitung des Testbetriebes auf weitere Verbindungen oder größere Gebiete des Stadtgebietes
- Weiterentwicklung des On-Demand-Angebotes in Rückkoppelung zur angestrebten neuen Linienführung der Herforder Stadtbusse
- Langfristig: Etablierung des OnDemand-Angebotes als Ergänzung zum Busnetz und dem SPNV

Umsetzung:	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, BVO, mhv	
Fördermöglichkeiten		<p>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</p> <p>Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“</p> <p>Mobility-as-a-Service in Nordrhein-Westfalen – Förderaufruf zur nahtlosen Mobilität und Verbesserung der Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV durch bessere Daten, bessere Vernetzung und bessere Dienste</p>	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		<p>Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)</p> <p>Ö2.3 Innovation & Forschung I: Pilotprojekt autonomer Kleinbus-Shuttle</p>	

Exkurs: OnDemand-Angebot im ländlichen Bereich des Herforder Westens, von Enger & Hiddenhausen



Quelle: Planersocietät; Kartgrundlage: OSM & Mitwirkende

Gründe für die Auswahl des Untersuchungsraums

- Alle Kommunen liegen im Kreis Herford und im Linienbündel E des Nahverkehrsplans
- Bereiche verfügen über keinen SPNV-Anschluss (Ausnahme Bielefeld Brake)
- Das Reisezeitverhältnis gemäß Bestandsanalyse liegt bei C-D und fällt dadurch im regionalen Vergleich deutlich ab; mehrere Splittersiedlungen ohne ÖPNV-Anschluss

Regeln

- Ohne festen Fahrplan und Linienwege; innerhalb des Betriebsgebietes kann also jede Verbindung gebucht werden
- Bündelung von Buchungen, um den Personenbesetzungsgrad zu verbessern
- Keine Parallelfahrten zu Linienbussen: Die Berechnung, wann der Linienverkehr empfohlen wird, erfolgt dynamisch anhand der eingegebenen Fahrtdaten, es gibt keine festen Sperrungen einzelner Streckenabschnitte
- Bedienzeiten z.B.: unter der Woche von 5 Uhr morgens bis 2 Uhr nachts; am Wochenende rund um die Uhr
- Tarife: Allgemeingültige Tarife des ÖPNV inklusive Nutzung der Abotickets möglich; ggfs. reine Online-Ticketbuchung möglich

Andere denkbare Modelle und Varianten

- Stadtweite Bereitstellung des OnDemand-Angebots und Unterteilung des Bediengebietes in einen Kernbereich (ein bestimmter ländlicher Bereich) und einen erweiterten Bereich (z.B. gesamte Stadtgebiet) mit jeweils unterschiedlichen Bedienzeiten (z.B. Kernbereich ab 05 Uhr und Gesamtstadt nach 19 Uhr und am Wochenende)
- Andere Preismodelle z.B. 4 € pro Fahrt und 3 € für Inhaber eines Abonnements

Ö2.3 Innovation & Forschung I: Pilotprojekt autonomer Kleinbus-Shuttle

Die Digitalisierung bietet neue Potenziale in der Mobilität. Der öffentliche Verkehr der Zukunft ist multimodal, vernetzt und immer häufiger auch autonom. Hieraus ergibt sich nach wie vor ein großer Forschungsbedarf. Die ersten Testbetriebe autonomer Kleinbus-Shuttle wurden deutschlandweit gestartet. Die verschiedenen Pilotprojekte haben jeweils unterschiedliche thematische Schwerpunkte, welche erforscht werden. Neben der reinen Erprobung der Fahrzeugtechnik und des Verhaltens autonomer Fahrzeuge im Verkehr, gilt es weitere Fragestellungen zu erforschen.

<i>Zielsystem</i>	Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen
<i>Beschreibung</i>	<p>Bausteine</p> <p>Das Herforder Stadtgebiet bietet sich hier für unterschiedliche Forschungsvorhaben an.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche Einsatzmöglichkeiten und Herausforderungen ergeben sich in den unterschiedlichen Raumstrukturen (urbaner Raum, suburbaner Raum, ländlicher Raum)? • Wie können autonome Fahrzeuge das ÖPNV-Angebot zwischen den starken ÖPNV-Achsen ergänzen? • Wie kann die autonome Fahrzeugtechnik mit einem digitalen On-Demand-Angebot verknüpft werden? • Wie kann der reguläre ÖPNV bedarfsgerecht ergänzt werden, um zum Beispiel das Problem der „letzten Meile“ zu lösen? • Wie können Umlauffahrten und das Lademanagement optimiert werden? • Welche zusätzlichen (digitalen) Angebote wie z.B. KI-basierte Informationsbereitstellung können in den autonomen Fahrzeugen ergänzt und erprobt werden? • Welche Chancen bieten autonome-Shuttle für mobilitätseingeschränkte Personenkreise? • Wie kann ein autonomer Shuttle das Mobilitätsangebot einzelner Stadtquartiere z.B. Hammersmith-Quartier optimieren? Z.B. im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs? <p>Je nach inhaltlichem Schwerpunkt des Pilotprojektes sind unterschiedliche Relationen denkbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof – Alter Markt • Bahnhof – Bildungscampus/Hammersmith Quartier • Innerhalb eines bestimmten Quartieres • In den Zwischenräumen der starken ÖPNV-Achsen z.B. zwischen

Mindener Straße, Bismarckstraße und Salzufler Straße

- Vom Bhf. als Ring um die Innenstadt über Auf der Freiheit, Abteistraße, Elisabethstraße, Mausefalle, Alter Markt, Rennstraße, Johannisstraße, Berliner Straße, Auf der Freiheit, Bhf.

Umsetzung:	mittelfristig	Kosten 
Priorisierung	 ★	
Federführung und weitere Akteure		SVH, BVO, mvh, externe Forschungseinrichtungen
Fördermöglichkeiten		<p>Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehrsmitteln“</p> <p>Mobility-as-a-Service in Nordrhein-Westfalen – Förderaufruf zur nahtlosen Mobilität und Verbesserung der Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV durch bessere Daten, bessere Vernetzung und bessere Dienste</p>
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen

Ö2.4 Innovation & Forschung II: Erprobung eines Ridesharing-Angebots

Unter Ridesharing werden öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme verstanden, bei denen freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt und über eine i. d. R. internetbasierte Plattform zugänglich gemacht werden. Damit grenzt sich Ridesharing gegen Fahrgemeinschaften (z. B. zur Arbeit), abgesprochenen Mitnahmen (z. B. im Familienkreis), Trampen und kommerziellen Fahrdiensten ab.

In ländlichen und damit dünn besiedelten Regionen ist die Abhängigkeit vom privaten Kfz am höchsten. Dadurch und durch die räumliche Lage sind Kfz-Fahrten hier am längsten und der Personenbesetzungsgrad am geringsten. Hinzu kommt ein schlechteres ÖPNV-Angebot, wodurch auch Menschen mit geringem Einkommen und Senior:innen sowie fast alle Bevölkerungsgruppen auf das private Kfz angewiesen sind. Aufgrund von Finanzierungsproblemen und einer insgesamt geringen Nachfrage ist es hier vielfach nicht möglich den ÖPNV auf ein qualitativ hochwertiges Niveau auszubauen. Eine Lösung ist es hier Ridesharing-Angebote in den ÖPNV zu integrieren.

Erste Forschungsergebnisse zu diesem Thema halten fest, dass ein großer Bedarf zur Durchführung eines Realexperiments besteht, um weitere Erkenntnisse zu gelangen³.

Zielsystem	Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen		
Beschreibung	Bausteine <ul style="list-style-type: none">• Erörterung der Bereitschaft für ein regionales Pilotprojekt z.B. in Zusammenarbeit mit dem OWL oder in Zusammenarbeit mit der mhv• Definition einer Zielsetzung: z.B. Erweiterung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum durch Ridesharing-Angebote• Prüfung der Möglichkeit zur fachlichen Begleitung durch ein institutionelles Forschungsprojekt• Kontaktaufnahme mit bereits durchgeführten Pilotprojekten bezüglich eines Erfahrungsaustauschs. Hier kommen die folgenden Projekte in Betracht:<ul style="list-style-type: none">○ Projekt GetMobil bestehend aus den sechs nordhessischen Kommunen Witzenhausen, Sontra, Herleshausen, Nentershausen, Bad Wildungen und Heringen (Werra)○ Mobilfalt (Projekt des Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV))• Einarbeitung erster Forschungsergebnisse des Forschungsprojektes GetMobil⁴ in das Herforder Pilotprojekt		
Umsetzung:	langfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, mhv		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			

³ Maria Daskalakis (Hrsg.) et al 2019: Ländliche Mobilität vernetzen Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr. Seite 424.

⁴ Maria Daskalakis (Hrsg.) et al 2019: Ländliche Mobilität vernetzen Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr. München, oekom verlag München.

6.1.3 Infrastrukturelle Maßnahmen

Ö3.1 Bevorrechtigung des Busverkehrs

Pünktlichkeit und Schnelligkeit des ÖPNV sind zwei bedeutende Aspekte, die mitentscheidend für die Qualität des ÖPNV-Angebots sind und in hohem Maße zu Entscheidungen für bzw. gegen die Nutzung des ÖPNV beitragen. Insbesondere der Busverkehr ist im Hinblick auf Pünktlichkeit und Schnelligkeit von den Verkehrsbelastungen und der Verkehrssituation im Stadtgebiet abhängig, da er nur in Einzelfällen auf separaten Spuren geführt wird. Besonderes Augenmerk liegt für die Aspekte Pünktlichkeit und Schnelligkeit auf den Spitzenzeiten des Verkehrs, in denen der ÖPNV ggf. in der Lage sein kann, durch Maßnahmen zur Bevorrechtigung Defizite in der Reisezeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abzubauen. Wie aus dem Reisezeitvergleich der Analyse hervorgeht, ist der Busverkehr auf zahlreichen Verbindungen im Stadtgebiet nicht konkurrenzfähig zum MIV (vgl. Zwischenbericht).

Abbildung 23: Busspur mit Freigabe für den Radverkehr in Osnabrück (links) und ohne Freigabe für den Radverkehr in Koblenz (rechts)



<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Eine Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV ist vor allem über Bevorrechtigungen möglich. Im Zielsystem zum Mobilitätskonzept sind dazu das Unterziel „Qualitätsverbesserungen für den ÖPNV und den Radverkehr auf Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets erreichen“ aufgenommen worden (vgl. Kapitel 4). Bevorrechtigungen können beispielsweise in Form von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) oder durch die Einrichtung von separaten Spuren erreicht werden. (Bussonderfahrstreifen/Busschleusen/Umwelts Spuren). Dabei sind die Belange der anderen Verkehrsträger zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen. Auf dem Herforder Stadtgebiet kommen hierfür insbesondere die Hauptstraßen mit den einfallenden Regionalbuslinien sowie der Innenstadtring mit seinen großen Knotenpunkten in Frage.</p> <p>Bausteine</p>

- bei Straßenraumumgestaltungen und der Weiterentwicklung des Herforder Straßennetzes gilt es die Belange des ÖPNVs priorisiert zu berücksichtigen. Durch z.B. Busspuren und anderweitige Bevorrechtigungen des Busverkehrs soll langfristig sichergestellt werden, dass schnelle Reisezeiten ermöglicht werden und der ÖPNV konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr ist
- Einbringung Herforder Interessen zur Busbeschleunigung und Busbevorrechtigung in die Nahverkehrsplanfortschreibung
- Prüfung der Einrichtung von Bus- oder Umweltspuren bzw. Buschleusen an für den ÖPNV entscheidenden Knotenpunkten z.B. entlang des Innenstadtrings (Berliner Straße, Auf der Freiheit) und auf den einfallenden Hauptachsen des Busverkehrs z.B. Enger Straße, Mindener Straße
- Nutzungskontrolle der eingerichteten Bus- oder Umweltspuren zur Vermeidung von Konflikten mit z.B. ruhendem Kfz-Verkehr
- Fortführung des Ausbaus der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA als wichtiges Schlüsselement für die ÖPNV-Attraktivität (gemäß Empfehlung aus dem NVP)

Umsetzung:	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Stadt Herford, Straßen.NRW, mhv	
Fördermöglichkeiten		<p>Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</p> <p>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld</p> <p>Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</p> <p>Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“</p>	

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

Ö3.2 Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen

Ein barrierefreier und sicherer ÖPNV zeichnet sich durch eine Vielzahl von Qualitätsmerkmalen aus. Dies bezieht sich auf die Ausgestaltung der Haltestellen selbst, barrierefreie Wegeketten im Stadtgebiet sowie über die Qualität der Fahrzeuge. Die Gestaltung sowie die Ausstattung von Bushaltestellen sind bedeutende Kriterien für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems einer Stadt. Für Bestandsnutzer:innen sowie insb. auch für potenzielle Neunutzer:innen stellen sie das prägende Bild des öffentlichen Verkehrs dar und sind darüber hinaus oftmals der erste Berührungspunkt mit dem Herforder ÖPNV-System für Pendler:innen umliegender Kommunen. Aus der Bestandsanalyse zum Herforder Mobilitätskonzept geht hervor, dass die weitreichenden Modernisierungsbedarfe an städtischen und regionalen Bushaltestellen eine Schwäche des öffentlichen Verkehrs in Herford darstellen (vgl. Zwischenbericht). Dies bezieht sich sowohl auf qualitative Ausstattungsmerkmale als auch auf den barrierefreien Ausbau, welcher per Personenbeförderungsgesetz bis 2022 hätte vorgenommen werden sollen (Ausnahmen wurden im Nahverkehrsplan definiert). Die Vorgabe der Barrierefreiheit, die einfache und sichere Nutzung und damit der komfortablen Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen im Stadtgebiet wurde auch im Zielsystem verankert. Das Unterziel „Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, im ÖPNV sowie durch barrierefreie Wegeketten“ bildet diese Vorgabe deutlich ab.

Formaljuristisch erfolgt die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV nach den Nahverkehrsplänen. Im Herforder Fall ist hier der Kreis Herford bzw. die mindenerherforder Verkehrsgesellschaft mbH hauptverantwortlich. Dementsprechend weist das Herforder Mobilitätskonzept an dieser darauf hin, dass im Nahverkehrsplan folgende Aspekte für den Herforder ÖPNV zu berücksichtigen sind:

- Erfassung des Ist-Zustandes
- Erarbeitung eines Ausbauplans für die Teilsysteme Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Ticketing; Definition von Ausnahmen
- Sukzessive Umsetzung des im Nahverkehrsplan definierten Ausbauplans

Neben der Barrierefreiheit stehen für die Herforder Bushaltestellen ein verbessertes und barrierefreies Informationsangebot, die Errichtung von Überdachungen, Sitzmöglichkeiten, Abfallbehälter und Radabstellanlagen im Fokus. Zusätzlich ist auf soziale Sicherheit durch eine ausreichende Beleuchtung sowie auf das Thema Klimaresilienz z.B. durch die Begrünung von Haltestellendächern zu achten. Ein umfangreiches Informationsangebot beinhaltet insbesondere den Aushang von Liniennetzplänen, einer übersichtlichen Fahrplanauskunft sowie Ticketinformationen. An wichtigen Haltestellen z.B. an bedeutenden Schnittstellen oder in der Nähe relevanter Ziele sollten Haltestellen auch mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeigen) ausgestattet werden.

Abbildung 24: Ausgestaltung von Bushaltestellen



Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

Die bei der Herforder Stadtverkehrsgesellschaft vorliegende Liste von Haltestellen, die bis 2025 barrierefrei ausgebaut werden sollen, welche sich aus der Priorisierung von Haltestellen gemäß des Nahverkehrsplans ergibt, stellt zum barrierefreien Ausbau sowie zur Bedeutung der jeweiligen Haltestelle einen guten Anhaltspunkt dar. Darüber hinaus werden sich durch eine Verlagerung des Rendezvous-System zum Bahnhof die Bedeutung der Haltestellen entlang des Innenstadtrings verändern. In der „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des ÖPNV in der Hansestadt Herford“ von 2019 werden hierzu im Kapitel 7.2 Maßnahmen an und im Umfeld der Haltestellen am Innenstadtring definiert. Die Umsetzung dieser Maßnahmenliste gilt es in Verbindung mit der Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen unter Berücksichtigung folgender Punkte zu prüfen und umzusetzen:

Bausteine

- Aufbau eines stadtweiten Haltestellenkatasters
- Überprüfung und ggf. Weiterentwicklung der im Nahverkehrsplan festgelegten Standards in Bezug auf Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen (u.a. Komfort, Informationsangebot, Mobilitäts-schnittstellen); Eine Standardausstattung sollte hier sein: Überdachung, Sitzgelegenheiten, leicht verständliche Informationsangebot über Preise, das Liniennetz sowie intuitiv lesbare Fahrpläne
- Überprüfung der Haltestellen bzgl. ihrer Barrierefreiheit selbst und barrierefreier Zuwege (vgl. Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Fußverkehr)
- Priorisierung von Haltestellen nach ihrer Wichtigkeit
- Sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit, barrierefreien

Zuwegung und des festgelegten Qualitätsausbaus auf der Grundlage des Katasters, der Ausstattungsstandarte und der Priorisierung

Umsetzung:	Kurzfristig, Daueraufgabe	<i>Kosten</i> 
Priorisierung		
<i>Federführung und weitere Akteure</i>	SVH, Straßen.NRW, Stadt Herford, mhv	
<i>Fördermöglichkeiten</i>	<p>Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse)</p> <p>Förderrichtlinie § 12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</p> <p>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</p>	
<i>Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten</i>	Q2.1 Prioritätsbereiche Barrierefreiheit	

Ö3.3 Dekarbonisierung des Busverkehrs

Mit dem Busverkehr gehen Emissionen einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung sowie der Luftreinhaltung zu verringern gilt. Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, werden die Herforder Buslinien sowie die eintreffenden Regionalbusse durch Dieselmotoren betrieben (vgl. Zwischenbericht). Insbesondere in der Innenstadt und entlang der starken Busachsen bzw. am Knotenpunkt Alter Markt kommt es daher zu erheblichen Emissionen. Daher ist eine Umrüstung und Modernisierung der in Herford verkehrenden Busflotte unumgänglich. Im Zielsystem zum Mobilitätskonzept Herford ist dies im Unterziel „Förderung alternativer Antriebsformen im ÖV, Individual- und Wirtschaftsverkehr“ verankert (vgl. Kapitel 4). Somit gilt es verstärkt auf eine Umrüstung der Busflotte hinzuwirken. Im Nahverkehrsplan der Kreise Herford und Minden-Lübbecke werden hierzu bereits Vorgaben zum Einsatz alternativer (emissionsarmer) Antriebstechnologien gemacht. Bei Ausschreibungs- und Genehmigungswettbewerb bzw. bei Direktvergaben sollen seit 2022 25% der Busflotte mit alternativen emissionsarmen Antriebstechnologien versehen sein. Ab 2028 sollen dies sogar 75% sein.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> Erfüllung der Dekarbonisierungsziele gemäß gesetzlicher Grundlage, Prüfung einer Beschleunigung der Umstellung auf alternative Antriebe insbesondere auf den Linien des Stadtverkehrs; ggfs.

Prüfung Setzung einer höheren Zielmarke

- Einsatz emissionsarmer/ emissionfreier Busse priorisiert auf den Linien, die über den Alten Markt führen
- Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der gesteckten Ziele und Einhaltung der Vorgaben z.B. bei der Planung und Errichtung der (Lade-)Infrastrukturplanung und der damit verbundenen Flächenverfügbarkeit
- Etablierung einer interkommunalen Infrastruktureinheit mehrerer ÖPNV-Aufgabenträger, um den Aufbau der Infrastruktur und die Beschaffung der Fahrzeuge zu bündeln
- Unterstützung bei der Akquisition von Fördermitteln
- Durchführung eines gemeinsamen Marketings zur Einführung von alternativen Antriebsformen im öffentlichen Verkehr

Umsetzung:	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Stadt Herford, mhv	
Fördermöglichkeiten		<p>Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse)</p> <p>Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen § 14</p> <p>Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr</p>	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			

Ö3.4 Unterstützung des S-Bahn-Konzeptes Ostwestfalen-Lippe (OWL)

Mit dem S-Bahn Konzept soll ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel für den öffentlichen Nahverkehr in Ostwestfalen-Lippe auf die Schiene gebracht werden. Die Kommunen in Ostwestfalen-Lippe (OWL) zeigen im Landesvergleich ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum. Um der dadurch steigenden Mobilitätsnachfrage gerecht zu werden, ist die Einführung der S-Bahn OWL angedacht. Diese soll dazu beitragen, dass der Anteil der umweltverträglichen Verkehrsmittelnutzung in Ostwestfalen-Lippe bis 2040 der Anteil der umweltverträglichen

Verkehrsnutzung in Ostwestfalen-Lippe überwiegt und den Menschen hohe Mobilitäts- und nachhaltige Lebensqualität ermöglicht werden. (NWL 2022)⁵

Die wesentlichen Projektziele sind die Verdopplung der Fahrgastzahlen im Nahverkehr von Ost-Westfalen-Lippe sowie eine grundsätzliche Verbesserung des bestehenden Angebots und der Qualität unter Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge. Damit trägt das Konzept einen wesentlichen Baustein zur Mobilitätswende und damit zu einer nachhaltigen Lebensqualität bei. (NWL 2022)

Grundlage für die Entwicklung der S-Bahnen OWL ist der Deutschlandtakt als Zielfahrplan. Der Deutschlandtakt führt erstmals zu einer Umkehr in der Infrastrukturplanung auf der Schiene. Durch diese fahrplanbasierte Infrastrukturplanung wird die für den Zielfahrplan notwendige Infrastruktur ermittelt und der Deutschlandtakt so zum Bewertungsmaßstab zukünftiger Infrastrukturausbauten. Mit der Einbettung der S-Bahn OWL in den Deutschlandtakt ist die fahrplanbasierte Infrastrukturplanung auch eine wesentliche Planungsprämisse für das S-Bahn-System. Darüber hinaus sieht der NWL für die engmaschige Bedienung aller Halte im S-Bahn-System-OWL den Betrieb mit modernen elektro- und batteriebetriebenen Triebwagen als wichtige Zukunftsaufgabe. (NWL 2022)

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Herford stellt im Rahmen des Projektes S-Bahn OWL einen zentralen Knotenpunkt dar. Gemäß des Zielnetzes 2040 ist vorgesehen, dass insgesamt vier S-Bahn-Linien den Herforder Bahnhof ansteuern sollen. Außerdem soll geprüft werden, ob entlang der Schienenverbindung Herford-Bad Salzuflen eine neue Haltestelle „Herford Gaußstraße“ errichtet werden kann. Grundsätzlich ist dieser Teil des Herforder Stadtgebiets zwar gut mit Bushaltestellen erschlossen (vgl. Zwischenbericht), dennoch ergeben sich durch eine Neuschaffung eine SPNV-Haltestelle erhebliche Qualitätsverbesserungen. Dies hätte den Vorteil, dass eine direkte Anbindung zum Herforder Bahnhof, nach Bad Salzuflen und zum Bielefelder Hbf. gegeben ist.</p> <p>Die Stadt Herford soll den weiteren Prozess in Zusammenarbeit mit den Akteuren begleiten und unterstützen. Hierbei soll die Stadt proaktiv agieren und insbesondere lokale Bedürfnisse bei der weiteren Detailplanung mit einbringen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontaktaufnahme zur Abteilung Planung des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) <ul style="list-style-type: none"> ○ Erörterung des aktuellen Projektstandes

⁵ <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html>

- Erörterung des aktuellen Stands zur Machbarkeitsstudie der Haltestelle „Herford-Gaußstraße“ und Prüfung inwiefern bereits frühzeitig die Errichtung einer Mobilstationen hier mit eingeplant werden kann (z.B. bezüglich Flächenverfügbarkeit der Haltestelle)
- Prüfung von Möglichkeiten, wie die SVH weitere Planungsschritte unterstützen kann
- Prüfung inwiefern bereits die Liniennetzänderung ab 2028 vom S-Bahn-Projekt OWL betroffen ist und ggfs. Fahrpläne auf den neuen Deutschlandtakt abgestimmt werden können

Umsetzung:	langfristig, Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	Zweckverband Verkehrsverbund OWL, SVH, Stadt Herford, mhv		
Fördermöglichkeiten	/		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen		

6.1.4 Weitere Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung

Ö4.1 Neustrukturierung des Busliniennetzes

Das Busliniennetz stellt die wesentliche Grundlage des ÖPNV-Angebots für Fahrten innerhalb des Herforder Stadtgebiets dar. Darüber hinaus dienen die Regionalbuslinien auch der überörtlichen Anbindung. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden verschiedene Defizite im Busnetz Herfords identifiziert: zum Teil schlechte Anbindung an den Bahnhof, Erschließung einiger Siedlungsbereiche nur durch den Regionalverkehr, mangelhaftes Angebot durch eine geringe Taktung und erhöhte Verkehrsbelastung am Alten Markt. Die Weiterentwicklung des Busnetzes steht dabei im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge sowie Flächenererschließung und schneller Erreichbarkeit.

Wie aus dem Zwischenbericht hervorgeht, ist die regionale Erreichbarkeit der Hansestadt Herford über den Schienenverkehr gegeben. Mängel resultieren insbesondere aus dem städtischen Busnetz. Aus gutachterlicher Sicht wird daher empfohlen, das städtische Busliniennetz weiterzuentwickeln und dabei auf eine enge Verzahnung mit den regionalen Buslinien zu achten. Ebenfalls gilt es zu prüfen, inwiefern die Angebotsqualität im Regionalverkehr verbessert werden kann.

Grundlage für die Weiterentwicklung des Liniennetzes ist die Frage nach der Beibehaltung eines Rendezvous-Systems sowie der Lage des ZOB. Bereits die Machbarkeitsstudie „Neues Stadtbusnetz für Herford mit ZOB am Bahnhof Herford“ aus dem Jahre 2015 kommt zu dem Schluss, dass

eine Verlagerung grundsätzlich möglich ist. Auch die Machbarkeitsstudie zur „Optimierung des ÖPNV in der Hansestadt Herford“ aus dem Jahre 2019 bescheinigt die Möglichkeit einer Verlagerung zum Bahnhof. Hier wurden drei Planfälle (1, 3 und 3b) erarbeitet, die eine auf die Verlagerung des Rendezvous-System zum Bahnhof angepasstes Busliniennetz untersuchen. Ferner gehen aus der Machbarkeitsstudie von 2019 weitere Maßnahmen hervor, welche für eine Verlagerung des Rendezvous-Systems geprüft und umgesetzt werden müssen. Grundsätzlich ist es allerdings auch möglich, das Rendezvous-System aufzulösen und andere Erschließungsmuster wie z.B. ein Ringsystem zu nutzen. Im Zuge der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für das Liniennetz der Herforder Stadtbusse (Linienbündel E) durch die Stadtverkehrsgesellschaft (SVH) ist vorgesehen das Liniennetz ergebnisoffen weiterzuentwickeln.

Zielsystem	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern		
Beschreibung	<p>Intern laufen bereits die Vorbereitungen zur Übernahme der Aufgabenträgerschaft und zur Weiterentwicklung des Liniennetzes. Da diese Entwicklungen bereits vor Beginn des Erarbeitungsprozesses zum Mobilitätskonzept gestartet sind, werden keine konkreten Vorschläge zur Ausgestaltung des Liniennetzes getroffen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none">• Fortführung der Bestrebungen zur Übernahme der ÖPNV-Trägerschaft für das Liniennetz der Herforder Stadtbusse• Fortführung der Neustrukturierung des Liniennetzes und Berücksichtigung der Analysen und der Ziele aus diesem Mobilitätskonzept• Integration von Mobilstationen und Mobilpunkten in das neue Liniennetz (siehe Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen)• Ggf. Anpassung der Linienführung und der Taktung der regionalen Buslinien in Absprache mit der mhv und der Stadt Bielefeld• Ggf. Integration von regionalen Schnellbuslinien• Ggf. Integration von OnDemand-Angeboten (siehe Maßnahme Ö2.2 Integration von OnDemand-Angeboten (Ridepooling))• Ausschreibung bzw. Bedienung des neuen Liniennetzes ab 2028		
Umsetzung:	mittelfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div>★</div></div>		
Federführung und weitere Akteure	SVH, Stadt Herford, mhv		
Fördermöglichkeiten	/		

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen

Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford

Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit

Ö4.2 Weiterentwicklung & Bewerbung der Tarifstruktur

Ein übersichtliches, intuitives Tarifsystem mit angemessenen Fahrpreisen ist ein bedeutender Baustein eines ganzheitlich hochwertigen ÖPNV-Angebots. Neben den klassischen Ticketpreisen (Abo-Tickets, Monatstickets, Einzeltickets etc.) können auch Sondertickets und Aktionen Einfluss auf die Nutzung des ÖPNVs nehmen. Gelegenheitsnutzenden und Neukund:innen können so die Vorteile ggfs. auch preisliche Vorteile des ÖPNVs bekannt werden. Ferner ist es notwendig, besondere Ticketangebote und Tarife gilt es offensiv zu bewerben.

Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

In Herford und dem Kreis Herford gelten die Tarife und Bestimmungen des Westfalentarifs. Auf dem Herforder Stadtgebiet sowie für die direkt angrenzende Umgebung gibt es bereits das Klimaticket im Monats-Abonnement für 29,00 €. Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, lohnt sich durch dieses Ticket die regelmäßige Nutzung des ÖPNVs im Vergleich zu den Kosten bei der Nutzung eines Kfz' (vgl. Zwischenbericht). Das Klimaticket gilt es demnach zu verstetigen und noch stärker zu bewerben. Neben regelmäßigen Nutzer:innen stehen vermehrt auch Gelegenheitsnutzer:innen im Vordergrund. Durch Individualisierung der Lebensverhältnisse, Multimodalität und Flexibilisierung der Arbeitswelt ist ein Abo-Ticket für immer weniger Menschen interessant. Seit dem 1. Dezember 2021 gibt es daher den flächendeckenden eezy-Tarif NRW. Dieser ist den meisten Nutzer:innen jedoch kaum bekannt, obwohl dieser im Vergleich zu einem Einzelticket einen Preisvorteil bietet und somit für Gelegenheitsnutzer:innen konzipiert ist. Diesen gilt es stärker zu bewerben.

Bausteine

- Verstetigung/Fortführung des kostengünstigen Klimatickets; Prüfung der Möglichkeit eines Regiopole-Tickets für z.B. 35 € um das in Diskussion stehende 49 €-Ticket ab 01.04.2023 um ein attraktives regionales Angebot zu erweitern
- Prüfung der Möglichkeit „Mobilitätsflatrates“ bestehend aus verschiedenen Mobilitätsoptionen des Umweltverbundes anzubieten

(abhängig von den Maßnahmen zur Ausweitung von Sharing-Angeboten)

- Prüfung von weiteren Sondertickets/Aktionen im Stadtgebiet, z. B. ÖPNV-Zeitticket für Menschen, die im Gegenzug ihren Pkw oder Zweitwagen abschaffen oder ältere Menschen, die ihren Führerschein abgeben
- Aktionstage/Aktionswochen z.B. an Samstagen oder während der europäischen Mobilitätswoche mit Gratisnutzung des Nahverkehrs oder eines symbolhaften Beitrags von 1 € auf dem Herforder Stadtgebiet. Langfristig bietet sich so die Möglichkeit Gewohnheiten aufzubrechen und neue Nutzer:innengruppen zu gewinnen
- Verstärkung des Marketings und Werbekampagnen zur Bewerbung des eazy.Tarifs NRW, des Klimatickets sowie noch folgender Tarifangebote z.B. durch Aufzeigen des Kostenvorteils (vgl. Zwischenbericht) sowie über weitere Kommunikationswege (vgl. Kapitel 6.5.3)

Umsetzung:	Kurzfristig, Daueraufgabe	Kosten 
Priorisierung		
Federführung und weitere Akteure		SVH, mhv
Fördermöglichkeiten		keine
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit

Ö4.3 Prüfauftrag Verbesserung des Busangebots zum Bielefelder Randbereich

Zwischen Herford und Bielefeld bestehen starke Pendlerbeziehungen. Im Schienenverkehr und zum Herforder Bahnhof hin besteht hier bereits ein gutes Angebot und die Bahnhöfe der beiden Städte sind durch den Regionalverkehr qualitativ miteinander verbunden. In den Randbereichen besteht jedoch Verbesserungspotenzial. So fährt der Regionalbus 352, welcher einen Anschluss an das Bielefelder Stadtbahnnetz ermöglicht, lediglich einmal die Stunde und zwischen dem Stadtteil Elverdissen und Bielefeld Brake besteht keine Direktverbindung. In Bielefeld Brake liegt jedoch ein Bahnhof des Regionalverkehrs. Außerdem ist der Stadtteil Herford Stedefreund nicht durch den Herforder Stadtbusverkehr angeschlossen. Hier gilt es zu prüfen, inwiefern eine Vernetzung dieser Räume sinnvoll und möglich ist.

Zielsystem	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein		
Beschreibung	Bausteine <ul style="list-style-type: none">• Überprüfung, inwiefern das bestehende ÖPNV-Angebot in diesem Bereich durch kleinteilige Anpassung verbessert werden kann, z.B. Taktverdichtung der Regionalbuslinie 352• Durchführung einer Potenzialstudie über die Notwendigkeit einer verbesserten Vernetzung des Herforder Randbereiches und dem Bielefelder SPNV auch unter Berücksichtigung weiterer Siedlungsentwicklungen in Herford und in Bielefeld• Ggfs. Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Bielefelder Stadtbahn nach Herford-Elverdissen		
Umsetzung:	kurzfristig	<i>Kosten</i>	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	mhv, SVH, Kreis Herford, Stadt Bielefeld		
Fördermöglichkeiten	/		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	/		

6.2 Handlungsfeld Fußverkehr

Fußverkehrsplanung hat lange Zeit eine stark untergeordnete Rolle gespielt – das spiegelt sich häufig im Modal Split sowie in der lokalen Verkehrsinfrastruktur wider. In der Hansestadt Herford liegt der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, mit 11% (2017) deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt von 22% bzw. dem Durchschnitt für Mittelstädte von 21%⁶. Grundsätzlich liegen in der Stadt allerdings gute Voraussetzungen für den Fußverkehr vor. Vor allem die kompakte Siedlungsstruktur ist ein großes Potenzial, da Fußverkehr auf kurzen Wegen besonders bedeutend ist. Auf Wegen bis zu 1 km wird mehrheitlich zu Fuß gegangen, bis 2 km werden immer noch ein Viertel der Wege zu Fuß zurückgelegt⁷. Weitere gute Voraussetzungen sind der Bestand an straßenunabhängigen Fußwegen z. B. entlang der Flüsse, wohnortnaher Grünflächen sowie eine Innenstadt mit teilweise bereits guter Infrastruktur für den Fußverkehr und hoher Aufenthaltsqualität.

Der Fußverkehr ist mit Hinblick auf vulnerable Gruppen, wie Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderung und auch für die intermodale Vernetzung besonders bedeutend. Grundlage jedes Weges ist ein Weg, der zu Fuß zurückgelegt wird. Vor allem im Zusammenspiel mit dem ÖPNV wird die sogenannte „erste“ bzw. „letzte Meile“ des Weges i.d.R. zu Fuß zurückgelegt. Das Straßennetz, Hauptstraßen sowie Wohn- und Sammelstraßen sind in Herford allerdings nach wie vor stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Dadurch entstehende Hemmnisse wie z. B. eine mangelhafte Oberflächenqualität, fehlende Bordsteinabsenkungen sowie größere Barrieren wie mehrspurige Hauptstraßen. Auch lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und allgemein fehlende Querungsmöglichkeiten schmälern die Qualitäten im Fußverkehr deutlich. Mit Ausnahme einiger Teile der Innenstadt weist die bestehende Infrastruktur für das zu Fuß Gehen als Form der Alltagsmobilität aktuell noch deutlichen Handlungsbedarf auf. Darüber hinaus fehlt es bisher an einer strukturierten Fußverkehrsförderung.

Handlungsbedarfe ergeben sich somit in Rückkopplung zur Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) und unter Berücksichtigung der im Zielsystem (vgl. Kapitel 4) verankerten Ziele in den folgenden Bereichen:

- Grundlagen für eine Netzkonzeption entwickeln
- Qualitäten im Längsverkehr herstellen z. B. für Gehwegbreiten und Oberflächenqualitäten
- Barrierefreiheit im Stadtgebiet strategisch und sukzessive verbessern
- Nutzungskonflikte mit dem Kfz- und dem Radverkehr abbauen
- Zuständigkeit für den Fußverkehr verankern

Ziel ist es den Fußverkehr sowohl als eigenes aber auch als intermodales Verkehrsmittel zu fördern. Im Zielsystem des Mobilitätskonzeptes Herford spielt der Fußverkehr für die Oberziele *Enkel-fähige Quartiere gemeinsam entwickeln, Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE*

⁶ Mobilität in Deutschland 2017: 45 https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

⁷ Mobilität in Deutschland 2017: Analysen zum Fu- und Radverkehr 2017: 78 → https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

eine tragende Rolle. Kleinräumig soll auf Stadtteilebene eine gute Vernetzung für den Fußverkehr erreicht werden, darüber hinaus sind aber auch Fußwegeachsen, die weitere Distanzen für den Fußverkehr ermöglichen sollen, attraktiv zu gestalten. Außerdem sind die Verkehrssicherheit und der Abbau von Nutzungskonflikten relevant, da zu Fuß Gehende in der Regel die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen sind.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 4) und der ermittelten Handlungsbedarfe wurden die in der nachfolgenden Tabelle ersichtlichen Maßnahmenfelder und Maßnahmen abgeleitet. In den Steckbriefen enthalten sind allgemein gültige Rahmenbedingungen und Grundlagen zum Fußverkehr. Diese entstammen den einschlägigen Regelwerken und Empfehlungen und sind als grundlegende Basis zur Fußverkehrsförderung anzusehen.

F	Fußverkehr	Priorität
F1	Weiterentwicklung des Fußwegenetzes	
F1.1	Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt	● ● ● ★
F1.2	Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern	● ● ● ★
F1.3	Längsverkehr im Bestand stärken	● ● ● ★
F1.4	Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen	● ● ● ★
F2	Barrierefreiheit im Fußverkehr	
F2.1	Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags	● ● ● ★
F2.2	Blindenleitsystem und Bodenindikatoren	● ● ● ★
F2.3	Barrierefreie Querungen	● ● ● ★
F3	Öffentlicher Raum & Enkelfähige Quartiere	
F3.1	Wegweisung für den Fußverkehr	● ● ● ★
F3.2	Subjektives Sicherheitsgefühl stärken	● ● ● ★
F3.3	Aufenthalt: Sitzgelegenheiten	● ● ● ★
F3.4	Aufenthalt: Spielangebote	● ● ● ★

6.2.1 Weiterentwicklung des Fußwegenetzes

F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt

Netzkonzeptionen für den Fußverkehr sind im Gegensatz zu Konzeptionen zum Straßen-, Radverkehrs- oder zum ÖPNV-Liniennetz bislang eher die Ausnahme. Ein Fußwegenetz ist aufgrund der geringeren Bewegungsradien von zu Fuß Gehenden auch kleinräumiger sowie engmaschiger und

daher nicht gesamtstädtisch, sondern vielmehr mit Bezug auf die Innenstadt oder die Stadtteilzentren umzusetzen.

In Herford liegt aktuell kein eigenständiges Fußwegenetz vor. Perspektivisch empfiehlt sich die umfassende Thematisierung im Rahmen eines Fußverkehrskonzeptes bzw. der Fußverkehrschecks.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Fußverkehr ist stark nahräumlich orientiert. Trotzdem sollten als Rahmen für ein Fußverkehrsnetz verbindende Achsen für den Fußverkehr identifiziert und anschließend qualifiziert werden.</p> <p>Wichtige Achsen für den Fußverkehr sind in Karte F1.1 im Kartenband dargestellt.</p> <p>Die Achsen sind mehrheitlich deckungsgleich mit den wichtigen Verkehrsachsen und werden durch Achsen an den Flüssen Aa und Werre ergänzt. Die Wahl der Achsen ergibt sich nach folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an den Wallring, der, wie im Radverkehr, eine Verteilerfunktion rund um die Innenstadt hat, • möglichst direkte Wegebeziehungen und intuitive Orientierung, • Durchgang an innerstädtischen Barrieren (Gleise, Flüsse), die eine alternative Führung an vielen Stellen nicht zulassen, • Entlang der Achsen befinden sich vermehrt Angebote wie Einzelhandel und vor allem Bus-Haltestellen, die, im Sinne der Intermodalität, für den Fußverkehr gut erreichbar sein müssen. <p>Die Standards der Fußwegeachsen können im Längsverkehr auch auf zentrale Fußverkehrsbereiche, wie insbesondere die Innenstadt übertragen werden.</p> <p>Konkrete Straßenzüge mit Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innerstädtische Straßen, die nicht als Fußgängerzone oder Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind, sind im Längsverkehr ebenfalls (möglichst) nach den Zielstandards der Hauptachsen auszubauen. Das betrifft beispielsweise die Triebenstraße, Rennstraße, Elisabethstraße • Fußläufige Verbindung vom Bahnhof zum Komplex Elsbach Haus / Marta

Bausteine zur Ausgestaltung der Achsen umfassen Ausbau- und Ausstattungsstandards sowie die Verknüpfung an die Innenstadt und die Wohngebiete.

Zielstandards für Fußwegeachsen

- **Längsverkehr:**
Barrierefreie Gehwege, Zielbreite mind. 3,0 m (Breite je nach angrenzender Nutzung anpassen), möglichst eigenständige Führung, Trennung vom Radverkehr, direkte und konfliktfreie Wegführung an Knoten und Querungen
- **Längsverkehr auf Grünachsen/Freizeitwegen**
Zielbreite 2,5 m (mind. 1,8 m) (deutlich breiter bei gemeinsamer Führung mit dem Radverkehr)
- **Oberflächenbeschaffenheit:**
eben und barrierefrei, z.B. Asphalt oder glattes Pflaster; in Grünflächen ist auch eine wassergebundene Decke möglich
- **Barrierefreie Ausgestaltung nach** Kapitel 6.2.2 im Längs- und Querverkehr berücksichtigen
- weitere Ausstattungsstandards:
 - Sitzelemente in einem regelmäßigen Abstand von etwa 300 m (vgl. Maßnahme F3.3 Aufenthalt)
 - Durchgängige Beleuchtung
 - Lokale Integration weiterer Angebote wie z.B. Spielmöglichkeiten (siehe F3.3 Aufenthalt)
 - Wegweisung (siehe F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr)

Bausteine zur Umsetzung

- Detaillierte Erhebung der Infrastruktur im Bestand (Breite, Oberfläche, Aufteilung) sowie der Ausstattung (Beleuchtung, Abfallbehälter, Sitzgelegenheiten)
- Abstimmung mit den betroffenen Baulastträgern
- Priorisierung der Umsetzung
- Bauliche Maßnahmen auf anstehende Straßenbaumaßnahmen abstimmen

Umsetzung	mittelfristig	Kosten
-----------	---------------	--------

Priorisierung

**Federführung und weitere Akteure**

SVH, Straßen NRW

Fördermöglichkeiten

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Landeswettbewerb „ways2work“

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

F2.2 Blindenleitsystem und Bodenindikatoren

F2.3 Barrierefreie Querungen

F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen

K1.4 Autoarme Innenstadt

F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern

Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

Aufgrund der bereits erläuterten Faktoren ist die Fußverkehrsförderung vor allem auf die Innenstadt, Stadtteilzentren oder Wohnquartiere auszurichten.

Eine gute fußläufige Erreichbarkeit relevanter Ziele ist hier kleinteilig zu ermitteln. Auf Ebene der Stadtteilzentren oder auch der Wohngebiete sind solche Ziele z. B. der lokale Einzelhandel, Kitas, Schulen, Seniorenheime, ÖPNV-Haltestellen, religiöse Einrichtungen oder Freizeiteinrichtungen wie Sportplätze.

Bausteine:

- wichtige Ziel- und Quellorte für die Ortsteile identifizieren
- durchgängige, sichere und komfortable Wege zu diesen Zielen herstellen

- Gehwegbreite von mindestens 1,8 m, Zielwert sollten jedoch immer die 2,5 m sein
- ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen im Straßenraum vornehmen (z. B. Anordnung Tempo 30, Fahrradstraße oder verkehrsberuhigter Bereich) (vgl. **K1.3 Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und -eingänge**)
- sichere und barrierefreie Querungsanlagen vorsehen
- Freihaltung von Gehgassen und Sichtbeziehungen (z.B. durch Ordnung des Parkraums und entsprechender Kontrollen, regelmäßigen Grünschnitt)
- Oberflächenqualität sichern
- Schulwege anhand aktuelle Schulwegpläne ausweisen
 - die ausgewiesenen Wege können zusätzlich mit Spielgeräten und ähnlichem ausgestattet werden (vgl. **K3.2 Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt**)

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Straßen.NRW, Zuständige Baulastträger	
Fördermöglichkeiten		Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		K1.4 Autoarme Innenstadt K3.2 Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt F1.3 Längsverkehr im Bestand stärken F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen F2.1 Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr	

F1.3 Längsverkehr im Bestand stärken

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Für einen sicheren und komfortablen Fußverkehr sind geeignete Gehwegbreiten unerlässlich. Als gewünschte Regelbreite werden mindestens 2,5 Meter angenommen. Gerade im Bestand werden diese Breiten meist – und so auch in Herford – nicht vorgehalten. Zusätzlich wird die Gehgasse, d. h. der für den Fußverkehr nutzbare Bewegungsraum, vermehrt verstellt und somit weiter verschmälert. Dies geschieht beispielsweise durch regelwidriges oder auch -konformes Parken auf dem Gehweg, durch temporäre Hindernisse wie Mülltonnen, Werbeaufsteller oder auch Außengastronomie. Auch die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr im Seitenraum verursacht schmale Gehwegbreiten und Nutzungskonflikte. Ziel ist es daher in Anlehnung an das Fußwegenetz (vgl. Maßnahmen F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt) die definierten Breiten der Fußverkehrsanlagen baulich herzustellen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfassende Bestandsaufnahme und Identifizierung von Prioritätsbereichen, z.B. <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich mit hohem Fußverkehrsaufkommen bzw. Nutzung durch vulnerable Gruppen: Innenstadt, Stadtteilzentren, Fußwegeachsen, Punktuell im Umfeld von Einrichtungen die von vulnerablen Gruppen genutzt werden Schulen, Kitas, Seniorenheimen oder Freizeiteinrichtungen • Erstellen eines Leitfadens zur Beseitigung von Hindernissen auf Gehwegen mit möglichen Themen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ruhender Verkehr: Die Kommune definiert eine Restbreite, die auf dem Gehweg freizuhalten ist (z. B. 1,60m für den Begegnungsverkehr). Gehwegparken ist nur dann zugelassen, wenn mind. dieses Restbreite freigehalten wird. ○ Stadtmobiliar sowie Verkehrsschilder, Strom- bzw. Postaufbewahrungskästen, sollten außerhalb ausreichend breiter Gehgassen abgebracht sein ○ Gehölz und Grünschnitt, kann vor allem saisonal zu Einschränkungen führen. Dabei ist der Lichte Raum des Gehwegs in Breite und Höhe (mind. 2,0 m) freizuhalten. Öffentliche Gehölze sind regelmäßig zu kontrollieren und zu pflegen, Privatpersonen ggf. durch Kampagnen zu informieren. ○ Temporäre Elemente des öffentlichen Raums, wie

Außengastronomie, Werbeaufsteller, Abfallbehälter:
an Engstellen sind die Räume für die jeweilige Nutzung zu definieren um eine geordnete Aufstellung zu erreichen.

- Ordnungsrechtliche Maßnahmen durch Kontrollen sind ergänzend und ergänzend notwendig, vor allem bei der Thematik des ruhenden Verkehrs.
- Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten
- Ggf. Durchführung von Fußverkehrs Checks, die auch als öffentlichkeitswirksam das Thema Fußverkehr in den Fokus rücken können

Umsetzung	Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			

Federführung und weitere Akteure

Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt

F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern

F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen

Querungen und deren Ausgestaltung kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit geeigneten Gehwegen Elemente sind, die ein durchgängiges Wegenetz gewährleisten. Auch im Hinblick auf das Thema der Verkehrssicherheit spielen sie eine wichtige Rolle. Durch die Querung der Fahrbahnen besteht immer ein Konflikt- und Gefahrenpotenzial mit dem Längsverkehr (Kfz- und Radverkehr). Querungen bündeln lokal außerdem den Fuß- und oft auch den Radverkehr, eine großzügige räumliche Ausgestaltung kann hier auch im Querverkehr Konflikte minimieren. Eine Verbesserung der Quersituation und der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden und

- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz- und Radverkehrs.

Abbildung 25: Querungsanlagen für den Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

Dazu können unterschiedliche Querungsanlagen eingesetzt werden (siehe Abbildung 25), möglichst in regelmäßigen Abständen von 150-200 m, um eine möglichst umwegefreie und sichere Mobilität zu gewährleisten. Dabei unterscheiden sich die Anforderungen an fußgängerfreundliche Knotenpunkte je nach hierarchischer Bedeutung im Straßennetz. Der Einsatz einer geeigneten Querungsanlage hängt von der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, der Fahrbahnbreite sowie der Anzahl der Fahrstreifen ab. Im Sinne einer strategischen Planung sind bei der Ausgestaltung der Querungsanlagen die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden (Kfz-, Radverkehr, ÖPNV) zu berücksichtigen.

Für Herford stellen die innerstädtischen Barrieren (Hauptverkehrsstraßen, Gleise, Flüsse) eine besondere Herausforderung für die Vernetzung des Fußverkehrs dar. Ein Ziel muss sein, deren Barrierewirkung durch qualifizierte und zusätzliche Querungsanlagen zu minimieren. Um gesamtstädtisch eine verbesserte Durchlässigkeit zu gewährleisten, sind auch die Querungen im Bestand auf eine Optimierung für den Fußverkehr zu prüfen. Auch im Rahmen der Online-Beteiligung wurden verschiedene Querungen mit Optimierungsbedarf genannt, diese finden sich in Karte X und umfassen Querungen mit Engstellen mit Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr, Querungen an

denen die Ampelschaltung zu prüfen werden sollte oder die Einrichtung einer Anlage geprüft werden könnte.

Karte K1.3 | Querungen mit Optimierungsbedarf (Onlinebeteiligung)

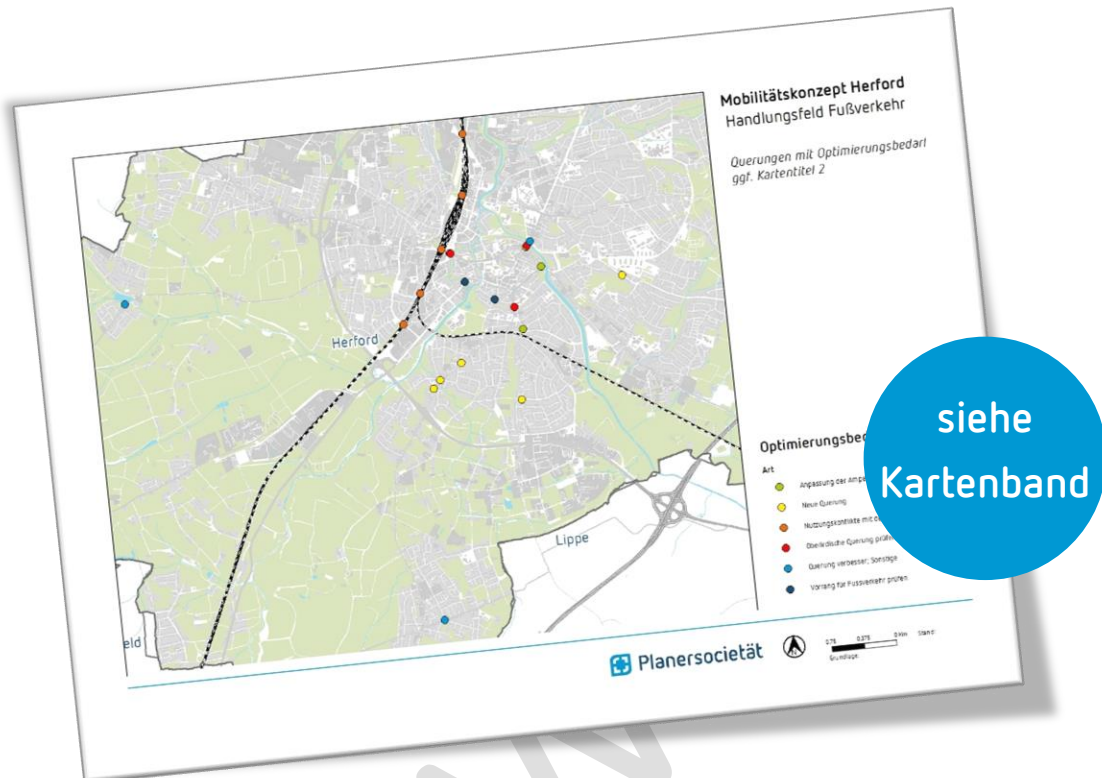


Abbildung 26: Berliner Straße (links) und Vodic-Ufer an der Aa (rechts)



Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

Um ein sichere und direkte fußläufige Verbindungen zu gewährleisten sollten in Regelmäßigen Abständen Querungsanlagen zur Verfügung gestellt werden. Dabei können sowohl Anlagen eingesetzt werden, die dem Fußverkehr einen Vorrang einrichten (LSA und FGÜ) als auch

einfachere Anlagen, die die Fahrbahnquerung erleichtern.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere vulnerable Gruppen ein höheres Schutzbedürfnis haben (siehe auch Maßnahme F2.3).

Zielvorgaben für Querungen ist ein regelmäßiges Angebot (etwa alle 200m), eine barrierefreie Ausgestaltung der Querungsanlage (wiederum siehe F2.3) sowie eine möglichst kurze Querungsdistanz und Wartezeit an den Anlagen. Für Lichtsignalanlagen im speziellen sind die Vorgaben folgende:

- innerorts sind an allen Armen lichtsignalgeregelter Kreuzungen Furten für den Fußgängerverkehr anzulegen, das betrifft in Herford z. B. die Kreuzungen Auf der Freiheit, Rennstraße etc.
- Verlängerung von Grün- und Räumzeiten an hochfrequentierten Knoten
- „Queren in einem Zug“ ohne Doppelwartezeiten ermöglichen

Zu unterscheiden ist im Weiteren eine notwendige Umgestaltung von Querungsanlagen im Bestand sowie die Einrichtung neuer Querungsanlagen.

Querungen im Bestand mit Handlungsbedarf werden einige Beispiele aus der Stadt Herford in der Karte F1.4 im Kartenband dargestellt. Übliche Herausforderungen sind: Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr insbesondere an Engstellen oder Ampelschaltung für den Fußverkehr optimieren.

Die **Anlage neuer Querungsanlagen** wird insbesondere an Barrieren wie breiten Straßen (z.B. Enger, Diebrocker, Elverdisser, Salzufler und Mindener Straße, ebenso die Berliner Straße und „Auf der Freiheit“), Bahngleisen und Wasserwegen (hier mit erhöhtem Handlungsaufwand). In Herford wird wiederum rund um den Wall parallel zu den Unterführungen im Besonderen die Prüfung von oberirdischen Querungen empfohlen, z.B. zur Querung an der Freiheit oder der Rennstraße.

Bausteine

- Bestandserfassung der bestehenden Querungsanlagen & Ermittlung des Handlungsbedarfs für eine fußverkehrsaffine Umgestaltung
- Priorisierung für die Umgestaltung vornehmen, z.B.
 - Querungsanlagen entlang wichtiger Fußwegeverbindungen und Fußwegeachsen (angelehnt an Maßnahmen F1.1 – F1.3),
 - Querungsanlagen im Umfeld von (wichtigen) ÖPNV-

Haltestellen, Schulen, Kindergärten oder Seniorenheimen

- Kommunales Aktionsprogramm zum (Um-)Bau von Querungen aufstellen (siehe auch Maßnahme F2.3)
- Handlungsbedarfe zur Anpassung im Bestand prüfen

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Föderführung und weitere Akteure			
Fördermöglichkeiten		Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		F2.3 Barrierefreie Querungen	

6.2.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe, deswegen ist eine barrierefreie Ausgestaltung öffentlicher Räume ein wesentliches Planungsprinzip. Aufgrund seiner Bedeutung für alle verkehrsplanerischen Belange wird Barrierefreiheit als Querschnittsthema für alle Handlungsfelder definiert (vgl. Kapitel 6.5.2).

Das Thema Barrierefreiheit ist eng mit der Fußverkehrsplanung verknüpft, da Barrierefreiheit hier flächig und in einem zusammenhängenden System berücksichtigt und geplant werden muss. Aufgrund dessen wird das Thema an dieser Stelle noch einmal gesondert aufgenommen. Barrierefreiheit zielt nach dem Prinzip des „Designs for All“ darauf, allen Menschen die eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Der Fokus in der Planung liegt auf Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen, insbesondere mit einer Geh- und/oder Sehbehinderung. Von den umgesetzten Maßnahmen profitieren aber auch Menschen mit einer sogenannten temporären Einschränkung, z. B. durch Krankheit, Gepäck- sowie Lastentransport und somit letztlich alle.

F2.1 Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist heterogen und befindet sich vor allem im Hinblick auf die Barrierefreiheit, häufig in einem Spannungsfeld zwischen Ästhetik und Nutzbarkeit. Ziel ist es die Straßen- und Stadträumen für alle zugänglich und selbstständig erfahrbar zu machen,

gleichzeitig deren eigenen Charakter, die Aufenthaltsqualität und ggf. auch die historischen Werte zu erhalten.

Abbildung 27: Barrierefreier Oberflächengestaltung in Calw (links) und geschliffenes Kopfsteinpflaster in einem Querungsbereich in Münster (rechts)



Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

In der Stadt Herford ist die Herausforderung zur barrierefreien Anpassung des Oberflächenbelags in der Innenstadt am sichtbarsten. Hier sind viele Wege und Plätze (attraktiv) gepflastert. Das betrifft, den Gänsemarkt, den Alten Markt, den Münsterkirchplatz, oder auch die Radewiger Straße. Das (historische) Pflaster schafft städtebauliche Qualität, stellt aber für Mobilitätseingeschränkte ein Hemmnis dar. Ziel ist es städtebauliche und Belange der Barrierefreiheit möglichst harmonisch umzusetzen.

Bausteine

- Ermittlung von Handlungsbedarfen im gesamten Stadtgebiet, priorisiert jedoch in der Innenstadt
- Herstellung barrierefreier Wegeverbindungen z. B. mittels:
 - Oberfläche im Bestand durch eine barrierefreie Oberfläche ersetzen
 - Herstellung einer barrierefreien Gehgasse, Abschleifen bzw. Neusetzen der Steine
 - Verbesserung der Begeh- bzw. Berollbarkeit des bestehenden Pflasters durch das Glätten der Oberflächen und Verfüllen der Fugen (Freilegen und Stabilisieren der Pflasterfugen, Pflastersteine schleifen, Abflammen der Pflasteroberflächen (Rutschfestigkeit))
 - Absenken von Bordsteinen im gesamten Innenstadtgebiet
 - Berücksichtigung ausreichender Gehwegbreiten; ggf. durch eine (lokale) Neuordnung des Raumes nach dem Prinzip der

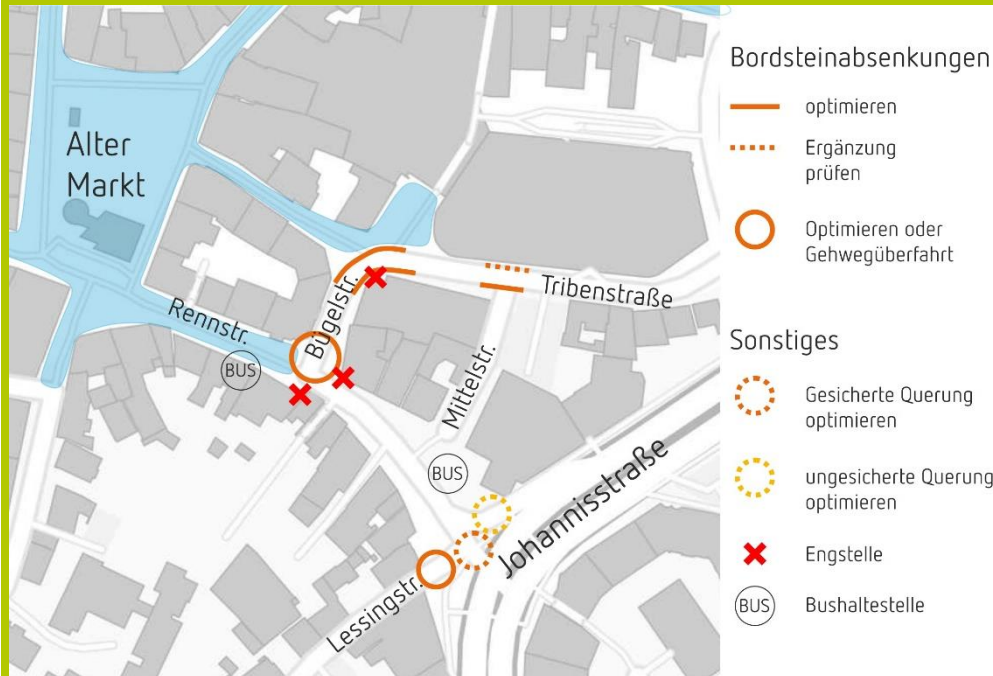
autoarmen Stadt (vgl. Maßnahme K1.4 Autoarme Innenstadt)

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure			
Fördermöglichkeiten		Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern	

Exkurs: Querungen - Abgesenkte Bordsteine im (Innenstadt-)Stadtgebiet



Untersuchungsgebiet



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OSM

Bestand – barrierefreie Querungen an der Renn- und Triebstraße

- Die Rennstraße ist der ein Zugang zur Innenstadt und dem Alten Markt
- Bis zur Einmündung der Triebstr. Tempo 50, ab der Einmündung Fußgängerzone
- Alle Querungen (Bordsteinabsenkungen, gesichert an Lichtsignalanlagen, ungesichert) sind aktuell nicht barrierefrei ausgebaut
- Ansätze zur Barrierefreiheit sind an der Gehwegkante mit einem weißen Streifen zur besseren visuellen Wahrnehmbarkeit vorhanden

Maßnahmen barrierefreie Querungsstellen – Bordsteinabsenkungen

- Die Einrichtung von Querungsstellen (auch Bordsteinabsenkungen) richten sich nach den Vorgaben der RAS 06 und richtet sich nach dem Überquerungsbedarf des Fußverkehrs
- Die Anordnung ist im Einzelfall zu prüfen
- Prüfung von zusätzlichen Querungsstellen
 - im Übergang von der Triebstraße in die Mittelstraße (Bordsteinabsenkung auf der nördlichen Straßenseite)
 - ggf. an der Rennstraße östlich der Bügelstraße, um die Engstelle auf der nördlichen Straßenseite zu umgehen
- Ausgestaltung der ungesicherten barrierefreien Querung:
 - Möglichst mit Doppelbord auf Breite von 4,0 m
 - Auffindbarkeit:
kontrastreiche Gestaltung der Bodenindikatoren
Auffindestreifen (60-90 cm tief) + Unterbrechung von mind. 60 cm + Richtungsfeld zur Querung
- Barrierefreie Aufwertung der Querungsstellen an der Lessingstraße, Bügelstraße und Triebstraße (siehe Abbildung)
- Herausforderung sind die geringen Gehwegbreiten insbesondere an der Kreuzung Rennstraße/Bügelstraße – vor allem, dass sich mit dem Zugang zur Bushaltestelle hier wichtige Wegeverbindungen sind.
- perspektivisch ist hier auch eine Aufweitung der Gehwege zu prüfen

Weitere Maßnahmen

- Barrierefreie Ausgestaltung der Querungsanlagen an der Johannisstraße:
 - Querungsstellen barrierefrei mit Doppelquerung ausbauen
 - Kontrastreiches „Schachbrettmuster“ auf den Mittelinseln entfernen, um Orientierung über Leitsysteme bzw. Bodenindikatoren besser erkennbar zu machen
 - An der LSA entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip akustische Signalgeber ergänzen
- Einrichtung einer gesicherten Querungsanlage (z.B. FGÜ) an der Busspur Johannisstraße prüfen

Alternative Maßnahmen

- Gehwegüberfahrten als Alternative zur Querungsstelle mit Bordsteinabsenkung.
- Fahrbahn im Einmündungsbereich der Bügelstraße und Lessingstraße auf das Niveau des Gehwegs anheben.

Dem Fußverkehr wird indirekt ein Vorrang eingerichtet, der MIV wird ausgebremst. Die Schwierigkeit barrierefreie Doppelquerungen an Engstellen (wie an der Kreuzung der Renn- / Bügelstraße) wird somit zu einem gewissen Grad umgangen

Weiterhin zu berücksichtigen

- Entsprechend der Idee einer autoarmen Innenstadt (vgl. Maßnahme K1.4) ist bei umfassenderen Umgestaltungen (z.B. in verkehrsberuhigte Bereiche oder Fußgängerzonen), die niveaugleiche Straßenräume denkbar machen, die Absenkung der Bordsteine hinfällig

Weitere zu priorisierende Umsetzungsbereiche

- Stadtteilzentren
- Umfeld von öffentlichen Einrichtungen, wie Ämter, Kultur- und Freizeiteinrichtungen
- Umfeld von Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnheimen

F2.2 Blindenleitsystem und Bodenindikatoren

Blindenleitsysteme erleichtern es sehbehinderten Menschen sich eigenständig im öffentlichen Raum zu bewegen. Auf Gehwegen orientieren sich sehbehinderte Menschen zumeist an der inneren Leitlinie, also an der der Fahrbahn abgewandten, ertastbaren Gehwegbegrenzung, z. B. Gebäudekanten. Als äußere Kante kann der Bordstein an der Fahrbahnkante herangezogen werden. Fehlt eine oder fehlen beide Kanten, wie es beispielsweise auf Plätzen vorkommt, kommen zum Ausgleich Bodenindikatoren zum Einsatz. Die Bodenindikatoren erfüllen die Aufgabe zu warnen, hinzuweisen oder zu leiten. Die Leitsysteme sollen dabei deutlich haptisch und durch starke Kontraste auch optisch wahrnehmbar sein.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	Leitsysteme sind priorisiert in Stadträumen mit einem hohem Fußverkehrsaufkommen einzusetzen und dienen dazu die selbstständige Orientierung im Raum zu ermöglichen. In Herford betrifft das u. a. die wichtigen fußläufigen Beziehungen zwischen dem Bahnhof und der

Innenstadt (sowohl plangleich über die Lichtsignalanlagen der Kreuzungen als auch planfrei im Bereich der Unterführungen) sowie die Fuß- und Radwege rund um die Innenstadt und deren öffentliche Plätze. Im Bereich des alten Markts besteht bereits ein Leitsystem.

Bausteine

- Bedarfe für Leitsysteme im Stadtgebiet systematisch ermitteln
- im Bereich der Innenstadt ist auf eine Durchgängigkeit des Leitsystems zu achten, mit Hilfe derer eine Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele vor Ort gewährleistet werden kann
- in städtebaulich sensiblen Bereichen können Alternativen zum Einsatz kommen (z. B. Pflasterstruktur, farblich harmonisierende Leitsysteme, wie sie z. B. auch im Bereich des Alten Markts in Herford eingesetzt werden)
- zusätzlich sollten die Verkehrsräume des Fußverkehrs von Hindernissen freigehalten werden (vgl. F1.3 Längsverkehr im Bestand stärken)
- Verwendung von kontrastreichen Materialien für Stadtmobiliar

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure			
Fördermöglichkeiten	<p>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</p> <p>Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</p> <p>Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<p>F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt</p> <p>F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern</p>		

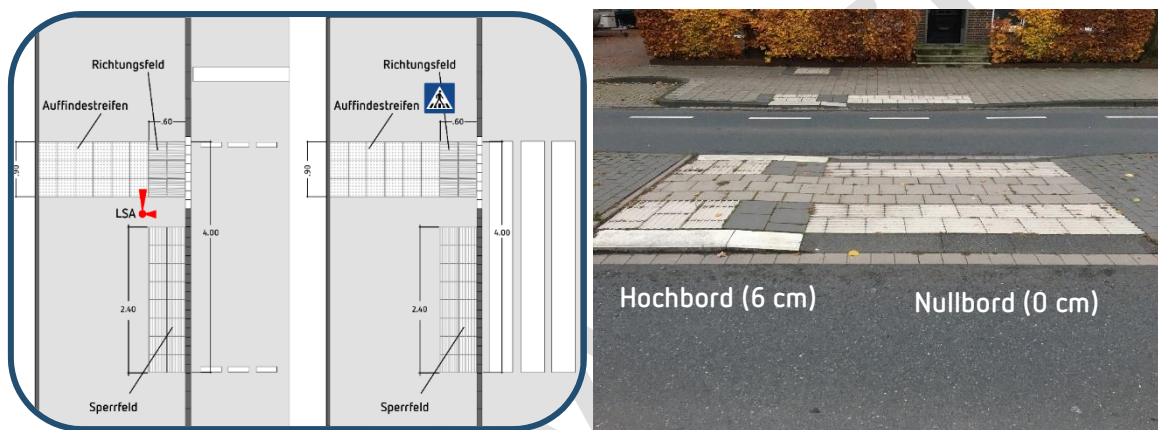
F2.3 Barrierefreie Querungen

Querungen sind, wie bereits beschrieben (vgl. Maßnahme

F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen), wesentlich um ein durchgängiges Fußwegenetz zu schaffen. Der Querverkehr ist besonders wichtig mit Hinblick auf die Verkehrssicherheit, da sich hier verschiedene Verkehrsmittel begegnen. Die Berücksichtigung der Anforderungen von mobilitäts- bzw. seheingeschränkten Menschen ist an Querungen somit besonders wichtig.

Ziel muss es sein alle Querungsanlagen im Stadtgebiet barrierefrei auszugestalten. Jede neue Querungsanlage ist dabei mit einer Doppelquerung und einer barrierefreien Zuwegung auszugestalten. Die bestehenden Querungen im Stadtgebiet sind sukzessive barrierefrei auszugestalten.

Abbildung 28: Barrierefreier Ausgestaltung an gesicherten Querungsanlagen (links) und Doppelquerung mit Hoch- und Nullbord (rechts)



An den Querungsanlagen müssen die teils widersprüchlichen Belange von Menschen mit einer Geh- und einer Seheinschränkung Berücksichtigung finden. Mobilitätseingeschränkte Menschen benötigen möglichst niveaugleiche Absenkungen (Nullabsenkung) und berollbare Oberflächen. Sehbehinderte hingegen profitieren von einer ertast- und somit für sie wahrnehmbaren Bordsteinkante (idealerweise 6,0 cm hoch). Eine farblich kontraststarke Gestaltung der Wege unterstützt die Orientierung, ebenso wie taktil wahrnehmbare Bodenindikatoren und Blindenleitsysteme. Eine barrierefreie Querungsanlage sollte nach dem „Zwei-Sinne-“, bzw. dem „Mehr-Sinne-Prinzip“ ausgestaltet sein. Das umfasst:

- Doppelquerung mit differenzierter Bordhöhe (Nullabsenkung und Hochbord mit 6 cm);
- Ein an die örtliche Situation angepasstes Leit- / Orientierungssystem, welches zusätzlich farblich kontrastreich ausgestaltet ist (vgl. Abbildung 28).
- Akustische und taktile Sicherung von Lichtsignalanlagen

An planfreien Querungen, wie sie in Herford mehrfach als Problemstellen identifiziert wurden, ist auch die maximale Rampenneigung von 6% berücksichtigt worden. Ab einer Rampenlänge von 6,0 m ist ein Zwischenpodest einzurichten.

Zielsystem	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern		
Beschreibung	<div>Bausteine</div> <ul style="list-style-type: none">Bestandsaufnahme aller Querungsanlagen (vgl. MaßnahmeF1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen) im Stadtgebiet, wobei der Handlungsbedarf festgestellt wirdInterne Zielsetzung pro Jahr für den barrierefreien Umbau von QuerungenPriorisierung der Umgestaltung von Querungen<ul style="list-style-type: none">Räumlich: Innenstadt, entlang wichtiger Fußwegeachsen, im Umfeld von Haltestellen des ÖV oder Sozialen Einrichtungen wie KindergärtenAuf Initiative von Bürger:innenIm Rahmen von Instrumenten, wie dem FußverkehrscheckIst ein barrierefreier Ausbau nicht oder erst langfristig möglich, sind alternative Querungsmöglichkeiten, am besten in ein Wegeleitsystem integriert, aufzuzeigen		
Umsetzung	mittelfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div>★</div></div>		
Federführung und weitere Akteure			
Fördermöglichkeiten	<div>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</div> <div>Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</div> <div>Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C</div> <div>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</div>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			
F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen			

F2.1 Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags



ENTWURF

Exkurs: Querungen –

Untersuchungsgebiet: Querung an der Bushaltestelle Amselstraße



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: TIM-Online 2023

Bestand

- Amselstraße: Tempo 50, zwei Fahrstreifen; Querschnitt circa 8,0m
- Mittelinsel als Querungshilfe kurz vor der Kreuzung Amselstr./Landsberger Str.
- Ausgestaltung der Mittelinsel:
flächige Bordsteinabsenkung an den angrenzenden Gehsteigen, Mittelinsel ist niveaugleich mit der Fahrbahn und die Aufstellfläche circa 2,5 x 1,5 m groß
- Gesteigerte Bedeutung der Querung, da sie eine Wegeverbindung zur Kita und zur Bushaltestelle „Amselstraße“ darstellt

Maßnahmen

- Angestrebte Maße einer barrierefreien Mittelinsel:
 - Querungsbreite: 4,0 m für Doppelquerung
 - Dimensionierung der Aufstellfläche der Mittelinsel:
4,0 m breit und 2,5 m (2,0m) tief (geeignet für Rollstuhl/Fahrrad)
- Ausstattungselemente einer barrierefreien Doppelquerung:
 - Nullabsenkung mit Sperrfeld (Rippen längs zur Fahrbahn)
 - Tastbord (6 cm) mit Richtungsfeld (Rippen in vorgesehener Gehrichtung, hier quer zur Fahrbahn)
 - Da es sich um eine ungesicherte Querungsstelle handelt wird der Auffindestreifen abgesetzt!
Die Lücke zwischen Auffindestreifen und Richtungsfeld sollte mindestens 60 cm betragen



Quelle: Planersocietät; Foto: Stadt Herford

Mögliche weitere Maßnahmen

- Auf Grund der Lage an einer barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle sowie im Einzugsbereich einer Kita sollte die Einrichtung eines Fußgängerüberweges geprüft werden
- Die Mittheinsel ist auf Grund der zu querenden Fahrbahn von etwa 8,0 m auch im Falle der Einrichtung eines FGÜ zu erhalten
- Bei einem FGÜ handelt es sich um eine gesicherte Querungsanlage, der Barrierefreie Ausbau der Querung würde entsprechend einen durchgängigen Auffindestreifen zwischen der äußeren Leitlinie und dem Richtungsfeld verlangen
- Für die Einrichtung eines FGÜ ist eine Verkehrszählung (Fußverkehr und Kfz-Verkehr) an der Querungsstelle durchzuführen
- Im Rahmen einer Verkehrsschau wird die Möglichkeit der Einrichtung hier im Weiteren geprüft werden

6.2.3 Öffentlicher Raum & Enkelfähige Quartiere

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums spielt für den zu Fuß Gehenden eine besondere Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen sollten somit nicht nur dem Zweck dienen,

sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern auch eine Aufenthaltsfunktion ermöglichen (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur und Freiraumgestaltung (z. B. Fassadengestaltung, Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten sowie ausreichend Platz) spielen in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle. Im Bereich öffentlicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität wird sich somit nicht nur vermehrt aufgehalten, sie fördern auch das zu Fuß Gehen.

Hier spielt auch die Zielsetzung zur Entwicklung Enkelfähiger Quartiere (vgl. Kapitel 4) eine wichtige Rolle: der öffentlicher Raum soll inklusiv sein, an die Folgen des Klimawandels angepasst werden sowie ein stadt- und umweltverträgliches Mobilitätsangebot bieten. Eine Ausgestaltung der öffentlichen Räume, die darauf zielt, dass sich alle Menschen dort gerne und gut aufhalten können, ist eine wichtige Grundlage für ein gutes Miteinander und eine umsichtige Mobilität.

Um attraktive, enkelfähige öffentliche Räume zu schaffen sind Elemente wie Aufenthalt, Spielen, Bewegung und Orientierung zu integrieren. Dementsprechend sind Maßnahmen wie die Schaffung von Sitzgelegenheiten, Begrünung, Beleuchtung, Teilhabe durch den Abbau von Angsträumen und Klimaadaptation vorzusehen.

F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Wegweisung für den Fußverkehr hat lokal eine hohe Bedeutung. Sie dient insbesondere Ortsfremden, kann aber auch den Bürger:innen der Stadt neue Möglichkeiten aufzeigen den Raum zu erleben.</p> <p>Wegweisung ist dort von Bedeutung, wo hohes Fußverkehrsaufkommen herrscht und besonders auch Ortsfremde die Stadt Herford aufsuchen, das heißt z. B. in der Innenstadt, rund um Freizeitattraktionen, wie das Marta, das H20, und den Tierpark. Wichtige Orte und Einrichtungen können ebenfalls verortet werden. Wegweisung kann auch in den Stadtteilzentren vorgenommen werden. Der Schwerpunkt der Maßnahme liegt aber auf der Innenstadt.</p> <p>Ziel ist es den Fußverkehr zu lenken, und dabei den Fußgänger:innen sowohl direkte als auch attraktive Wege aufzuzeigen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestimmen eines einheitlichen Designs für die Elemente des Wegeleitsystems (gute Lesbarkeit- und Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum) (vgl. Abbildung 29) • Ausschreibung der Entwicklung eines Wegeleitsystems; Festlegung gewünschter Elemente des Wegeleitsystems, z.B. : <ul style="list-style-type: none"> ○ Stelen mit (lokalen) Übersichtsplänen an wichtigen Plätzen (z. B. Bahnhofsvorplatz, Gänsemarkt, Alter Markt, Rathaus), ○ Beschilderung mit Richtungspfeilen (an großen Knoten), ggf.

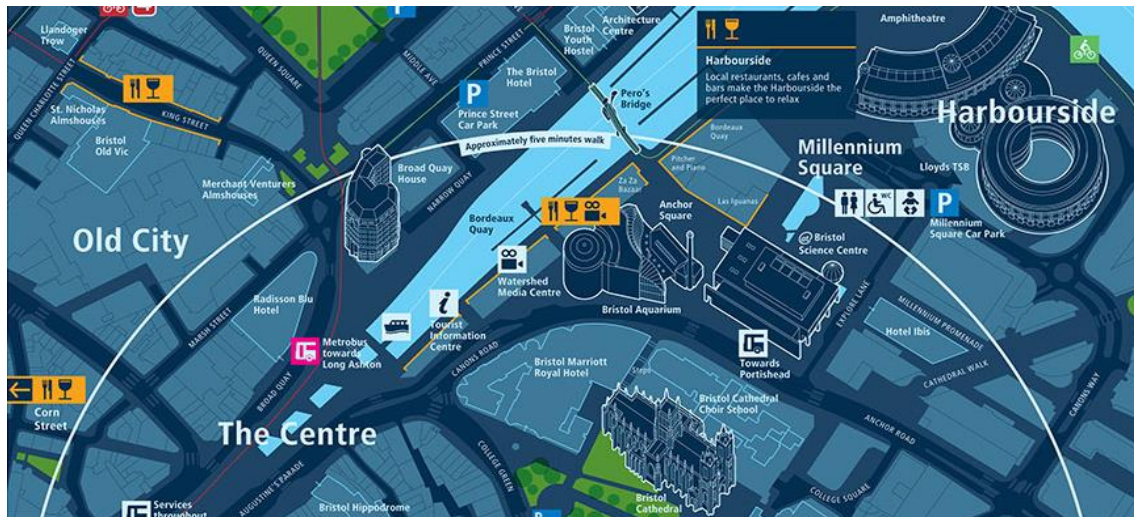
Auch digital wie dies beispielsweise in Stuttgart angewandt wird

- ergänzende Möglichkeiten sind: Bodenmarkierungen sowie Digitale und analoge Pläne.

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	Stadt Herford , Straßenbaulastträger, Private z. B. Deutsche Bahn		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern		

Abbildung 29: Leitsystem inkl. Stele und Stadtpläne für den Fußverkehr in Bristol





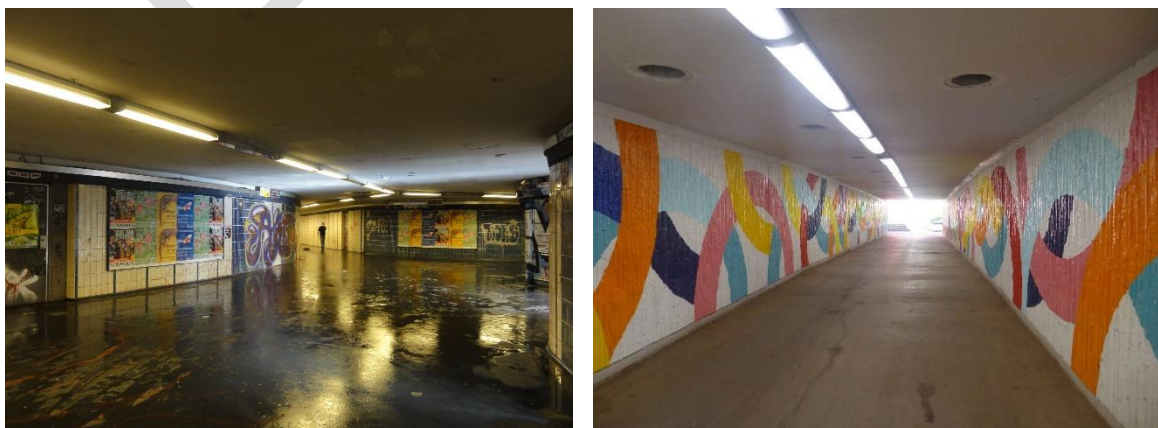
Quelle: bristollegibility.info

F3.2 Subjektives Sicherheitsgefühl stärken

Als Angsträume werden (öffentliche) Räume bezeichnet, an denen Menschen sich unwohl, unsicher oder bedroht fühlen. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist dabei subjektiv und variiert mitunter stark. Besonders betroffen von einem (subjektiven) Unsicherheitsgefühl sind Frauen, Ältere, Menschen mit direkter Opfererfahrung und im geringeren Maße auch Kinder (vgl. Krauß, Schwimmer 2021: 747). Hervorgerufen werden kann dieses Unsicherheitsgefühl durch Faktoren wie Verschmutzung, Vandalismus oder fehlende Beleuchtung. Orte, an denen Bedrohung und Gewalt erwartet werden, werden als Angsträume wahrgenommen. Soziale Kontrolle und vielfältige Nutzung von Räumen zu (praktisch) jeder Tageszeit sind hingegen wichtige Faktoren dafür Angsträume abzubauen.

Das Gefühl von Unsicherheit in öffentlichen Räumen kann die Mobilität einzelner Personen oder Personengruppen stark einschränken, da bestimmte Räume gemieden, teilweise weite Umwege in Kauf genommen, andere Verkehrsmittel genutzt oder Wege gar nicht begonnen werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass als Angsträume empfundene und Orte tatsächlicher Kriminalität nicht zwingend deckungsgleich sind (Krauß et al.: 751).

Abbildung 30: Angstraum in Kassel (links) und Unterführung an der Bahnhofstraße / Auf der Freiheit; Aufwertung durch Gestaltung und Beleuchtung (rechts)



Faktoren die Unsicherheit hervorrufen sind, wie beschrieben, vielfältig und oft subjektiv. Trotzdem können bestimmte Maßnahmen empfohlen werden, andere müssen eher im Einzelfall entschieden werden. Der Abbau von Angsträumen dient dazu allen Menschen zu jeder Zeit eine selbstständige Mobilität zu ermöglichen.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Als Angsträume in Herford können die Unterführungen für den Fußverkehr rund um die Innenstadt und den Bahnhof gelten. Hinzu kommen Unterführungen an den Bahngleisen (z. B. Sophienstraße, Niederstraße) sowie Wege in Gewerbegebieten oder durch Grünzüge (z. B. Langeberg, Ellersiekerbach oder auch das Fredericia-Ufer), also Räumen mit (temporär) geringer sozialer Kontrolle</p> <p>Zum Abbau von (subjektiven) Angsträumen dienen folgende Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none">• Angsträume und Räume mit verminderter Qualität strategisch identifizieren, z. B. durch Mängelmelder, gezielte Befragungen oder Beteiligungsformate, wie Begehungen; relevant, da sich Angsträume und Orte von Kriminalität nicht zwingend decken• Installation geeigneter Beleuchtung, um die Mobilität insbesondere in den Abendstunden/nachts und im Winter zu gewährleisten. Mögliche Zielkonflikte ergeben sich hier mit dem Umweltschutz (hinsichtlich der Lichtverschmutzung). Insbesondere im Bereich der Grünstrukturen können diese auftreten, hier ist bei Bedarf nach einer durchgängigen Beleuchtung z. B. der Einsatz dynamischer Beleuchtung denkbar.• Aufwertung öffentlicher Räume: z.B. durch Gestaltung (z. B. farbige Gestaltung von Unterführungen), Begrünung, Belebung durch Sitzgelegenheiten oder temporäre Nutzungen, um die (empfundene) soziale Kontrolle zu steigern• Instandhaltung: z.B. Sichtbeziehungen freihalten durch Grünschnitt, schnelle Beseitigung von Vandalismusschäden und Verschmutzungen• Strukturelle Maßnahmen: Sensibilisierung für das Thema in der Stadtgesellschaft durch Öffentlichkeitsarbeit und intern bei Politik und Verwaltung, damit die Belange und Menschen mit Opfererfahrung ernst genommen werden; Öffentlichkeitsarbeit, um vor allem Gruppenbezogene Ängste

abzubauen; Gender-Mainstreamin⁸g in der Planung integrieren, um Angsträume gar nicht erst zu planen;

- Weitere Maßnahmen:
auch soziale Konflikte können Unwohlsein auslösen. Hier muss situativ die Notwendigkeit und der Handlungsspielraum bewertet werden, mögliche Maßnahmen wären
 - Ordnungsrechtliches Eingreifen der Polizei oder des Ordnungsamtes (situativ)
 - Raum- oder gruppenbezogene Sozialarbeit

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Föderführung und weitere Akteure		SVH	
Fördermöglichkeiten		Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			

⁸ Gender Mainstreaming ist eine Strategie, bei der die Lebenssituation und Interessen von Menschen aller Geschlechter bei allen Entscheidungen berücksichtigt wird. Die Strategie ist sehr prominent z.B. in Wien in Planungsprozesse verankert.

Exkurs: Angsträume abbauen – Mobilität für alle – zu jeder Zeit



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OSM



Gründe für die Auswahl des Untersuchungsraums

- Typischer innerstädtischer Grünzug
- Verbindungsfunktion zwischen den Wohngebieten
- Freizeitangebot mit einem Spielplatz liegt vor

Bestandssituation: Grünzug Ellersieksbach

- Der Grünzug befindet sich parallel zur Bauvereinstraße, zwischen Stadtholz- und Bauvereinstraße
- Der Grünzug hat eine Verbindungsfunktion in Nord-Süd- und besonders Ost-West-Richtung, z.B. zum Erreichen der Grundschule Obering, der Kirche oder Kita.
- Aufenthaltsflächen im Grünzug sind ein Spiel- und Bolzplatz sowie Wasserflächen mit Sitzgelegenheiten.
- Die Wegeverbindung ist im Nord-Süd-Verlauf mit einer wassergebundenen, unebenen Decke.
- In Ost-West-Richtung ist der Weg asphaltiert mit Oberflächenschäden, jedoch mit Oberflächenschäden.
- Beleuchtung fehlt im gesamten Abschnitt.

Fazit zum Angstraum:

Der Grünzug Ellersiekerbach ist als möglicher Angstraum einzuschätzen. Zwei Faktoren können hier in unterschiedlicher Art Angst und Unsicherheit auslösen: Die unebene Wegeoberfläche macht das Begehen der Wege für weniger mobile Menschen unsicherer, die eingeschränkte Sicht und subjektiv fehlende soziale Kontrolle, vor allem bei Dunkelheit und/oder schlechtem Wetter, macht den Raum z. B. für Grundschüler oder oft auch Frauen zu bestimmten Tageszeiten bedingt nutzbar.

Mögliche Maßnahmen

- Im Grünzug sind von vornherein mögliche Zielkonflikte mit Natur-, Umwelt- und Artenschutz zu berücksichtigen. Insbesondere die Versiegelung von Wegen, aber auch der Einsatz von Beleuchtung sind dabei abzuwägen.
- Für den Grünzug Ellersiekerbach wird empfohlen besonders die Ost-West-Verbindungen mit Hinblick auf Angsträume zu entwickeln. Diese bietet eine deutlich direktere Verbindung als Alternativen im Straßennetz dar und verbindet lokal wichtige Ziele.
Als Nord-Süd-Verbindung kann auch die parallel verlaufende Bauvereinstraße genutzt werden, die einen vertretbaren Umweg darstellt.
- Herstellung barrierefreier Wege: schadhafte Asphaltdecken sind zu erneuern und Elemente, wie die Umlaufsperre am Ellsieker Weg, auf Zustand und Eignung zu prüfen. Die genannte Umlaufsperre ist barrierefrei, das heißt mit einem Abstand von 1,5 m zwischen den Gittern zu gestalten.
- Um die gefühlte Unsicherheit zu mindern sind Sichtachsen entlang der Wege möglichst freizuhalten, dazu ist Grünschnitt entlang der Wege vorzunehmen.
- Stadtmöbiliar und Spielplatz werden instandgehalten und gepflegt. Im südlichen Bereich, entlang der Ost-West-Verbindung können ggf. mehr Sitzgelegenheiten ergänzt werden.
- Beleuchtung sollte entlang der Ost-West-Verbindung ergänzt werden, dabei sollte diese intelligent bzw. adaptiv und in insektenfreundlichen Lichtfarben

	ausgestaltet sein.
<p>Potenzielle weitere Standorte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grünzüge und Grünfläche im Stadtgebiet, die Alltagswege darstellen und ergänzen, z. B. Ufer entlang der Flüsse (Vodice-Ufer, Quentinufer), Langenberg, Jubiläumswald, Flachsbach. • Auch schlecht beleuchtete, (temporär) wenig belebte bebaute Gebiete können lineare Angsträume sein, z.B. Gewerbegebiete. 	

Ergänzung: ÖPNV-Haltestellen als Angsträume

- Die Verknüpfung von Fußverkehr und ÖPNV ist typisch für Intermodalen Verkehr. Neben dem fußläufigen Weg zur Haltestelle ist auch der Aufenthalt an der Haltestelle wichtig für das Funktionieren der intermodalen Mobilität.
- Wird die ÖPNV-Haltestelle (subjektiv) als unsicher oder auch nur unangenehm empfunden, kann das zur Folge haben, dass mögliche Nutzer:innen abgeschreckt werden. Den Weg dann entweder gar nicht aufnehmen oder ein anderes individuelles Verkehrsmittel nutzen. Deswegen ist auch die Betrachtung von ÖPNV-Stationen als mögliche Angsträume und Optimierung derselben wichtig.

Bestandssituation: Bushaltestelle Eibenweg	Mögliche Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Bushaltestellen Eibenweg liegen an der Stadtholzstraße, Kreuzung Eibenstraße. • Stadteinwärts ist die Bushaltestelle mit einem Witterungsschutz (Bushäuschen) mit Sitzgelegenheiten und Abfalleimer ausgestattet. Stadtauswärts liegt lediglich das Haltestellenschild vor und eine einfache Sitzbank, die in die Gehölzstruktur des Grünzug Eilersiekerbach integriert ist. • Stadtauswärts ist die Bushaltestelle „Eibenweg“ als unattraktiv und als potenzieller Angstraum zu bewerten. Neben der Ausstattung spielt dabei insbesondere die Lage zwischen zwei Grünzügen eine Rolle – dadurch fehlt (gefühlte) soziale Kontrolle, die beispielsweise an der 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzen eines Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten und eigener Beleuchtung. • Durch den Witterungsschutz ist ein angenehmer Aufenthalt bei schlechtem Wetter gewährleistet. Außerdem bietet er einen gefühlten Schutzraum. • Beleuchtung ist aktuell nur durch Straßenlaternen gegen, die sich nicht direkt an der Haltestelle befinden und zum Teil eingewachsen sind. Eine eigenständige Beleuchtung kann hier das Sicherheitsgefühl noch einmal verbessern. • Die regelmäßige Instandhaltung (Verschmutzung, Vandalismus) ist notwendig, um das Sicherheitsgefühl dauerhaft zu erhalten.

Bushaltestelle Stadteinwärts durch die Lage an Wohnhäusern, gegeben ist.

- Hinweis:
Im Sinne eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle, kann es zu einer Aufweitung des Bereichs kommen, der ebenfalls das Sicherheitsgefühl steigern kann (man kann anderen Personen gefühlt besser aus dem Weg gehen).

F3.3 Aufenthalt im öffentlichen Raum: Sitzgelegenheiten

Gemäß der Prämisse „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“ soll auch das Verweilen und Erholen im öffentlichen Raum im Herforder Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig auf Fußwegen eine Pause einlegen zu können, was vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sukzessive relevanter wird. Von Sitzgelegenheiten profitieren jedoch alle und so zählen neben sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen auch diverse, ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten zur Fußverkehrsförderung (vgl. VM BW 2017: 9). Und somit ist ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Kommune.

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein und richtet sich nach den ortsspezifischen Anforderungen sowie Ansprüchen unterschiedlicher Nutzer:innen-Gruppen. Unterschiedliche lokale Anforderungen lassen sich anhand typischer Aufenthaltsorte beschreiben: an Orten wie dem Bahnhof oder allgemeiner ÖPNV-Haltestellen dienen Sitzgelegenheiten vor allem dem Warten und entlang von Wegen vermehrt dem Ausruhen. An Orten wie der Innenstadt oder Grünflächen steht der Aufenthalt im öffentlichen Raum im Vordergrund, hier sind neben funktionalen Sitzbänken auch Formen wie Sitzplateaus oder Liegen denkbar. Solche Sitzgelegenheiten können zusätzlich den Raum gliedern, zum längeren Verweilen einladen oder auch zum Spielen.

Die Ansprüche der Nutzer:innen-Gruppen unterscheiden sich insofern, dass insbesondere Ältere von Sitzgelegenheiten mit angehobener Sitzfläche und Armlehnen profitieren, während Kinder und Jugendliche wenig Anspruch haben, aber multifunktionale Flächen zum Beispiel auch zu Zwecken des Spielens nutzen können. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen die Möglichkeit zum Verweilen.

Neben der Qualität spielen das regelmäßige Angebot sowie die Verteilung der Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Es empfiehlt sich, Sitzbänke entlang von wichtigen Routen des Fußverkehrs in einem Abstand von etwa 300 m voneinander anzubringen, auch hochfrequentierten Flächen auch mehr (vgl. FGSV 2011: 60).

Abbildung 31: Sitzgelegenheiten in Nürnberg (links) und kombiniertes Stadtmobiliar in Remchingen (rechts)



Abbildung 32: inklusive Sitzgelegenheiten in Solingen (links) und komfortable Sitzgelegenheiten in Hamburg (rechts)



Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist an Orten mit hoher Fußverkehrsfrequenz wichtig. Dazu zählen in Herford insbesondere die Innenstadt, die Stadtteilzentren, wichtige Verbindungsachsen, Parks (z. B. Aawiesenpark, Schützenhofpark, Langenberg, etc.) und attraktive Freizeitwege wie etwa entlang der Flüsse (Fredericiaufer, Werre). Hier können vermehrt auch Spielgeräte integriert werden, die von Kindern während des Aufenthalts genutzt werden können. Die Elemente können aber auch linienhaft auf Alltagswegen der Kinder, z. B. auf dem Schulweg integriert werden.

Vorgaben/Maße/Kennwerte

- Verteilung von Sitzgelegenheiten:
auf Fußwegeachsen etwa alle 300 m, in hochfrequentierten Räumen, wie der Innenstadt oder auch in Parks können auch alle 100 – 200 m Sitzgelegenheiten zur Verfügung gestellt werden

- Ausgestaltung Seniorengerechter Sitzbänke:
erhöhte Sitzfläche (über 45 cm) + Ausstattung mit Rückenlehne (Öffnungswinkel 95 – 100°) und Armstützen
- Barrierefreie Zuwegung zu den Sitzgelegenheiten
- Bereitstellung einer ausreichend großen (mind. 1,5 x 1,5 m), stufenlos zugänglichen Bewegungs-/Ruhefläche neben der Sitzgelegenheit (z.B. zum Abstellen von Kinderwagen)
- Bei der Ergänzung durch einen Tisch (z.B. in Grünflächen): Nutzbarkeit herstellen, indem dieser zumindest in einem ausreichend breiten Abschnitt unterfahrbar ist oder eine Seite des Tisches von Bänken/Stühlen freigehalten wird; die Maximalhöhe der Tischplatte beträgt 80 cm
- Ergänzende Ausstattung mit Abfalleimern und Beleuchtung

Bausteine

- Sitzgelegenheiten im Bestand auf ihren Zustand überprüfen und in Stand setzen.
- Angebot an Sitzgelegenheiten im Stadtgebiet diversifizieren, indem insbesondere Seniorengerechte Bänke ergänzt werden.
- Achsen und Orte identifizieren entlang derer Sitzgelegenheiten und Spielgeräte errichtet werden sollen (vgl. Achsen, vgl. Maßnahme **F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt**)
 - Auf Achsen etwa alle 300 m eine Bank
 - In hochfrequentierten Räumen, wie der Innenstadt, entlang der Freizeitwege ein dichteres und diverseres Angebot installieren
- kommunales Programm z. B. mit der Zielsetzung alle 300 Meter (auf bestimmten Achsen) eine Sitzgelegenheit einzurichten; mit einem jährlichen Ziel von z. B. 10 Sitzgelegenheiten/Jahr
- Diverses Angebot an Sitzgelegenheiten anbieten
- Mängelmelder für die Instandhaltung nutzen
- Spielgelegenheiten in Aufenthaltsräumen ergänzen und auf Achsen zu Schulen

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			



Federführung und weitere Akteure

SVH, Private

Fördermöglichkeiten

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

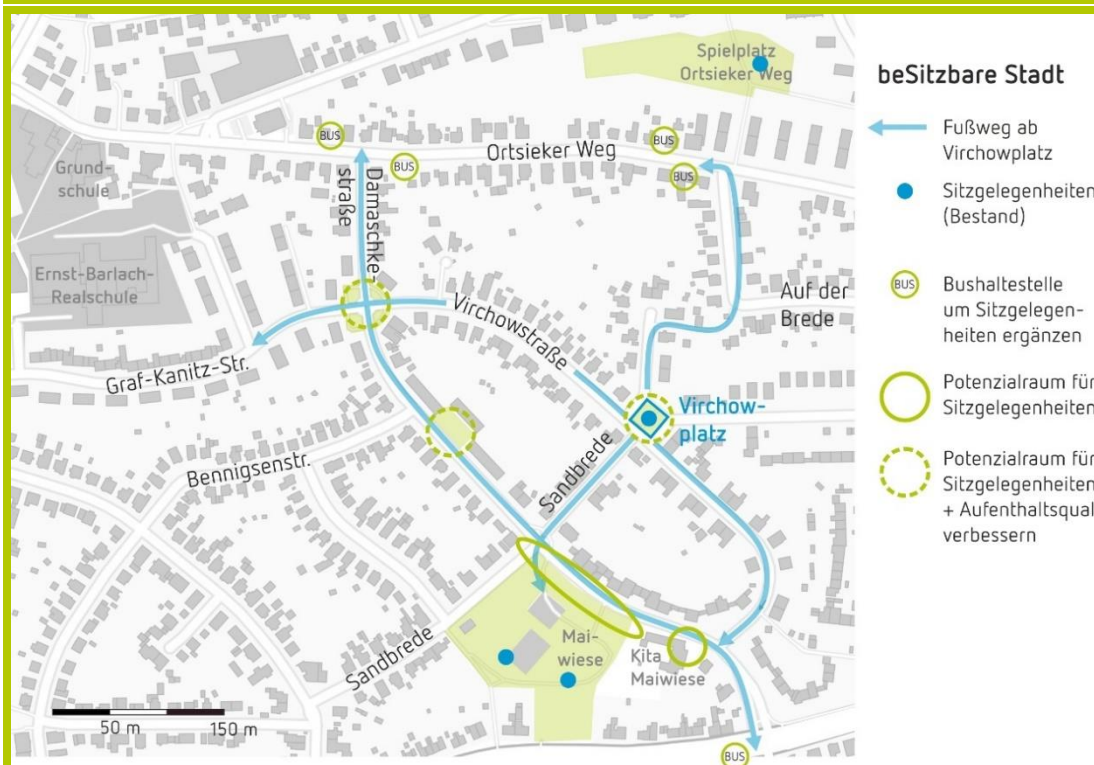
Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)

Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

F3.2 Subjektives Sicherheitsgefühl stärken

Exkurs: beSitzbare Stadt am Virchowplatz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage OSM

Gründe für die Auswahl des Untersuchungsraums

- Idee der Enkelfähigen Quartiere anhand eines Wohnquartiers untersuchen
- Möglichkeit eines Reallabors: Virchowplatz

Bestandssituation – beSitzbare Räume

- Das Wohnquartier wird vom

Entwicklungspotenzial

- Auf dem Virchowplatz sollte die

<p>Virchowplatz aus betrachtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alltagswege des Fußverkehrs innerhalb des Quartiers führen erwartungsgemäß zu den ÖPNV-Haltestellen, den Schulen/Kita, sowie zu den Grünflächen Maiwiese und Spielplatz am Ortsieker Weg. • Sitzgelegenheiten liegen im Wohnquartier im Bestand an folgenden Stellen vor: Auf dem Virchowplatz selbst, befinden sich Sitzgelegenheiten, die schlecht einsehbar sind. Der Platz selbst ist aktuell eher eine Parkfläche mit dichtem Gebüsch., die Aufenthaltsqualität ist entsprechend gering. Auf den Grünflächen Maiwiese und Ortsieker Weg befinden sich die Bänke zentral auf den Flächen. Straßenbegleitend liegen keine Sitzgelegenheiten vor. • Straßenbegleitend liegen keine Sitzgelegenheiten vor. Und so ist z.B. der Weg zur Bushaltestelle „Damaschkestr.“ vom Ausgangspunkt 420 m entfernt. 	<p>Aufenthaltsqualität verbessert werden, indem die Fläche zur Mobilstation umgestaltet wird und dabei auch die Einrichtung von Sitzgelegenheiten berücksichtigt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Bushaltestellen sollten mit Sitzgelegenheiten ausgestattet werden. Aktuell erfüllte keine diese Anforderung. • Straßenbegleitend sollte an den Achsen Ortsieker Weg und Bismarkstraße ein Angebot an Sitzgelegenheiten geschaffen werden. • An der Damaschkestraße könnten straßenbegleitend an dem Minikreisverkehr an der Virchowstraße, sowie entlang der Damaschkestraße Sitzgelegenheiten errichtet werden. • Zusätzlich kann die Ergänzung von Sitzgelegenheiten auf privater Fläche zentral an der Damaschkestraße und an der Kita Maiwiese geprüft und abgestimmt werden. Die Sitzbank an der Kita kann auf dem Weg zum Bus, aber auch von Eltern, die ihre Kinder abholen, genutzt werden.
--	--

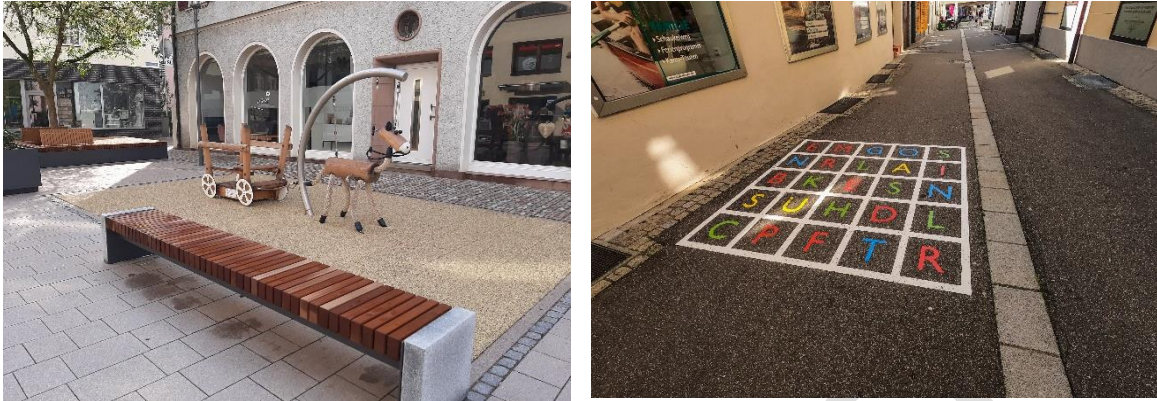
F3.4 Aufenthalt im öffentlichen Raum Spielangebote

Eine weitere Chance zur Stärkung des Fußverkehrs liegt in der Bespielung des öffentlichen Raums. Dieser sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Die Angebote für Kinder sollten sich dabei nicht auf einzelne spezielle Räume verengen sein. Der öffentliche Raum sollte auf seine Möglichkeit für Spiel und Begegnung untersucht werden. Öffentliche Räume als Spiel- und Aktionsräume können die eigenständige Mobilität von Kindern fördern.

Der Einsatz von einzelnen Spielelementen im öffentlichen Raum kann auf Flächen und Routen erfolgen, die von Kindern im Alltag von Bedeutung sind oder grundsätzlich viel frequentiert werden. Dazu zählen die Innenstadt (Fußgängerzone), Grünflächen oder auch Wege zu Schulen. Einzelne **Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren.

Alle Spiel und Aktionsräume sollten dabei gut vernetzt (und somit gut erreichbar), die Räume sollten vernetzt (gut erreichbar), multifunktional und attraktiv für alle sein.

Abbildung 33: Kombination von Aufenthalt und kleinem Spielplatz in Schramberg (links) und einfaches Spielangebot in Sigmaringen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Zielsystem

Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern

Beschreibung

Vorgaben/Maße/Kennwerte

- Gestaltungsmöglichkeiten eines Spielpunktes je nach verfügbarem Raum: punktuelle oder flächige Möblierungen, bauliche Installationen oder einfache Bodenmarkierungen
- Spielpunkte können mit Bänken, Sitzwürfeln oder sonstigen Rastangeboten kombiniert werden
- Ebenerdige Zugänglichkeit sowie taktile/visuelle Wahrnehmbarkeit gewährleisten
- Beachtung von Kriterien bei der Planung der Spielpunkte: Durchführung regelmäßiger Inspektionen, Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten bei der Wahl von Spielgeräten statt einfachen Möblierungs-/Markierungsobjekten
- Sicherheitsgerechte Installation sowie Festigkeit/Standssicherheit der Geräte; Spielflächen und -angebote ohne scharfkantige und gefährlich hervorstehende Teile
- Verwendung von stoßdämpfenden Bodenmaterialien; Beachtung von Bodenanforderungen und Fallschutz bei Geräten mit angegebener Fallhöhe: bis einschließlich 60 cm kein Fallschutz bei Beton/Stein/bitumengebundenen Böden notwendig
- Einhaltung entsprechender Aufprallflächen: bis 150 cm Fallhöhe, 150 cm freie Aufprallfläche um das Gerät; Installation eines Geländers zur Absturzsicherung bei Geräten für Kinder ab 36 Monaten ab einer Fallhöhe von 100 cm (bei Spielgeräten für

Kinder unter 36 Monaten: Brüstung ab 60 cm Fallhöhe)

Bausteine

- Potenzialorte im Stadtgebiet identifizieren
- Kleinräumige Analyse von Potenzialräumen, z.B. in Wohnquartieren (siehe Exkurs)
- Beteiligung von Kindern, Eltern, Nachbarschaften etc.
- Kommunale Ziele festlegen

Umsetzung	Kurzfristig	Kosten 
Priorisierung	 ★	
Federführung und weitere Akteure		SVH, Private
Fördermöglichkeiten		<p>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld</p> <p>Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p>
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		F3.3 Aufenthalt im öffentlichen Raum: Sitzgelegenheiten

Exkurs: Die beSpielbare Stadt



Quelle: Planersocietaet. Grundlage: OSM

Bestandsituation: beSpielbare Stadt

- Das Wohnquartier wird vom Virchowplatz aus betrachtet.
- Spielflächen finden sich im Bestand dezidiert an der Maiwiese (3,5 min Fußweg) und am Spielplatz Ortsieker Weg (5,5 min Fußweg).
- Als weitere wichtige Wege für Kinder und auch Jugendliche sind die Wege zu der Real- bzw. der Grundschule eingetragen (7 bzw. 9,5 min Fußweg). Die Wege sind auch im Schulwegplan als sichere Wege verzeichnet.
- Die Distanz zu den Spielflächen ist grundsätzlich positiv zu bewerten, die Wege weisen folgende Probleme auf: Der direkte Weg zur Maiwiese über die Sandbreite ist nicht barrierefrei. Von der Damaschkestraße ist der Zugang zu

Entwicklungspotenzial

- Barrieren und Gefahrenstellen auf dem Weg zu den Spielflächen sind möglichst zu eliminieren. Beispielsweise ist eine barrierefreie Umlaufsperre am Ortsieker Weg einzusetzen. Die Wegeverbindung zum selben ist freizuhalten, indem z. B. das Parken am Zugang durch ein Sperrfeld verhindert wird. Auch die Einrichtung einer Querungsanlage bzw. Gehwegnasen kann geprüft werden.
- Auf Grund der Geringen Platzverhältnisse kann die steile Rampe von der Sandbreite auf die Damaschkestraße wahrscheinlich nicht barrierefrei umgebaut werden und bleibt als Hindernis bestehen. Am nördlichen Eingang zur Maiwiese ist Errichtung eines barrierefreien Zugangs zu prüfen.

<p>Maiwiese lediglich über Treppenanlagen gegeben.</p> <p>Auf dem Weg zum Spielplatz Ortsieker Weg ist die Querung des Ortsieker Wegs für Kinder potenziell gefährlich, vor allem ist der fußläufige Zugang zum Spielplatz ggf. durch parkende Pkw verstellt. Eine Umlaufsperrung stellt zusätzlich eine Barriere dar.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Potenzialflächen für mehr Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten die Grünflächen am Virchowplatz, der zu diesem Zweck umgestaltet werden müsste, sowie die Fläche zentral an der Damaschkestraße und am Mini-kreisverkehr. Diese Fläche befindet sich auf dem Schulweg und ist im Schulwegplan als Gefahrenstelle markiert. Die Umwegige Führung des Fußverkehrs führt hier wohl vermehrt zu gefährlichem Verhalten. <p>Die Gefahrenstelle ist für Schulkinder zu verbessern, in dem Zuge wäre auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität z. B. durch Spiel- oder Aufenthaltsangebote zu prüfen.</p>
--	---

6.3 Handlungsfeld Radverkehr

Die Hansestadt Herford bietet viel Potenzial für den Radverkehr, das sich praktisch jedoch noch entfalten muss. Beispielhaft dafür steht, dass die Stadt trotz ihrer kompakten Siedlungsstruktur (die Kernstadt und mit ihr ein Großteil der Stadtbevölkerung liegen innerhalb eines 3 km Radius) und somit guten Voraussetzungen für den Radverkehr, mit einem Anteil des Radverkehrs von 11% am Verkehrsaufkommen im bundesweiten Vergleich durchschnittlich ist. Im regionalen Vergleich weisen Kommunen wie Bielefeld (18% im Jahr 2017) oder Minden (23% im Jahr 2016) höhere Anteile auf.

Hemmnisse für den Radverkehr in Herford sind unter anderem die Topografie, die besonders nördlich der Innenstadt bewegt ist, innerstädtische Barrieren, wie z. B. die Gleisanlagen, das dichte Netz breiter Hauptverkehrsstraßen sowie die Flüsse, aber auch der Nachholbedarf bei der Radwegeinfrastruktur, welcher aktuell zu Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie zu unattraktiven Wegeführungen und einem verminderten Sicherheitsgefühl im Verkehr führt (vgl. Zwischenbericht).

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Einer erfolgreichen Radverkehrsförderung muss daher die Herstellung eines attraktiven Angebots an geeigneten Radverkehrsinfrastrukturen zu Grunde liegen. Je besser das Angebot ist, desto mehr Menschen fahren Fahrrad. Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist eine systemische Herangehensweise, in der die Infrastruktur (Radwege, Radabstellanlagen etc.), Serviceangebote (z.B. öffentliche Luft- und Reparaturstationen, Fahrradverleih) und Kommunikation gemeinsam erfolgen.

Die Stadt Herford hat kommunal einige Konzepte vorliegen oder beauftragt, z. B. das Radwegekonzept (2018) sowie daran anschließend das Radhaupttroutenkonzept (2022) sowie das Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich (2016), die sukzessive umgesetzt werden (sollen). Regionale Bemühungen im Radverkehr umfassen u. a. das Regionale Radverkehrskonzept und die Entwicklung und Umsetzung der Radschnellwege RS 3 OWL und RSL OWL 2.0, welche eine kontinuierliche Radwegeverbindung von Gütersloh über Bielefeld und Herford Richtung Minden herstellen werden. Im Bestand fallen insbesondere die vermehrte Anordnung von Fahrradstraßen auf, die durch die vermehrte Ausweisung von Fahrradzonen im Rahmen des Radhaupttroutenkonzepts ergänzt werden, ebenso ein explorativer Ansatz mit Verkehrsversuchen (Fahrradstraße an der Vlothoer Straße, neue Flächenzuweisung auf Abschnitten der Mindener Straße).

Die in der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) festgestellten Handlungsbedarfe betreffen auch das Radwegenetz. Im Bereich der Maßnahmen wird dieser Aspekt jedoch nachrangig behandelt, da hier überwiegend die Maßnahmen aus den angesprochenen bestehenden Konzepten nachrichtlich zu übernehmen sind. Das Mobilitätskonzept legt den Fokus im Radverkehr daher auf ergänzende Infrastruktur, den Service und die Kommunikation. Aus der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) und dem Zielsystem (vgl. Kapitel 4) ergeben sich dementsprechend folgende Handlungsfelder:

- Optimierung des Radwegenetzes, durch sukzessive Umsetzung der Konzepte und Maßnahmen

- Radabstellanlagen und Services im gesamten Stadtgebiet ausbauen, insbesondere im Hinblick auf Vernetzung mit dem ÖV
- Komfort im Radverkehr steigern
- Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zur kontinuierlichen Verbesserung des Radverkehrs und um den Umstieg auf das Rad/den Umweltverbund zu verbessern

Ziel ist es, dass der Radverkehr sich in Herford, entsprechend seiner Potenziale entwickelt. Der Anteil der Radfahrenden und der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, soll deutlich erhöht werden. Neben dem Netzausbau kann die ergänzende Infrastruktur hier einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie macht den Radverkehr vor allem komfortabler, flexibler und alltagstauglicher. Dies sind wichtige Faktoren, um den Radverkehr und somit den Umweltverbund in der Stadt Herford und der Herforder Region konkurrenzfähig zu machen. Dabei soll der Radverkehr nicht nur in seine Funktion als eigenständiges Verkehrsmittel, sondern auch mit anderen Mobilitätsoptionen des Umweltverbunds stärker vernetzt werden. Im Hinblick auf das Thema der Vernetzung nimmt der Radverkehr (neben dem ÖV & den Sharing-Angeboten) eine Schlüsselrolle ein. Auch mit Blick auf das Zielsystem, hier wird der Radverkehr in drei der vier Oberziele direkt thematisiert, verdeutlicht sich die Relevanz des Radverkehrs im Rahmen der Vernetzung. Hieraus ergeben sich Querverzüge zwischen den Handlungsfeldern des Radverkehrs und ÖV & Vernetzung. Die Etablierung eines Herforder Bikesharing-Angebots wird im Themenfeld ÖV & Vernetzung behandelt. Weitere Maßnahmen mit Vernetzungsbezug sind der Ausbau von Radabstellanlagen und Radservicestationen (Querverzug zu den Bushaltestellen und Mobilstationen) sowie die Beschilderung des Radverkehrs, welche z.B. wichtige Knotenpunkte/Mobilstationen mitberücksichtigen soll sowie das Maßnahmenfeld der Öffentlichkeitsarbeit. Die folgenden Maßnahmenfelder und Maßnahmen wurden für den Herforder Radverkehr entwickelt:

R	Radverkehr	Priorität
R1	Optimierung des Radwegenetzes	
R1.1	Umsetzung der Radnetzplanung	● ● ● ★
R1.2	Radwegenetz an den Knoten qualifizieren	● ● ● ★
R1.3	Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	● ● ● ★
R1.4	Flexibles Handeln durch Verkehrsversuche	● ● ● ★
R2	Begleitende Radverkehrsinfrastruktur & Service	
R2.1	Ausbau & Unterhaltung von Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente	● ● ● ★
R2.2	Komfort im Radverkehr	● ● ● ★
R2.3	Beschilderung des Radwegenetzes	● ● ● ★
R2.4	Instandhaltung, Pflege und Winterdienst	● ● ● ★
R2.5	Baustellenführung	● ● ● ★
R3	Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	

R3.1 Fortführung des Radsammlers



R3.2 Kampagnen zum Bewerben des Radverkehrs

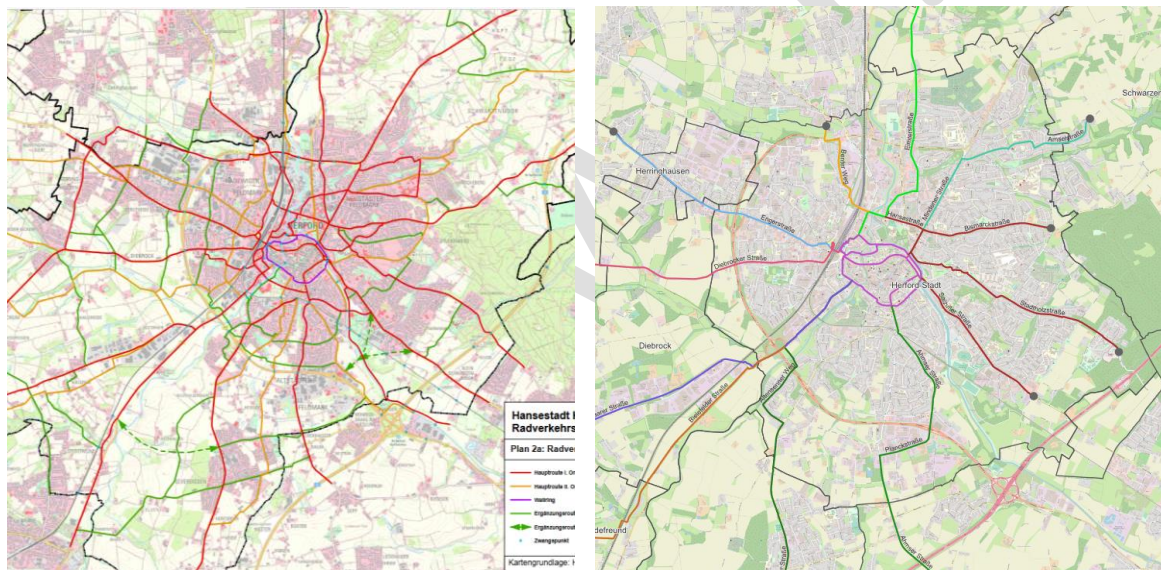


6.3.1 Optimierung des Radwegenetzes

Das Radwegenetz bildet die Grundlage der Radverkehrsinfrastruktur. Zur Entwicklung und Verbesserung des bestehenden Netzes wurden in den vergangenen Jahren mehrere Konzepte erstellt. Wesentlich sind dabei insbesondere das Radwegekonzept aus dem Jahr 2018 und das 2022 darauf aufbauende Radhaupttroutennetz, das zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erstellt wurde.

Das Radwegekonzept von 2018 orientiert sich in der Festlegung der Qualitätsstandards an den Gestaltungsanforderungen der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) und legt den Fokus vor allem auf das innerstädtische Radwegenetz sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt. Identifiziert wurden Haupttrouten erster und zweiter Ordnung, sowie Ergänzungsrouten (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Ausschnitte aus dem Radwegekonzept (li.) und dem Radhaupttroutennetz (re.)



Quelle: Radwegekonzept 2018; Anhang

Im Hinblick auf die Verknüpfungen der Radrouten für den Alltagsradverkehr untereinander und mit dem Umland wurden die wichtigsten Anbindungen der Kernstadt bzw. der Gesamtstadt an die Innenstadt untersucht. Das Radwegenetz stellt dabei Routen für den Alltags- und Freizeitverkehr im gesamten Stadtgebiet dar. Der Wallring spielt in den Betrachtungen eine besondere Rolle und die geplanten Radschnellverbindungen werden in die Planung eingebunden. Als bauliche Qualitätsstandards werden festgelegt:

1. ebene und allwettertaugliche Oberflächen
2. stoßfreie Bordabsenkungen
3. Hindernisfreiheit: Befahrbarkeit mit Anhänger, Gepäck und Tandem sowie E-Bike; Vermeiden von Treppen mit Schieberampen und von Umlaufsperrern
4. Beleuchtung der Haupttrouten innerorts, außerorts wünschenswert

5. Wegweisung nach einheitlichem Standard (FGSV-Standard)
6. Verknüpfung mit dem ÖPNV durch Bike & Ride-Anlagen
7. Reinigung, Winterdienst

Für den Längsverkehr sind im Radwegekonzept die folgenden Führungsformen vorgegeben:

Führungsform	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	Beidseitig: 2,50 (2,00*) m Einseitig: 3,00 (2,50) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m (inkl. Markierung)	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gem. Geh- u. Radweg (innerorts)	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
Gem. Geh- u. Radweg (außerorts)	2,50 m	Lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Breitenangaben zzgl. Sicherheitstrennstreifen von in der Regel 0,75 m bzw. mind. 0,50 m bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen; 1,75 m außerorts		
* bei geringer Radverkehrsbelastung		
** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde		

Dabei wurde berücksichtigt, dass an Haupttrouten bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung auch größere Breiten erforderlich werden können. Auch breitere Standards durch einen vermehrten Gebrauch von Pedelecs wurden berücksichtigt (vgl. Hansestadt Herford Radwegekonzept 2018: 1f.; 9ff.).

Bei der Umsetzung der Konzepte ist dringend zu beachten, dass die ERA, die als Grundlage für das Konzept dient, aktuell novelliert wird. Zu erwarten ist, dass insbesondere die Standards für die Regelbreiten angehoben werden. In der 2022 erschienenen E Klima (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele) wird bereits zu der ERA angemerkt: *es sollen durchgehende Netzwerke mit attraktiver Infrastruktur angeboten werden. Um die objektive und subjektive Sicherheit und damit eine gesteigerte Nutzung von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, sind ausreichend breite Anlagen zur Verfügung zu stellen. Die Mindestwerte sind als solche anzusehen und insbesondere Radfahrstreifen sind entsprechend der VwV-StVO breiter zu wählen. Die in der ERA 10 als Klammerwerte angegebene Mindestmaße (für Engstellen) sind nicht mehr anzuwenden. Sicherheitstrennstreifen sind zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen - so auch bei Schutzstreifen. Auch im Mischverkehr sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden. Grundsätzlich sind Maßnahmen anzustreben, die eine schnelle*

Umsetzung ermöglichen. Ummarkierungen von Fahrstreifen zu Radfahrstreifen können dabei schnell umsetzbare und sichere Lösungen darstellen. Die Ausweisung und Gestaltung von Fahrradstraßen sollten vermehrt zur Anwendung kommen. In beengten Situationen können auch Mischverkehrslösungen in Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die subjektive und objektive Sicherheit erhöhen. (FGSV 2022: 27)

Konkretisiert wurde die Planung des Hauptroutennetzes von 2016 noch einmal in einem Radhaupttroutenkonzept in dessen Rahmen auch die umfassende Einrichtung von Fahrradzonen vorgesehen ist, was auch den Forderungen der E Klima entspricht. Ziel des Radwegehaupttroutennetzes ist die Verbesserung des Radverkehrs durch ein lückenloses und attraktives sowie direktes Radwegenetz in allen neun Stadtteilen der Hansestadt Herford. Die identifizierten Routen werden nach den Kriterien des Radverkehrskonzeptes erarbeitet. Dies betrifft die direkte Wegeführung und die ganzjährige Befahrbarkeit. Die Hauptrouten sollen im Weiteren durch ein geschlossenes Fahrradstraßen- und Fahrradzonennetz in den Stadtteilen ergänzt werden.

R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die vorliegenden Konzepte zur Netzplanung gilt es zu zügig umzusetzen. Die Qualitätsstandards beruhen auf der ERA, hier ist zu berücksichtigen, dass diese novelliert wird. In der Umsetzung des Konzeptes sind die veränderten Anforderungen aus der ERA und auch die Empfehlungen aus der E Klima anzuwenden. Als relevante Bausteine für die Umsetzung der vorliegenden Netzplanung werden folgende empfohlen:</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen im Radhaupttroutenkonzept, wobei der Fokus auf einer durchgängigen Umsetzung von Achsenverbindungen liegen sollte • das begleitende Konzept zu den Fahrradstraßen (im Rahmen des Radhaupttroutenkonzeptes) ist strategisch und sukzessive umzusetzen • punktuelle Mängel, insbesondere an großen Knoten sind ggf. auch mit Interimslösungen, z. B. Markierungen, zu lösen • Evaluation der Umsetzung (vgl. Kapitel 8) • regelmäßige Öffentlichkeitsbeteiligungen (z.B. Mängelabfragen) zu den umgesetzten Maßnahmen, um schnell auf potenzielle Fehlentwicklungen reagieren zu können 	
<i>Umsetzung</i>	mittelfristig	<i>Kosten</i>

Priorisierung		
Federführung und weitere Akteure	SVH, Baulastträger	
Fördermöglichkeiten		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	R1.3 Ausgestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	

R1.2 Sichere & fahrradfreundliche Knotenpunkte

Die Führungsform an und die Ausgestaltung von Knoten sind von besonderer Bedeutung, um ein schnelles, komfortables und vor allem sicheres Fortkommen im Radwegenetz zu gewährleisten. Knotenpunkte haben außerdem ein hohes Potenzial für Unfälle. Insbesondere schlechte Sichtverhältnisse, unzureichende Verdeutlichung von Vorrangssituationen oder das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung stellen Verkehrssicherheitsprobleme dar.

Für die Knotenpunkte im Netz sind sowohl Mängel als auch mögliche Führungsformen und konkrete Maßnahmenvorschläge im Radwegekonzept (2018) hinterlegt. Auch hier orientiert sich die Regelung maßgeblich an den Aussagen von RAST 2006, ERA 2010 und StVO. Grundsätzlich soll für Radfahrende Vorrang eingerichtet und auf eine gute Erkennbarkeit der Furt sowie die guten Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr geachtet werden. Weiter wird für die Knotenpunkte konkretisiert:

- An Vorfahrtstraßen und Knotenpunkten mit LSA soll immer die Radverkehrsfurt markiert werden.
- Teilaufpflasterungen an Einmündungen untergeordneter Straßen sollen die Vorfahrt des Radverkehrs verdeutlichen und geschwindigkeitsdämpfend wirken.
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn erhöhen die Sichtbarkeit des Radverkehrs, daher sollen insbesondere an Knotenpunkten durch eine rechtzeitige Verschwenkung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn, Konflikte mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen reduziert werden.
- Überbreite Fahrstreifen an Knotenpunkte sollen dem Radverkehr mehr Sicherheit und Komfort ermöglichen; im Mischverkehr soll dem Radverkehr an Knotenpunktzufahrten ein kurzer Vorbeifahrstreifen dienen.
- An großräumigen Knotenpunkten soll eine gesonderte Radsignalisierung integriert werden.
- Freie Rechtsabbiegefahrbahnen für den Kfz-Verkehr sollen möglichst vermieden werden.
- Aufgeweitete Radaufstellbereiche (ARAs) bevorzugen den Radverkehr und erleichtern die Sortierung.

Darüber hinaus sind punktuelle Mängel erfasst und Maßnahmenvorschläge für fünf Knoten (KP Niederstraße/Schleife/Diebrocker Straße, Kreisverkehr Engerstraße/Westring, KP Mindener Str. /

Lübbestraße/Werrestraße, KP Hansastraße/Werrestraße, KP Bündler Straße/Sophienstraße) entwickelt worden (vgl. Hansestadt Herford 2018a: 60f.; Hansestadt Herford 2018b: 38ff.).

Um den Radverkehr, vor allem auf den Hauptrouten zu beschleunigen, sollte die Beschleunigung der Knoten in Hinblick auf die Wartezeiten für den Radverkehr optimiert werden. Musterlösungen für die Beschleunigung werden im Exkurs aufgezeigt.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Auf Grund ihrer Bedeutung für ein attraktives und sicheres Radwegenetz ist eine radverkehrsaffine Umgestaltung der Knoten von großer Relevanz. Umfassende Vorgaben liegen dazu bereits im Radwegenetz vor.</p> <p>Ziel dieser Maßnahme ist den Radverkehr zusätzlich zu attraktivieren indem er an Knoten beschleunigt wird. Die Prämisse, dass Sicherheit vor Schnelligkeit geht, ist aber auch hier zwingend zu berücksichtigen.</p> <p>Die Maßnahmen zur Beschleunigung sollte priorisiert an den Radhaupttrouten (vgl. Abbildung 34), im Weiteren auch rund um den Wall, der bereits heute eine Verteilerfunktion erfüllt, Anwendung finden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass langfristig eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, statt im Seitenraum vorzusehen ist. Diese langfristigen Ziele haben auch auf die Umgestaltung der Knoten Auswirkungen. Daher werden die folgenden Bausteine für die radverkehrsaffine Qualifizierung von Knotenpunkten empfohlen:</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung von Knotenpunkten mit Handlungsbedarf für eine radverkehrsaffine Umgestaltung im gesamten Herforder Stadtgebiet und Priorisierung dieser. <ul style="list-style-type: none"> ◦ Besonders entlang der Radhaupttrouten (Konzept 2022) und am Wallring, der eine Verteilerfunktion erfüllt. • Umsetzung radverkehrsaffiner Umgestaltung an prioritären Knotenpunkten <ul style="list-style-type: none"> ◦ Aufnahme der jeweiligen Knotenpunktsituation unter Fokussierung auf den Radverkehr. ◦ Durchführung von Verkehrsbeobachtungen / Verkehrszählungen ◦ Einbeziehung relevanter Akteure z.B. ADFC ◦ Entwurf von Planunterlagen nach HOAI ◦ Durchführung von Sicherheitsaudits für die Planungen, um frühzeitig Mängel in der Verkehrssicherheit zu identifizieren • In der Umsetzung: dauerhafte Berücksichtigung von

klimaresilienten Materialien, Integration von begleitender Infrastruktur • Einrichtung eines dauerhaften Umgestaltungsprogramms mit der Umgestaltung von einem Knotenpunkten pro Jahr	
Umsetzung	mittelfristig
Priorisierung	<div> <div></div> <div></div> <div></div> <div>★</div> </div>
Kosten <div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> </div>	
Federführung und weitere Akteure	
SVH	
Fördermöglichkeiten	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	
F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen K1.2 Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen	

R1.3 Ausgestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Fahrradstraßen sind Straßen, **Fahrradzonen** Gebiete abseits der Hauptverkehrsnetzes, in denen dem Radverkehr Vorrang gewährt wird. Die Nutzung durch Kraftfahrzeuge (ggf. beschränkt auf Anlieger, Anwohner etc.) wird durch entsprechende Zusatzzeichen erlaubt, wobei der Kfz-Verkehr dem Radverkehr untergeordnet ist. Die Anordnung von Fahrradstraßen eignet sich besonders gut für nicht-klassifizierte Straßen zur bevorrechtigten Führung des Radverkehrs. Besonders dort, wo aus verkehrsrechtlichen Gründen keine Radwege oder Markierungslösungen zulässig sind oder die Fahrbahnen zu schmal sind, können Fahrradstraßen eingesetzt werden. In der E Klima wird der vermehrte Einsatz von Fahrradstraßen (und Fahrradzonen) empfohlen.

Weitere Regeln und Standards für Fahrradstraßen und -zonen umfassen z. B.:

- Tempo 30 für die alle Verkehrsteilnehmenden; durch den Vorrang des Radverkehrs gibt dieser im Zweifel die Geschwindigkeit vor (gesetzlicher Sicherheitsabstand ist bei Überholvorgängen einzuhalten)
- breite gemeinsame Fahrgasse, die im Regelfall 4,50 m (4,00 m – 5,00 m), bei zusätzlichem Busverkehr 5,00 m – 6,00 m beträgt
- (mögliche) Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Knotenpunkten
- flankierende bauliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (z.B. Fahrbahneinengung)
- Öffentlichkeitsarbeit mit Hinweisen auf Regeln und Gebote in Verbindung mit Einrichtung der Fahrradstraßen

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>In der Hansestadt Herford sind bereits einige Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen (z.B. Augustastraße, Werrestraße) oder auch im Rahmen eines Verkehrsversuch als solche angeordnet (Vlothoer Straße).</p> <p>Im Rahmen der konzeptionellen Erarbeitung des Radhaupttroutennetz werden weitere Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonennetz in den Stadtteilen ergänzt werden. Diese sind großflächig in den Nebenstraßen der Stadt geplant. Im Sinne der Radverkehrsförderung sind diese Maßnahmen zu begrüßen und unbedingt zu verfolgen.</p> <p>Mit dieser geplanten umfassenden Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen kann die Stadt Herford eine Vorreiterrolle einnehmen und regional z. B. auch Standards für die Ausgestaltung von Fahrradstraßen setzen (siehe Exkurs).</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegung eines kommunalen Gestaltungsleitfadens für Fahrradstraßen und -zonen (siehe Exkurs); Abstimmung mit Kommunen der Regionen, um eine möglichst städteübergreifende Gestaltung von Fahrradstraßen zu erreichen, die eine überregionale Wiedererkennbarkeit ermöglicht. • Strategische Umsetzung der Fahrstraße- und -zonen laut Konzeption • Umsetzungsprogramm mit internen Zielen formulieren • Berücksichtigung neuer Vorgaben der kommenden ERA • Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Knoten dort, wo eine hochwertige Radverbindung (z.B. Hauptstrecke) untergeordnete Straßen (z.B. Wohnstraßen) quert • Lokal die Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs (z.B. durch modale Filter oder Einbahnstraßensysteme) prüfen • Flankierende Maßnahmen: Beteiligungsmöglichkeiten für Bürger:innen schaffen, z. B. Antrag auf beschleunigte Umsetzung geplanter Fahrradstraßen oder weitere Straßen auf eine Tauglichkeit für Fahrradstraßen prüfen lassen. • Begleitung der Einrichtung von Fahrradstraßen/-zonen durch umfassende Informationskampagnen, um alle Verkehrsteilnehmenden über die Gebote und geltenden Regeln in Fahrradstraßen zu informieren. Dies kann mit allgemeinen Informationen in der Presse sowie mittels Flyer der Fall sein, sollte vor allem aber auch vor Ort im Rahmen der Einrichtung vorgenommen werden

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>		
Federführung und weitere Akteure		SVH	
Fördermöglichkeiten			
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		K1.1 Netzzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen	

Exkurs: Ausgestaltung von Fahrradzonen/-Straßen



Vorgaben der Stadt Herford zu Fahrradstraßen/-zonen

- **Regelung des Kfz-Verkehrs innerhalb der Fahrradzonen/-straßen**
 - Kfz-Verkehr wird möglichst auf Anlieger beschränkt
 - Ggf. Modale Filter zur Einschränkung des Kfz-Verkehr und ÖPNV
 - "rechts vor links" i Fahrradzonen (außer anders angeordnet)
- **Fahrgasse**
 - Mind. 4,75 m (2,25 m Kfz + 1,5 m Sicherheitsabstand + 1,0 m Radfahrender)
 - Bei geringerer Dimensionierung: keine Ausweisung als Fahrradstraßen oder der Kfz-Verkehr konsequent Reduzierung des Kfz-Verkehrs
- **Ruhender Kfz-Verkehr:**
 - Verlagerung des ruhenden Verkehres auf Privatflächen, Quartiersstellplätze oder angrenzende Straßen + Kfz-Parken nur in dafür vorgesehenen Flächen

Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Wichtig für die Gestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen ist, dass sie als solche erkannt werden. So wird die objektive und subjektive Sicherheit gefördert.

Bundesweit einheitliche Regelungen zur Ausgestaltung der Fahrradstraßen und Zonen, liegt nicht vor.

Vorgaben zur Gestaltung von Fahrradstraßen (StVO und VW-StVO)⁹

- Beginn und Ende werden mit der entsprechenden Beschilderung gekennzeichnet: s Fahrradstraße (244.1/244.2) oder Fahrradzone (244.3/244.4).
- Ggf. Fahrbahnverengungen durch Vorgezogenen Seitenräumen /Markierungen besonders im Eingangsbereich

Netzeinbindung (Anfang und Ende der Fahrradzone/-straße)

- **Anfang der Fahrradzone/-straße:**
Verkehrszeichen 244.1/244.3 als Piktogramm auf der Fahrbahn anbringen + Eingangsbereich rot einfärben.

Streckenabschnitte & Markierung

- **Fahrradstraße:**
Randmarkierung der Fahrbahn mit rote Linie als Schmalstrich + ergänzendes Fahrradpiktogramm im Straßenverlauf
- **Fahrradzone:**
Linienhafte Randmarkierung kann hier nichteingesetzt werden!

⁹ AGFS 2023: 16

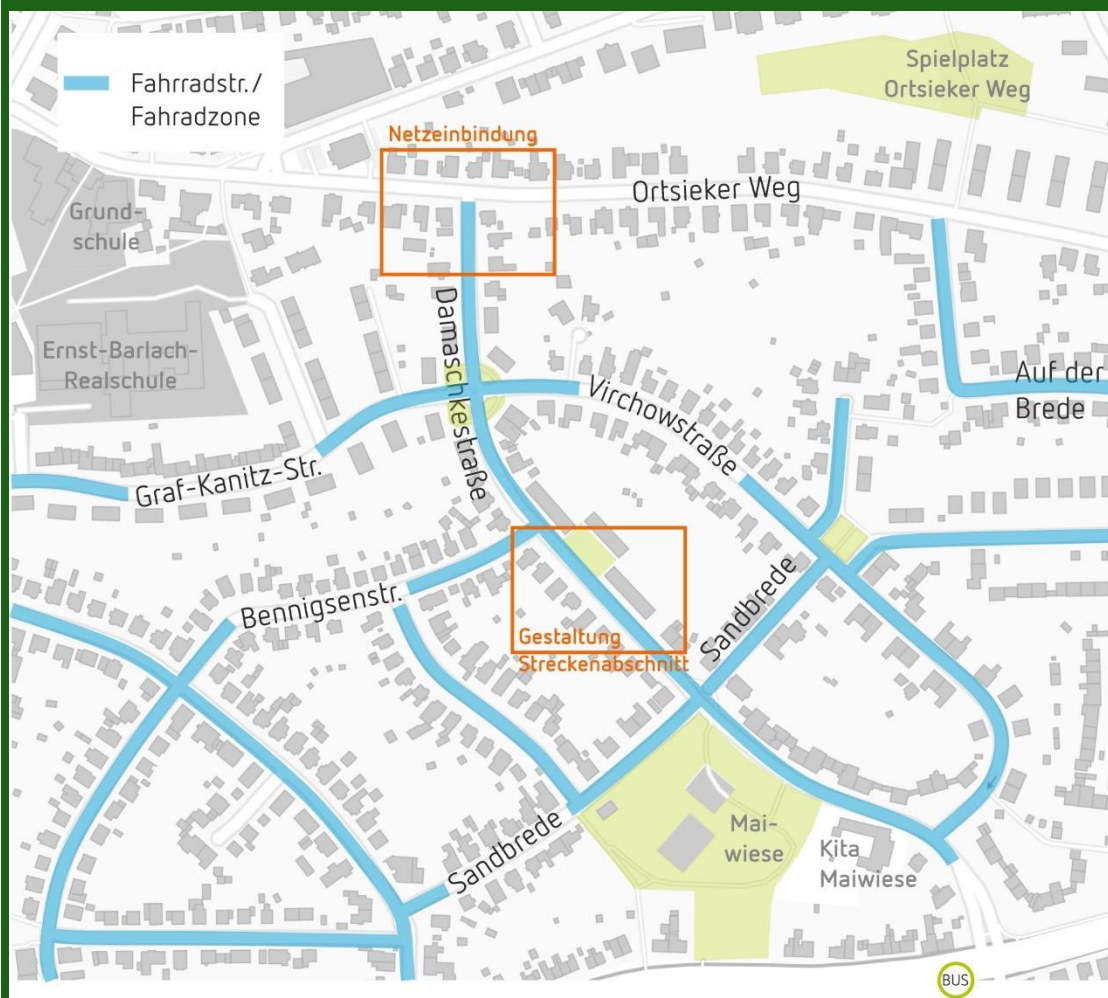
In regelmäßigen Abständen und insbesondere an Kreuzungen ist das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn anzubringen.

- **Ruhender Verkehr (MIV) (Fahrradstraße und -zone):**
Parkstände sind zu markieren, nur längs und einseitig anzuordnen.
Die Parkstandmarkierung (Zeichen 295 StVO) ist mit einem durchgezogenen Breitstrich (Breite 0,25 m) anzuordnen.
Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m festzusetzen.

Knotenpunkte

- Fahrradzonen: üblicherweise gilt rechts-vor-links
- Fahrradstraße:
Der Fahrradstraße ist an Kreuzungen möglichst ein Vorrang einzurichten und die Fahrbahn im Kreuzungsbereich rot einfärben sowie mit einem Radpiktogramm ergänzen.

Umsetzungsbeispiel: Fahrradzone rund um die Damaske Straße



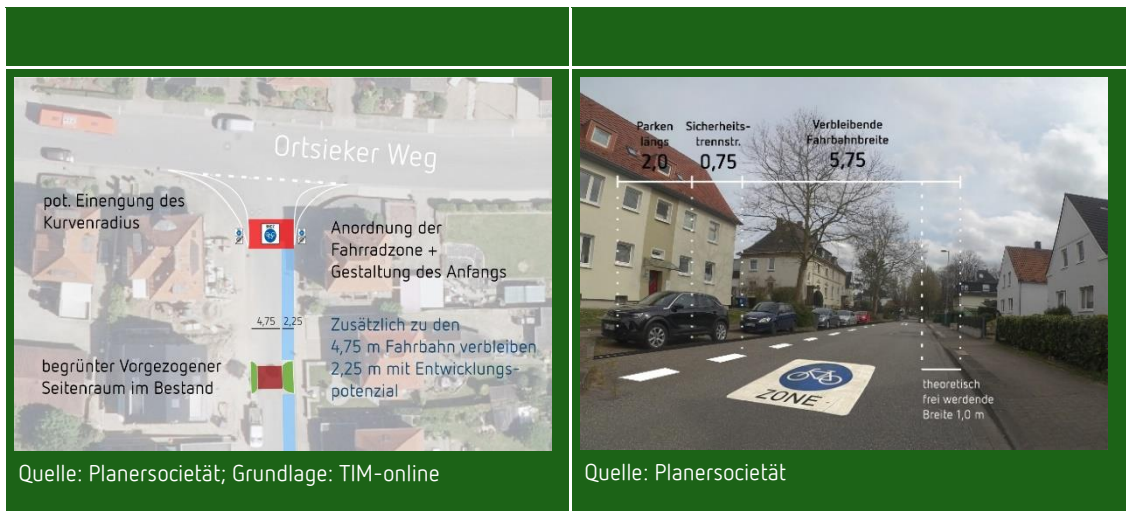
Bestand

Ausgestaltung der Fahrradzone

- Die Wohnstraßen rund um die Damaschkestraße sind im Bestand als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Perspektivisch soll eine Fahrradzone bzw. Fahrradstraßen statt der Tempo-30-Zone eingerichtet werden (nach Radhaupttroutekonzept)
- Damaschkestraße im Bestand:
Breite Fahrgasse mit mindestens $\geq 7,0$ m Breite.
Entlang des Straßenverlaufs befinden sich mehrere vorgezogene Seitenräume (diese sind entweder begrünt oder dienen der Querung, wie z.B. an der Kreuzung Damaschkestr./Sandb-rede) als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen.
Im zentralen Bereich sind Parkstände baulich gestaltet bzw. markiert (längs und schräg zur Fahrgasse).
- Verkehrsrechtlich notwendiges Anbringen der Verkehrszeichen 244.3 und 244.4 am Anfang/Ende der Fahrradzone
- **Netzeinbindung:**
Eingangsbereiche der Fahrradzone rot einfärben; ggf. zusätzliche Verkehrsberuhigende Maßnahmen ergänzen, wie die Gehwegüberfahrt an der Schönfeldstraße oder vorgezogene Seitenbereiche, wie an der Damaschkestraße selbst.
- **Markierungen**
regelmäßiges aufbringen des Piktogramms „Fahrradzone“ auf der Fahrbahn“
- **Ordnung des ruhenden Verkehrs**
Markierung von Parkständen auf der Damaschkestraße (wenn, dann) auf der östlichen Straßenseite + Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr 0,75 m

Schräge Parkstände möglichst entfernen, sonst breiteren Sicherheitstrennstreifen (1,0 m) einziehen.

In den Nebenstraßen wird die Umsetzung von ruhendem Verkehr im Straßenraum wird schwierig und muss durch Maßnahmen, wie eine Verlagerung des Parkflächen oder einer Einrichtung von Einbahnstraßen ergänzt werden.
- **Potenziale durch die Einrichtung einer Fahrradzone:**
Umverteilung des Verkehrsraums insbesondere durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs. Flächen können z.B. dem Fußverkehr oder Begrünung zugeordnet werden.



R1.4 Flexibles Handeln durch Verkehrsversuche

Bei Verkehrsversuchen handelt es sich um zeitweilig veranlasste Maßnahmen. Sie werden durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet und können die Nutzung von Straßen bzw. Straßenabschnitten beschränken oder verbieten und somit das Verkehrsgeschehen verändern. Sie dienen der Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der StVO).

In der Stadt Herford laufen im Zusammenhang mit dem Radverkehr aktuell zwei Verkehrsversuche. Auf der Vlothoer Straße ist im Bereich des Bildungscampus bzw. des Königin-Mathilde-Gymnasiums temporär eine Fahrradstraße eingerichtet worden. Auf der Mindener Straße ist, in den Abschnitten in denen sie als Gemeindestraße klassifiziert ist, jeweils eine Richtungsfahrbahn dem Radverkehr gewidmet. Statt insgesamt vier Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind je zwei für den Kfz- und den Radverkehr ausgewiesen.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Durch die beschriebenen Verkehrsversuche in Herford kann der praktische Erfolg einer Maßnahme abschätzbar bzw. messbar gemacht werden. Gleichzeitig können die Verkehrsversuche als öffentlichkeitswirksame Maßnahme fungieren, die Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr generiert.</p> <p>Empfohlen wird, dass besonders im Hinblick auf die positiven Erfahrungen, in der Stadt weitere Verkehrsversuche durchgeführt werden. Dabei können beispielsweise entlang der empfohlenen Radhaupttrouten (vgl. Maßnahme R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung) Maßnahmen erprobt werden. Dazu zählen weitere Fahrradstraßen, (gesicherte) Radfahrstreifen oder die Einrichtung einer grünen Welle für den Radverkehr.</p>

Bausteine

- Identifizierung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die erprobt werden sollen und können (z.B. Fahrradstraßen, temporäre Umverteilung von Straßenräumen, Grüne-Welle für den Radverkehr, dauerhaft Grün, Pop-up-Lanes, etc.)
- Identifizieren von Straßenräumen für Verkehrsversuche
 - Orientierung an den vorliegenden Radverkehrskonzepten und den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen
 - durch Beteiligung der Bürger:innen
 - anhand von Wegen vulnerabler Gruppen z.B. im Bereich von Schulen und Kindergärten
- öffentlichkeitswirksame Vermarktung von Verkehrsversuchen und deren Ergebnissen, um Aufmerksamkeit für das jeweilige Thema sowie die Mobilitätswende an sich zu generieren (vgl. Maßnahme
- Q4.2 Öffentlichkeits- und **Pressearbeit**)

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div></div>		
Föderführung und weitere Akteure		SVH	
Fördermöglichkeiten			
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung	

6.3.2 Begleitende Radverkehrsinfrastruktur & Service

Parallel zur streckenbezogenen Infrastruktur (vgl. Kapitel 6.3.1) beinhaltet eine ganzheitliche Radverkehrsförderung ebenso den Ausbau begleitender Radverkehrsinfrastrukturen und Service-Angeboten. Neben reinen baulichen Maßnahmen wie z.B. die Errichtung von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen, die Steigerung des Komforts im Radverkehr und die Implementierung eines Wegweisungssystems, haben auch organisatorische Aufgaben der Kommune Relevanz, um den Radverkehr und seine Infrastruktur ganzjährig komfortabel und sicher zu gestalten.

R2.1 Ausbau und Unterhalt von Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente

Zentraler Baustein der begleitenden Radverkehrsinfrastruktur sind Abstellmöglichkeiten und das Angebot zusätzlicher Ausstattungselemente. Eine bedarfsgerechte Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten hat in der Radverkehrsförderung eine hohe Bedeutung. Studien haben ergeben, dass die Bedingungen zum Abstellen eines Fahrzeuges

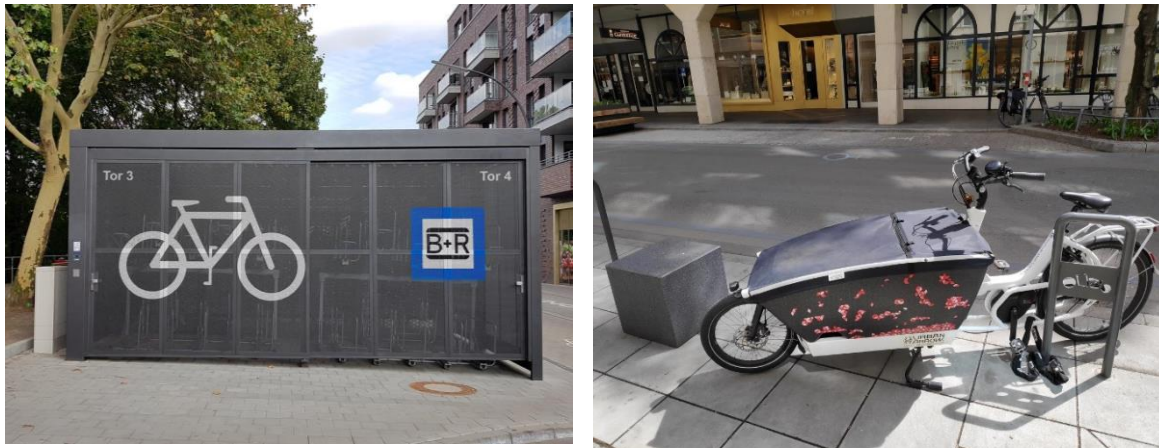
am Quell- und Zielort großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad nicht genutzt oder ungeordnet abgestellt wird und somit ggf. ein Hindernis für weitere Verkehrsarten darstellt. Durch die zunehmende Anzahl von wertigen Fahrrädern (z.B. Pedelecs) und breiteren Sonderfahrrädern (z.B. Lastenrädern) steigen auch die Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten. Diese sind bei der Ausgestaltung der Anlagen zu berücksichtigen.

Abbildung 35: überdachte Anlehnbügel und Schließfächer in Zentrumsnähe (links) und öffentliche Station mit Fahrradwerkzeugen (rechts)



Zusätzlich besteht die Möglichkeit durch weitere Service- und Dienstleistungen eine ganzheitliche Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Service- und Dienstleistungen sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse des Radfahrens abbauen können und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestalten. In der Umsetzung haben sich dezentrale Service-Angebote, die prioritär entlang des definierten Radroutennetzes entstehen sollten, bewährt. Hierzu zählen beispielsweise öffentliche Luftpumpen, Fahrradwerkzeug oder Gepäckschließfächer (vgl. Abbildung 35 und Abbildung 36), die dazu beitragen, dass Radfahren in Herford attraktiver wird. In Abbildung 37 wird eine Grundausstattung und mögliche zusätzliche Ausstattungselemente von Radabstellanlagen für verschiedene Zielorte im Stadtgebiet definiert. Je nach Zweck des Abstellens des Fahrrads ergibt sich eine unterschiedliche Parkdauer und woraus unterschiedliche Ansprüche an die Radabstellanlage und den Bedarf zusätzlicher Ausstattungselemente resultieren.

Abbildung 36: abschließbare B+R-Station (links) und Radabstellanlage für Lastenräder (rechts)



Serviceangebote können sowohl zur Selbstbedienung oder als Dienstleistung in das System integriert werden. Beispielsweise gibt es in der Radstation am Herforder Bahnhof neben der Möglichkeit des sicheren Abstellens des Fahrrads ebenso einen Reparaturservice und eine frei zugängliche Luftpumpe. Servicestationen sollten insbesondere an Mobilstationen (vgl. Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen) integriert werden und darüber hinaus an größeren Radabstellanlagen. Da die Servicestationen für Radfahrende eine besondere Bedeutung haben, ist eine Einrichtung ebenso entlang von Freizeitrouten und ggf. an Freizeitzielen zu empfehlen.

Abbildung 37: Qualitätsstandards von Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungsmerkmale

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	  	
		Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden		
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Bahnhöfe mit RE-Halt (Service-Station)	Mehrere Stunden, Tagesparken	       	
	Bahnhofsvorplatz/-umfeld		 	  
	Bushaltestelle			
	Wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz		 	
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	    	
	zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Std., kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
	Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
Bildungseinrichtungen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	 



Reine Anschließfunktion



Luftpumpe



Gepäckaufbewahrung



Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)



Werkzeug



Abstellanlagen für Lastenräder



Überdachte Anlage



Lademöglichkeit



Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)

Quelle: Planersocietät

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Zum Thema Fahrradparken liegt der Stadt Herford für die Innenstadt bereits ein Konzept vor (Fahrradparken in Herford. Konzept für Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich, 2016). Der Bahnhof wird hier als Ort mit höchstem Handlungsbedarf identifiziert. Die Maßnahmenvorschläge umfassen die Schaffung von kostenlosen Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofs (inkl. Vorschläge für Standorte), die Errichtung von Fahrradboxen und die Schaffung von Auflademöglichkeiten für Elektrofahräder.¹⁰</p> <p>In Bezug auf zwei der Handlungsfelder aus dem Konzept fürs Fahrradparken ist die Stadt bereits tätig geworden: im Verlauf des Jahres 2023 sollen Radabstellanlagen am Bahnhof realisiert werden. Statt dem ermittelten Bedarf von 85 Radabstellanlagen, werden aus städtebaulichen Gründen zunächst nur 30 im Bereich des Bahnhofsumfelds realisiert werden (vgl. Ratsinformationssystem). Außerdem sollen Fahrradboxen an drei Standorten (H20, Frühherrenhaus, voraussichtlich Gänsemarkt) realisiert werden.</p> <p>Nach gutachterlicher Einschätzung bietet das Konzept für Fahrradabstellanlagen einen guten Überblick über die Situation in der Innenstadt. Die Handlungsbedarfe müssen über diese hinaus im gesamten Stadtgebiet in den Blick genommen werden, insbesondere an öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, in Stadtteilzentren oder Freizeitzielen. Aus der Bestandsanalyse und der Bürgerbeteiligung sowie unter Berücksichtigung des Vernetzungsgedankens ergibt sich aus gutachterlich Sicht allerdings weiterführender Handlungsbedarf. Dieser lässt sich in fünf zentrale Themen untergliedern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ersatz bestehender Vorderradklemmen mit höherwertigen Radabstellanlagen z.B. Anlehnbügel • Angebotsausweitung von Radabstellanlagen in der Innenstadt • Angebotsausweitung an weiteren wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Freizeitziele, Stadtteilzentren, soziale & kulturelle Einrichtungen, Bildungsstandorte etc.) • Angebotsausweitung an Bushaltestellen (vgl. Maßnahme • • Ö3.2 Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen) und Mobilstationen (vgl. Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen)

¹⁰ Fahrradparken in Herford 2016: 39-46

- Bereitstellung weiterer Service-Angebote für den Radverkehr (vgl. Abbildung 37) an gemeinsamen Standorten mit Radabstellanlagen sowie auch unabhängig von diesen

Bezüglich der Qualitäten von Radabstellanlagen und weiterer Service-Angebote gilt es die oben dargestellten Inhalte und die Abbildung 37 zu berücksichtigen. An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten sollten Fahrradabstellanlagen möglichst in Mobilstationen (vgl. Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen) integriert werden, die auch Reparatur- und E-Lademöglichkeiten bieten.

Bausteine

- Fortführung der Bestrebungen zur Umsetzung des Konzepts „Fahrradparken in Herford“, insbesondere die Schaffung weiterer Abstellanlagen am Bahnhof
- Ersatz der veralteten Vorderradhalter durch moderne Anlehnbügel, priorisiert in der Innenstadt, an Schulen und Freizeiteinrichtungen.
- bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen, v.a. auch in den Ortsteilen, an Nahversorgern, Schulen, Kitas, in Gewerbegebieten und Einkaufsstraßen.
- Berücksichtigung von Lastenrädern und Kinderanhängern bei der Dimensionierung der Abstellanlagen
- an Zielorten mit voraussichtlich längerer Aufenthaltsdauer, sollte eine Überdachung der Abstellanlage erfolgen (z.B. an Freizeiteinrichtungen oder am Bahnhof)
- flexiblere Gestaltung des Angebots der Radstation am Bahnhof und Intensivierung der zugehörigen Vermarktung
- bedarfsgerechte Schaffung von Abstellanlagen mit umfassender Ausstattung zur besseren Vernetzung des Umweltverbundes sowie zum Komfortgewinn im Radverkehr
- Fahrradabstellanlagen und deren Qualitäten in der kommunalen Stellplatzsatzung hinterlegen (vgl. Maßnahme **K3.4 Kommunale Stellplatzsatzung**)
- Serviceangebote entsprechend der Qualitätsstandards (Abbildung 37) anbieten
- zusätzliche Servicestationen unabhängig von Abstellanlagen an wichtigen Hauptrouten und Freizeitrouten installieren

Umsetzung	Kurzfristig	Kosten
-----------	-------------	--------

Eine weitere Möglichkeit zum Komfortgewinn für den Radverkehr bieten sogenannte Wurfmülleimer. Diese werden entlang von Radwegen schräg mit Öffnung zum Radfahrenden aufgestellt und ermöglichen so den Einwurf von Müll während der Fahrt. Aufgrund insgesamt geringen Nutzens werden diese hier nur ergänzend genannt und nicht in die strategische Maßnahmenumsetzung einbezogen. Sofern dennoch Wurfmülleimer im Stadtgebiet Anwendung finden sollen, wird empfohlen, diese lediglich auf eigenständig geführten Radwegen oder auf Freizeitwegen zu errichten, da sie im Mischverkehr bzw. im Stadtverkehr zu Unfällen führen könnten.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern	
<i>Beschreibung</i>	<p>An Knotenpunkten muss der Radverkehr in Herford – ebenso wie die anderen Verkehrsarten – oftmals auf die nächste Grünphase warten. Daher sollten die oben dargestellten Möglichkeiten zur Komfortsteigerung an Knotenpunkten zunächst probeweise an einigen Stellen eingeführt werden und nach erfolgreicher Erprobung sukzessive auch an weiteren Knotenpunkten errichtet werden.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung stark vom Radverkehr frequentierter Knotenpunkte und Querungen • Identifizierung von Knotenpunkten und Querungen an welchen es aufgrund der Umlaufzeiten der LSA zu längeren Wartezeiten für den Radverkehr kommen kann • Prüfung der Einrichtung einer wettersensitiven Steuerung von LSA¹¹ • Priorisierung der identifizierten Knotenpunkte und Querungen bzgl. des Handlungsbedarfs der Einrichtung oben dargestellter Komfortelemente • ggf. Beteiligung einschlägiger Akteure zur Einholung von Hinweisen bzgl. der Standorte • Rückkoppelung der identifizierten Standorte mit dem Hauptrouennetz • Errichtung von fünf Trittbrettern/Haltegriffen (vorzugsweise Trittbretter) im Jahre 2023 im Sinne eines Pilotprojektes • Errichtung weiterer Trittbretter/Haltegriffe (vorzugsweise Trittbretter) in den folgenden Jahren 	
<i>Umsetzung</i>	kurzfristig	<i>Kosten</i>

¹¹ https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Oldenburg-Radler-Ampel-schaltet-bei-schlechtem-Wetter-auf-gruen,aktuelloldenburg11092.html

Priorisierung		
Federführung und weitere Akteure	SVH	
Fördermöglichkeiten		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	R1.2 K1.2 Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen	

R2.3 Beschilderung des Radwegenetzes

Um Radfahrenden ein lückenloses Wegenetz, aber auch eine unkomplizierte Wegweisung zu Radabstellanlagen oder attraktiven Zielen zu ermöglichen, ist eine selbsterklärende Beschilderung notwendig. Mittelfristig ergibt sich durch das in Aufstellung befindliche Hauptroutenkonzept sowie durch den Bau der neuen Radschnellwege RS 3 OWL und RSL OWL 2.0RS ein Bedarf nach zusätzlicher, verständlicher und einheitlicher Beschilderung in Herford. Die bereits vorhandene Beschilderung des Knotenpunktsystems sowie der landesweiten Radverkehrswegweisung des Landes NRW kann in Herford für eine bessere Orientierung und eine verbesserte Akzeptanz des Radverkehrs im Alltag ergänzt werden. Eine stadteigene Wegweisung mit besonderen Zielen und relevanten Infrastrukturen (z.B. Radabstellanlagen, Elektroladestationen, Radstationen oder Mobilpunkte) fördern den Radverkehr und machen ihn im Stadtbild sichtbar. Besonders Personen, die nicht ortsansässig sind, werden zu ihrem Ziel geleitet und können zusätzliche Informationen zu weiteren Zielorten erhalten. So werden neben dem Alltagsradverkehr auch der Freizeitradverkehr und der Radtourismus gefördert.

Die Radverkehrswegweisung in NRW kombiniert die ziel- und routenorientierte Wegweisung miteinander. Sie wird daher sowohl den Bedürfnissen des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs gerecht. Zielorientierte Radfahrer:innen bevorzugen überwiegend den kürzesten bzw. schnellsten Weg – das Erreichen des Ziels steht im Vordergrund. Die zielorientierte Wegweisung benennt daher jeweils das nächste Fern- und Nahziel auf der Route und gibt deren Entfernung gemessen vom aktuellen Standort an. Routenorientierte Radfahrer:innen suchen landschaftsbezogene Erholung – hier ist der Weg das Ziel. Die routenorientierte Wegweisung kennzeichnet daher mit einem routenspezifischen Symbol attraktive, touristische Routen, die über diesen Streckenabschnitt verlaufen.

Ein Beispiel für Radverkehrswegweisung ist das in NRW bekannte Knotenpunktsystem (vgl. Abbildung 39), das ursprünglich in Belgien und den Niederlanden entwickelt wurde. Es handelt sich dabei um ein Wegeleitsystem in der Fläche, dass für allem auf touristischen und Freizeitrouten Anwendung findet. Dabei werden in einer wabenartigen Struktur Netzknoten (Knotenpunkte) errichtet. Laut HBR NRW ist die „Ausweisung in radtouristisch größeren Destinationen [d. h. beispielsweise auf Kreisebene] sinnvoll“¹². In der Nachbarstadt Bielefeld und dem Kreis Minden-Lübbecke

¹² HBR NRW 2017: 32

gibt es bereits ein Knotenpunktsystem, weshalb durch das Fehlen des Knotenpunktsystem im Kreis Herford eine Lücke im regionalen Netz besteht.

In NRW besteht mit der Broschüre „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (HBR NRW) für alle Akteur:innen eine Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege der Radverkehrswegweisung. Die HBR NRW spezifizieren die Inhalte des bundesweiten „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV für Nordrhein-Westfalen.

Abbildung 39: Wegweisung gemäß Knotenpunktsystem NRW



Zielsystem	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
Beschreibung	<p>Das vorgesehene Herforder Radwegenetz dient als Grundlage für die Ausweisung. Im Rahmen der Umsetzung des Radhaupttroutennetzes (vgl. Kapitel 6.3.1) sind die wichtigen kommunalen Routen auszuweisen und Schnittstellen zu bestehenden sowie geplanten Freizeitrouten zu integrieren. Ferner gilt es besondere Ziele des Alltags, Mobilstationen und Service-Angebote gesondert auszuschildern.</p> <p>Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einrichtung eines Knotenpunktsystems für die Stadt Herford und potenziell für den Kreis Herford in Abstimmung an die Knotenpunktsysteme der angrenzenden Städte und Kreise • Identifikation von Barrieren für den Radverkehr, z. B. Räume mit Steigung, Gleise, Hauptverkehrsstraßen etc. – hier kann die Wegweisung ggf. auf alternative Routen ausgewiesen werden • ggfs. Ergänzung der Beschilderung durch (farbliche) Bodenmarkierungen

- Ergänzung von Übersichtskarten des Knotenpunktsystems bzw. Radwegenetzes an wichtigen Stellen z.B. entlang von Freizeitrouten, an Mobilstationen etc.

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>		
Federführung und weitere Akteure		SVH,	
Fördermöglichkeiten			
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr	

R2.4 Instandhaltung, Pflege & Winterdienst

Instandhaltung, Pflege und Winterdienst sind elementar für einen komfortablen und alltagstauglichen Radverkehr. Langfristige Instandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise die Wiederherstellung von Oberflächen und Markierungen, die Reinigung und der Austausch von Verkehrsschildern (z.B., wenn diese verblasst sind) haben ebenso wie die Qualität der Durchführung eine hohe Bedeutung. So sollten beispielsweise Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich der Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen (vgl. Maßnahme **R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung**) gleichkommen. Regelmäßige bzw. saisonale Pflegearbeiten, wie Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst sind analog zu den Fahrbahnen auch für die Radwegeinfrastruktur durchzuführen und stellen wichtige Daueraufgaben dar. Damit bleibt das Rad auch witterungsunabhängig benutzbar und Alleinunfällen wird entgegengewirkt. Die Priorisierung von Winterdienst und Pflege ist entsprechend der Hierarchisierung des Netzes vorzunehmen. Hauptrouten gemäß des Radwegenetzes als besonders wichtige Radwegeverbindungen mit z. T. überörtlicher Bedeutung sind Nebenrouten vorzuziehen.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Verschmutzungen, Oberflächenmängel sowie Laub und Schnee sind Hemmnisse für den Radverkehr und schränken den Komfort sowie die Verkehrssicherheit ein. Aus der Bestandsanalyse sowie aus der Bürgerbeteiligung geht insbesondere hervor, dass Oberflächenmängel wie z.B. Schlaglöcher, Wurzelschäden, Schäden im Pflaster sowie nicht mehr erkenntliche Bodenmarkierungen die Qualitäten der bestehenden Radinfrastruktur deutlich verschlechtern (vgl. Zwischenbericht).</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung und klare Zuteilung der Zuständigkeiten zwischen Stadt und Kreis Herford sowie Straßen.NRW • Monitoring und Instandhaltungsmanagement: Fortführung der

systematischen und elektronischen Zustandserfassung der Radverkehrsinfrastruktur unter Einbezug des bestehenden Meldesystems („Radsammler“) (vgl. Maßnahme R3.1 Fortführung des Radsammlers)

- Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend ihrer Bedeutung im Radwegenetz und Kommunikation der geplanten Maßnahmen (z.B. zusätzlich über eine neue Online-Karte, auf der geplante Maßnahmen dargestellt sind)
- Reinigungs- und Winterdienst: regelmäßige Reinigung durchführen, saisonal verstärkt; Winterdienst auf Radwegen, ggf. priorisiert (z.B. auf Schulwegen und Radhaupttrouten)

Umsetzung	Kurzfristig, Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Straßen.NRW	
Fördermöglichkeiten			
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			

R2.5 Baustellenführung

Bei Baustellen, die die Radverkehrsführung beeinträchtigen, ist der Radverkehr in die Planung der Baustelle einzubeziehen. Baustellen müssen für Radfahrende früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen sind frühzeitig anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle herzustellen. So kann weiterhin eine (möglichst) durchgängige, komfortable und vor allem sichere Fahrt gewährleistet werden. Gleichzeitig ist die Führung und Ausweisung ein wichtiges Signal für die Bedeutung, die dem Radverkehr kommunal zugesprochen wird. Besonderer Fokus wird auf die sichere Einrichtung von Baustellen gelegt. Dabei geht der Schutz von Fuß- und Radverkehr der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs und dem Erhalt von Stellplätzen vor. Dienstleistende zur Einrichtung von Baustellen werden angewiesen, bei der Konzeption und dem Aufbau die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen und ggf. ergänzende Maßnahmen wie Absperrungen im Umfeld durchzuführen.

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. AGFS¹³ hat im Jahre 2009 eine Broschüre mit Hinweisen zur Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen herausgegeben. Diese Broschüre stellt Anforderung von zu Fuß Gehenden und des Radverkehrs an Baustellen dar und zeigt standardisierte Baustellensituationen.

¹³ AGFS 2009: Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen. Hinweise für alle Baustellenabsicherung befassten Personen.

Zielsystem	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln	
Beschreibung	<p>Die Hansestadt Herford unterstützt bei der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung im Genehmigungsverfahren und kontrolliert die eingerichteten Baustellen regelmäßig. Die Verkehrsüberwachung ahndet verstärkt und konsequent bei Verkehrssicherheitsverstößen in Baustellenbereichen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none">• Aufbau einer internen Kommunikationsstruktur und Sensibilisierung betroffener Abteilungen/Akteure für die Belange einer sachgerechten Baustellenführung (z.B. bestehend aus der Tiefbauabteilung, Abteilung Bauaufsicht & Denkmalschutz, Betriebsleitung Immobilien- und Abwasser-Betrieb Herford, Abteilung Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung, Abteilung Stadtplanung, Grünflächen und Geodaten)• frühzeitige Einbeziehung des Radverkehrs bei der Planung von Baustellen und entsprechende Gestaltung der Baustellen (Hinweisschilder oder Markierungen für die Radverkehrsführung)• Erteilung von Hinweisen zu den Belangen des Fuß- und Radverkehrs an externe Dienstleister bei der Einrichtung von Baustellen• Freihaltung der Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen, u.Ä. (RSA – Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen) bei der Einrichtung von Baustellen oder veranstaltungsbedingten Umleitungen• Kontrolle der eingerichteten Baustellen und Ahndung von Verkehrssicherheitsverstößen	
Umsetzung	kurzfristig	<div>Kosten<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> ★	
Federführung und weitere Akteure		
Fördermöglichkeiten		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<div>Q1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit</div> <div>Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit</div>	

6.3.3 Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

R3.1 Fortführung des Radsammlers

Mängel in der Radinfrastruktur haben einen erheblichen Einfluss auf dessen Qualität. Für Städte und deren Verwaltungen ist es jedoch vielfach nicht möglich, die Radinfrastruktur des gesamten Stadtgebietes regelmäßig auf Mängel und Schäden hin zu überprüfen. Die Bevölkerung, insbesondere Radfahrende, nutzen die vorhandene Radinfrastruktur tagtäglich. Den Nutzenden fallen somit Probleme, Mängel und Schäden durch eigene Erfahrungen auf, wodurch sich das Potenzial ergibt dieses Alltagswissen zu sammeln und zu nutzen. Onlinebasierte Mängelmelder haben sich hier in der Vergangenheit als bewährtes Mittel dargestellt. Bürger:innen können hier über eine interaktive Karte Hinweise direkt räumlich verorten und einen schriftlichen Kommentar hinterlassen.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Stadt Herford nutzt seit Mai 2021 den „Radsammler“, dessen Laufzeit bereits verlängert wurde. Für die Verstetigung der Sammlung von Anregungen und Hinweisen bestehen zwei Möglichkeiten. Der Radsammler kann entweder dauerhaft bzw. über mehrere Jahre hinweg öffentlich erreichbar sein oder andernfalls saisonal aufgesetzt werden. Bei einem saisonalen Angebot bietet sich die Möglichkeit, im Frühling und Sommer Radverkehrsthemen abzufragen und im Herbst und Winter Hinweise bezüglich des subjektiven Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum zu sammeln (vgl. Maßnahme F3.2 Subjektives Sicherheitsgefühl stärken).</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstellung und Auswertung der bisher über den Radsammler eingegangenen Hinweise • Strategieentwicklung „Mängelmelder“ in Verbindung mit der Abfrage zu Mängeln im öffentlichen Raum bezüglich des subjektiven Sicherheitsempfindens (vgl. Maßnahme F3.2 Subjektives Sicherheitsgefühl stärken) oder bezüglich Schäden an Stadtmobiliar, Bedarf an Sitzgelegenheiten (siehe Exkurs beSitzbare Stadt), starke Hitzebelastung in Sommermonaten. • Umsetzung der entwickelten Strategie • Bewertung der eingegangenen Hinweise und Anregungen daraufhin, ob eine erhöhte Dringlichkeit/Gefahrenlage besteht • Prüfung durch welche kurzfristigen, langfristigen, größeren und kleineren Maßnahmen der jeweils vorliegende Mangel behoben werden kann bzw. wie eine Verbesserung erreicht werden kann • Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen

<ul style="list-style-type: none"> • Einplanung eines Budgets im Finanzhaushalt, um flexibel und kurzfristig kleinere Mängel und Schäden beheben zu können • Veröffentlichung umgesetzter Maßnahmen über städtische Kanäle 	
Umsetzung	Kurzfristig, Daueraufgabe
Priorisierung	<div> <div></div> <div></div> <div></div> <div>★</div> </div>
Kosten	
<div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> </div>	
Federführung und weitere Akteure	SVH
Fördermöglichkeiten	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<p>Q1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit</p> <p>Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford</p>

R3.2 Kampagnen zum Bewerben des Radverkehrs

Das Ziel den Umweltverbund und nähräumlich insbesondere den Radverkehr zu stärken erfordert eine Verhaltensänderung der Bürger:innen. Eine gute Infrastruktur und flankierende Services sind dafür wesentlich. Diese sind zusätzlich durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zu begleiten (vgl. Maßnahmen zur Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit). Um für den Umstieg auf den Umweltverbund zu sensibilisieren, müssen dessen Alternativen positiv vermarktet werden. Kommunale Vertreter:innen können und sollten dabei eine Vorbildfunktion einnehmen. Hierfür ist zum Beispiel die bundesweite Aktion „Stadtradeln“ geeignet, an der die Stadt Herford in der Vergangenheit bereits teilgenommen hat.

Zielsystem	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
Beschreibung	<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung an Öffentlichkeitskampagnen zur Bewerbung des Umweltverbundes, z. B. der AGFS und des Zukunftsnetzes • Verstetigung der Teilnahme am STADTRADELN • Einführung weiterer Aktionen wie z.B. Herforder Fahrradwoche mit besonderen radbezogenen Angeboten wie z.B. kostenloser Fahrradcheck, Organisation gemeinsamer Radtouren, Marktstände mit der Möglichkeit z.B. ein Lastenrad auszuprobieren • Beteiligung an Kampagnen zur Steigerung der Verkehrssicherheit • Initiierung geeigneter Kampagnen zur Steigerung der Regelkenntnis und der Rücksichtnahme (z.B. Regelquiz, Verkehrsregel der Woche), beispielsweise an Schulen

- Aktive Bewerbung von neuen Angeboten und Infrastrukturprojekten, auch in den neuen Medien
- Veranstaltung und Wiederholung von Aktionstagen (z.B. ohne auto mobil, Parking Day, Europäische Woche der Mobilität)
- Verteilung von Give-Aways (z.B. Reflektoren)
- Ausbau und Aktualisierung von Radverkehrsthemen auf der Webseite z.B. umgesetzte Maßnahmen, Bewerbung von Aktionen und Angeboten, Netzkarten etc.

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			

Federführung und weitere Akteure

Fördermöglichkeiten

Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten

6.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Herford ist insgesamt gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Stauungen und verlängerte Wartezeiten an Ampeln treten nur punktuell in den Berufsverkehrsspitzen auf. Während viele der Wohngebiete bereits Teil der flächenhaften Verkehrsberuhigung sind, ist das Herforder Vorrangstraßennetz nach wie vor sehr großzügig bemessen. Das heißt, dass zahlreiche, z.T. parallel verlaufende Straßen Teil des Vorrangstraßennetzes sind und in diesen Bereichen noch keine bündelnde Funktion erkennbar wird. Viele dieser Vorrangstraßen sind in ihrer Gestaltung funktional auf den Autoverkehr ausgerichtet. Dies führt zu einer Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualitäten, zieht Trennwirkungen für Fuß- und Radverkehr nach sich und lässt entsprechende heutige Standards i.d.R. nicht zu. Die Möglichkeiten einer nahmobilitätsorientierten Straßenraumgestaltung hängt daher auch von Potenzialen ab, die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Mit entsprechenden Entlastungen würde auch die Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen einhergehen.

In der Herforder Innenstadt sind vermehrt verkehrsberuhigende Ansätze erkennbar und der ruhende Kfz-Verkehr der Innenstadt wurde in einer städtischen Parkraumuntersuchung bereits untersucht. Gutachterlich sind die heterogenen Bewirtschaftungsformen, die z.T. auch kostenfreies Parken im innerstädtischen Bereich ermöglichen und der Umstand, dass Parken im öffentlichen Straßenraum günstiger ist als in Parkbauten, als problematisch eingeschätzt worden. Dies führt zu einer ineffizienten Verteilung des Parkdrucks und zu erhöhtem Parksuchverkehr. Auch hier hängen Gestaltungspotenziale für den öffentlichen Raum von einer Verringerung und Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs ab.

Handlungsbedarfe zum Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) lassen sich im Rückschluss auf die Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) und das Zielsystem (vgl. Kapitel 4) wie folgt zusammenfassen:

- Senkung und stadtverträglichere Abwicklung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau von Alternativen unter Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit
- Generierung von Gestaltungspotenzialen an funktional auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Straßen und Knotenpunkten
- Reduzierung und effizientere Verteilung von Parkdruck
- verträgliche Schwerverkehrsführung durch Sicherung unsensibel erschlossener Logistikflächen

Ziel der Maßnahmen im Handlungsbereich des Kfz-Verkehrs ist daher eine Reduzierung des Aufkommens motorisierten Verkehrs, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren, wie beispielsweise Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit, zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu werden eine Flächenumverteilung und teilweise der Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr erforderlich sein. Lange bestehende, aber nicht mehr verträgliche, Gewohnheiten (z.B. beim Parken oder in der Verkehrsführung) müssen baulich, verkehrsordnerisch sowie kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. So soll sich im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbunds (vgl. Kapitel 0, 6.3 und 6.1) und Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr

betreffen erreicht werden, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglicher abgewickelt wird, dass die Erreichbarkeit erhalten bleibt und dass durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentliche Raum Herfords weiter qualifiziert wird.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 4) wurden die nachfolgenden Maßnahmenfelder und Maßnahmen abgeleitet:

K	Kfz-Verkehr	Priorität
K1	Anpassungen des Kfz-Netzes	
K1.1	Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen	● ● ● ★
K1.2	Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen	● ● ● ★
K1.3	Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und -eingänge	● ● ● ★
K1.4	Autoarme Innenstadt	● ● ● ★
K2	Wirtschaftsverkehr	
K2.1	Lkw-Führungskonzept	● ● ● ★
K2.2	Sicherung von Logistikflächen	● ● ● ★
K2.3	Citylogistik	● ● ● ★
K2.4	Urbane Logistik	● ● ● ★
K2.5	Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr	● ● ● ★
K2.6	Optimierung der Entsorgungsverkehre	● ● ● ★
K2.7	Runder Tisch Güterverkehr	● ● ● ★
K3	Ruhender Verkehr	
K3.1	Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumkonzepts	● ● ● ★
K3.2	Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt	● ● ● ★
K3.3	Verkehrslenkung und -information	● ● ● ★
K3.4	Kommunale Stellplatzsatzung	● ● ● ★
K3.5	E-Ladeinfrastruktur	● ● ● ★
K3.6	Informations- und Kommunikationskampagne zum ruhenden Verkehr	● ● ● ★
K4	Weitere Maßnahmen	
K4.1	Förderung alternativer Antriebe	● ● ● ★

6.4.1 Anpassungen des Kfz-Netzes

K1.1 Netzzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen

Die Hansestadt Herford setzt sich regelmäßig mit dem Straßennetz in ihrem Stadtgebiet auseinander. So hat der Verkehrsausschuss am 15.02.2022 nach verkehrsplanerischer und straßenverkehrsrechtlicher Überprüfung der Herausnahme verschiedener Straßen aus dem Vorfahrtsstraßennetz sowie der gleichzeitigen Eingliederung dieser in die jeweils angrenzenden Tempo-30-Zonen mit Rechts-vor-Links-Vorfahrtregelung zugestimmt. In der angesprochenen Sitzung des Verkehrsausschusses wurde darüber hinaus der Sachstand zu einem Bürgerantrag nach § 24 GO NW auf flächendeckende Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Stadtgebiet diskutiert. Der daraus am 25.06.2019 hervorgegangene Auftrag des Verkehrsausschusses an die Verwaltung lautete: Prüfung der generellen Erweiterung des Bereichs der Tempo-30-Zonen sowie von weiteren einzelfallbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 nach den gesetzlichen Vorgaben (§ 45 StVO). Diese Prüfung hat gezeigt, dass eine Erweiterung vorhandener Tempo-30-Zonen unter den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen nur dadurch möglich ist, dass Vorfahrtsstraßen aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen werden, um sie in angrenzende Tempo-30-Zonen zu integrieren. Überprüft werden sollten nach Ansicht der Verwaltung zunächst folgende Vorfahrtsstraßen:

- Im großen Vorwerk
- Am Hundebach und An der None (von Am Hundebach bis Schwarzenmoorstraße)
- Ortssieker Weg (von An der None bis Bismarckstraße ggf. bereits am Schwarzenmoorstraße und Auf dem Dudel (von Ortssieker Weg bis Vorm Holzschlinge)
- Hochstraße (von Diebrocker Straße bis Heidestraße, ggf. auch bis Engerstraße)
- Kirschengarten (von Lockhauser Straße bis Ahmser Straße)
- Wellbrocker Weg

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	Mit dem Herforder Mobilitätskonzept sollen die bisherigen Überlegungen der Stadtverwaltung aufgenommen, angesichts der zeitlichen Perspektive des Konzepts, aktueller Vorstöße zahlreicher Städte ¹⁴ und des Deutschen Städtetags ¹⁵ im Zusammenhang mit Tempo 30 und den Bestrebungen einer Gesamtüberarbeitung des Herforder Vorfahrtsstraßennetzes, aber progressiv erweitert werden. Ziel der nachfolgenden Empfehlungen ist insbesondere die Verkehrsberuhigung sensibler Bereiche, die Potenziale zur attraktiveren Straßenraumgestaltung und Verbesserung der Situation des Fuß- und Radverkehrs

¹⁴ Website Agora Verkehrswende: <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/100-staedte-fuer-mehr-tempo-30-1/>

¹⁵ Website Städtetag: <https://www.staedtetag.de/presse/pressemitteilungen/2021/staedtetag-fuer-modellversuche-zu-tempo-30>

sowie für mobilitätseingeschränkte Personen mit sich bringt und außerdem eine bessere Bündelung notwendiger Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen ermöglicht. Gutachterlicher Vorschlag ist es neben den bereits genannten Straßenabschnitten auch die folgenden hinsichtlich einer Herausnahme aus dem Vorfahrtsstraßennetz und der Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen:

- Achse Gaußstraße / Clausewitzstraße / Wiesestraße (von Ahmser Straße bis Johannisstraße) und Achse Sachsenstraße / Wiesestraße (von Ahmser Straße bis Salzufler Straße)
- Kirschengarten (von Lockhauser Straße bis Hellerweg), Achse Am Osterfeuer / Viehtriftenweg / Heimstättenweg (von Hellerweg bis Elverdisser Straße) und Achse Grüne Straße / Hellerweg (bis Elverdisser Straße)
- Hohe Warth (von Ahmser Straße bis Grüne Straße)
- Planckstraße (von Lilienthalstraße bis Lockhauser Straße)
- Brandheidestraße (von Werler Straße bis Hellerweg) und Biemser Weg (von Brandheidestraße bis Elverdisser Straße)
- Bauvereinstraße (von Salzufler Straße bis Stadtholzstraße)
- Kastanienallee (von Salzufler Straße bis Stadtholzstraße) und Achse Ulmenstraße / Stuckenbergstraße (von Stadtholzstraße bis Vlothoer Straße)
- Vlothoer Straße (von Bismarckstraße bis Stadtholzstraße)
- Mozartstraße (von Vlothoer Straße bis Bismarckstraße)
- Achse Stiftbergstraße / Jahnstraße (von Marienstraße bis Mindener Straße)
- Schwarzenmoorstraße (von Ortsieker Weg bis Vorm Holzschlinge)
- Vorm Holzschlinge (von Amselstraße bis Auf dem Dudel)
- Waltgeristraße (von Ortsieker Weg bis Hansastraße)
- Eimterstraße (von Hansastraße bis Werrestraße)
- Achse Hochstraße / Kiebitzstraße (von Engerstraße bis Füllenbruchstraße)
- Herringhauser Straße (von Engerstraße bis Füllenbruchstraße)
- Oststraße (von Engerstraße bis Knoten Kiebitzstraße / Hochstraße)
- Westring (von Bielefelder Straße bis Engerstraße)

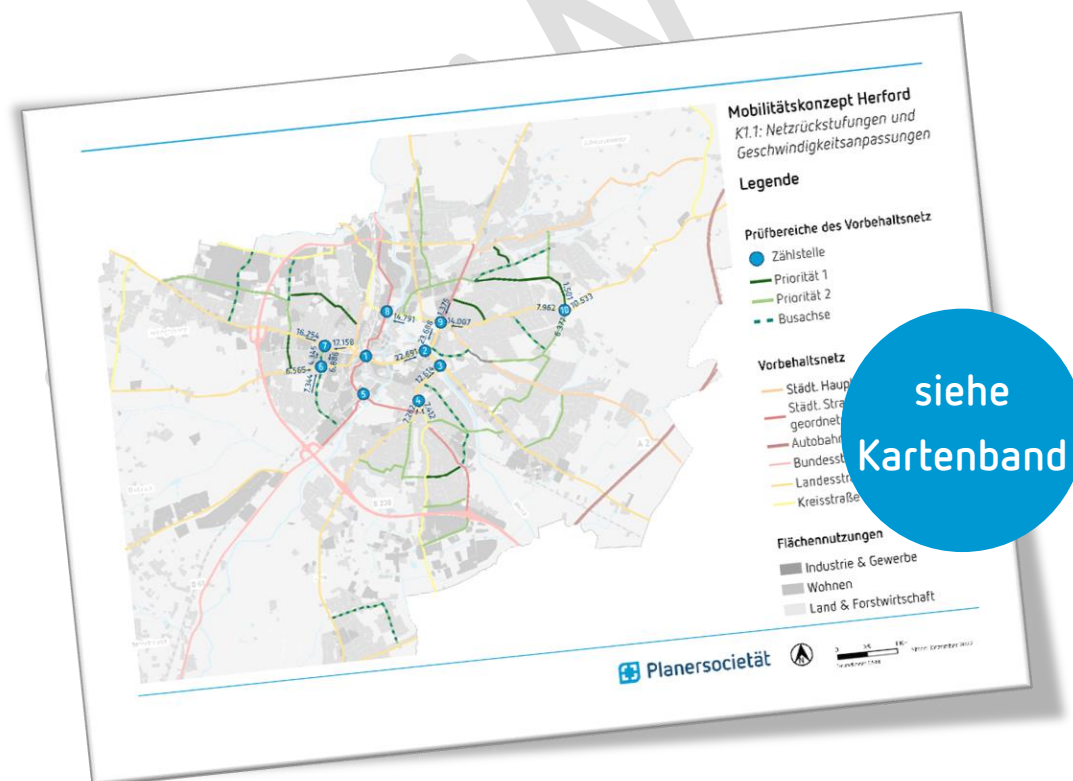
Einige der vorgeschlagenen Straßenabschnitte befinden sich nicht in kommunaler Baulast. In diesen Fällen ist einerseits eine enge Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger wichtig, um die Vorstellungen der Stadt Herford zu platzieren. Andererseits besteht auch die Möglichkeit auf einen Übergang der jeweiligen Straßenabschnitte in kommunale Straßenbaulast hinzuwirken. Dies muss für den jeweiligen Straßenabschnitt einzeln geprüft werden. Die vorgenannten Straßenabschnitte sind hinsichtlich der Verlagerungseffekte und Auswirkungen auf die jeweilige Leistungsfähigkeit unabhängig sowie in Abhängigkeit zueinander zu überprüfen. Handlungsleitend sind dabei jedoch insbesondere die mit dem Herforder Mobilitätskonzept einhergehenden Ziele (vgl. Kapitel 4). Des Weiteren ist zur Prüfung eine enge Abstimmung mit der mindenerforderlichen Verkehrsgesellschaft mbH (mhv) hinsichtlich des Busverkehrs sowie weiteren Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr erforderlich. Bei Überführung geprüfter Abschnitte in eine Tempo-30-Regelung (Tempo-30-Zone, einzelfallbezogene Einrichtung von Tempo 30) bedarf es eine enge Begleitung dieser Veränderung durch bauliche Maßnahmen. In diesem Zusammenhang sind viele Möglichkeiten gegeben, die sich im jeweiligen Einzelfall unterschiedlich darstellen. Maßgeblich sollten in diesem Zusammenhang die Ziele des Herforder Mobilitätskonzeptes sein, die auf eine Verkehrsberuhigung und eine mindestens gleichberechtigte Flächenverteilung zwischen den Verkehrsarten abzielen.

Zur Weiterentwicklung des Herforder Straßennetzes werden die folgenden Bausteine empfohlen:

- Prüfung der von der Verwaltung vorgeschlagenen Straßenabschnitte für eine Entnahme aus dem Vorfahrtstraßennetz der Stadt Herford und Umsetzung der Implementierung in angrenzende Tempo-30 Zonen
- Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zur Überführung des Straßenabschnitts sowie ggf. anliegender Bereiche in kommunale Baulast
- Umsetzung der Ausweitung von Tempo-30 für positiv überprüfte Straßenabschnitte
- Unterstützung der Einführung von Tempo-30 durch bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung sowie Rückbau und ggf. Entsiegelung nicht mehr benötigter Kfz-Verkehrsflächen zugunsten alternativer Verkehrsmittel bzw. Nutzungen
- Erarbeitung einer Prioritätenliste zur Überprüfung der gutachterlich vorgeschlagenen weiteren Straßenabschnitte und anschließende sukzessive Betrachtung dieser

- Stetige Überprüfung der jeweils aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Einführung von Tempo-30, um ggf. auch zuvor bereits ausgeschlossene Straßenabschnitte neu zu überprüfen

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div>★</div></div>		
Federführung und weitere Akteure	SVH, Straßenbaulastträger, mhv		
Fördermöglichkeiten	derzeit nicht vorhanden		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<div>Ö3.1 Bevorrechtigung des Busverkehrs</div> <div>F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt</div> <div>F1.2 Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern</div> <div>R1.3 Ausgestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen</div>		



K1.2 Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen

Die Entscheidung zum Bau bzw. zum Umbau einer Kreuzung zu einem (Mini-)Kreisverkehr ist immer eine Einzelfallentscheidung, die abhängig von Verkehrsmengen, Abbiegebeziehungen, Flächenverfügbarkeit und Knotengeometrie, den Bedarfen des Linienbusverkehrs sowie der Führungsmöglichkeiten des Fuß- und Radverkehrs ist. Bei günstigen Rahmenbedingungen können Kreisverkehre innerorts zu einem stetigeren Verkehrsfluss beitragen, für den ÖPNV und nicht motorisierte Verkehre Vorteile bieten und die Verkehrsberuhigung unterstützen. Bei eher ungünstigen Bedingungen sind – insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz – weiterhin lichtsignalgeregelter Kreuzungen sinnvoll. Empfehlungen für Kreisverkehre und deren bauliche Ausgestaltung geben die Empfehlungen der FGSV (RASt 06 sowie das Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren).

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Für die Weiterentwicklung des Herforder Straßennetzes ist in einem dauerhaften Programm die sukzessive Prüfung und wo möglich die Umsetzung von Umbaumaßnahmen von Kreuzungen zu Kreis- oder Mini-Kreisverkehren empfehlenswert. Im Zusammenhang mit dem Hauptverkehrsstraßennetz bietet insbesondere die Maßnahme K1.1 Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen Anknüpfungspunkte.</p> <p>Generelle Empfehlungen für Kreisverkehre ist die einzelfallbezogene Prüfung der Radverkehrsführungsform (auf der Fahrbahn oder separat). Bei Mini-Kreisverkehren ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr obligatorisch. Die Anlage von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) mit Bodenindikatoren ist für die Arme innerörtlicher Kreisverkehre die Regel und sollte durch Aufpflasterungen unterstützt werden. Diese reduzieren die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und erhöhen dadurch die Verkehrssicherheit. Werden Radfahrende über fahrbahnbegleitende Radwege geführt, sollten parallel zu den Fußgängerüberwegen Furten mit Aufpflasterung angelegt werden.</p> <p>Nicht alle Kreuzungen sind für Kreisverkehre geeignet. Abhängig von den Entwicklungen im gesamtstädtischen Straßennetz (vgl. Maßnahme K1.1 Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen) können für Kreuzungen Maßnahmen zur Fußverkehrs- und radverkehrsfreundlichen Weiterentwicklung empfohlen werden, welche die Trennwirkung der Kreuzungen verringern können (vgl. Maßnahmen F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen, F2.3 Barrierefreie Querungen und R1.2). Anstatt eines Kreisverkehrsumbaus sind mittel- bis langfristig weitere Möglichkeiten, wie beispielsweise der Rückbau von Rechtsabbiegefahrbahnen neben Dreiecksinseln („freie Rechtsabbieger“) und ggf. die Rücknahme einzelner</p>

Fahrspuren denkbar. Folgende Kreuzungen sollten dahingehend näher untersucht werden:

- potenzieller Rückbau der Rechtsabbiegespur Richtung Engerstraße am Knotenpunkt Bahnhofsstraße / Wittekindstraße / Auf der Freiheit (im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Liniennetzes vgl. Maßnahme Ö4.1 Neustrukturierung des Busliniennetzes)

Weitere Maßnahmen im Bereich von Kreuzungen, die in erster Linie Verbesserungen für den Fuß- oder Radverkehr betreffen sind dem jeweiligen Handlungsfeld zugeordnet.

Umsetzung	mittelfristig; Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Straßenbaulastträger, mhv	
Fördermöglichkeiten		Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		Ö3.1 Bevorrechtigung des Busverkehrs F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen R1.2	

K1.3 Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und -eingänge

Kommunale Ortsdurchfahrten und -eingänge sind regelmäßige Konfliktstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und auch hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der Verkehrssicherheit relevant. Die Stadtstruktur der Hansestadt Herford führt punktuell – insbesondere im Bereich der Außenstadtteile – zu Ortseingangssituationen, an denen die Reduzierung der Geschwindigkeit eine entsprechende Verhaltensanpassung seitens des Kraftfahrzeugführenden erfordern, dies im Straßenbild aber kaum oder nicht sichtbar wird. Gleichzeitig sind diese Eingangsbereiche eine Visitenkarte der Stadt. Sowohl die angesprochenen Außenstadtteile, die aufgrund ihrer geringen Größe besonders anfällig für Geschwindigkeitsübertretungen und damit einhergehende Verkehrssicherheitsprobleme sind, als auch die Eingangsbereiche zur Kernstadt Herfords sollten hinsichtlich einer Verkehrsberuhigung betrachtet werden.

Zielsystem	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein, Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
Beschreibung	Eine verkehrsberuhigende Gestaltung der Ortseingänge macht Autofahrer:innen auf das Siedlungsgebiet aufmerksam und kann zudem die Identität der Stadt stärker vermitteln. Gleiches gilt für die

Ortsdurchfahrten. Diese sind oftmals auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, weshalb es insbesondere in Kombination mit den Ortseingängen sinnvoll ist, nicht nur im Bereich der Ortseingänge, sondern auch in den weiterführenden Ortsdurchfahrten gestaltend einzugreifen.

Folgende allgemeine Ziele sind mit einer verkehrsberuhigenden Gestaltung der Ortsein- und -durchfahrten 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 zu verdeutlichen
- Schaffung identitätsstiftender Strukturen: Einerseits wird der Autofahrende auf diese Weise für mehr Aufmerksamkeit für die zahlreichen überlagernden Nutzungsansprüchen im Ortsbereich sensibilisiert, andererseits bietet sich die Möglichkeit identitätsstiftende Situationen mit lokalspezifischem Bezug zu schaffen

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) sowie die Aufstellung von elektronischen Anzeigetafeln mit der gefahrenen Geschwindigkeit (z.B. im Verlauf der Diebrocker Straße bei Eickum aus Westen kommend). Darüber hinaus sind auch Möglichkeiten der Beschilderung gegeben (z.B. über VZ 133 „Achtung Fußgänger“).

Darüber hinaus kann gestalterisch in den Straßenraum der Ortsdurchfahrt eingegriffen werden. Zu prüfen sind hierbei die folgenden Handlungsoptionen:

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 (insb. vor dem Hintergrund absehbarer Anpassungen der StVO),
- gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs im unmittelbaren Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu erhöhen;
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs (z.B. durch Rücknahme des Parkens im Straßenraum) zugunsten der Fläche für den Fußverkehr; ggf. Auflösung der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten und Schaffung eines Shared-Space-ähnlichen Raums (z.B. Niveauabsenkung des Seitenraums, grundsätzliche Geschwindigkeitsannäherung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden)

Weiterführende Anregungen hierzu finden sich auch in der Fachbrochure „Straßen und Plätze neu denken“ des Umweltbundesamts.

Eine Befassung mit dem Ortseingang bzw. der Ortsdurchfahrt sollte an folgenden Stellen im Stadtgebiet geprüft werden:

- Laarer Straße im Bereich Diebrock
- Bielefelder Straße im Bereich Stedefreud
- Stedefreuder Straße im Bereich Stedefreud
- Elverdisser Straße im Bereich Elverdissen
- Diebrocker Straße im Bereich Eickum
- Engerstraße im Bereich Heringhausen
- Mindener Straße im Bereich bebauter Strukturen (Falkendiek / Schwarzenmoor)
- Vlothoer Straße im Bereich bebauter Strukturen
- Amselstraße an dem Bereich bebauter Strukturen

Es ist zu beachten, dass sich einige der Haupt-Ortseingangsstraßen nicht in Baulastträgerschaft der Hansestadt Herford befinden. An einigen Straßen können Maßnahmen daher nur in und nach Abstimmung mit dem Baulastträger stattfinden. Es sollte angestrebt werden die Umgestaltung sukzessive sowie teilweise im Rahmen von sowieso anstehenden Baumaßnahmen am Straßenkörper umzusetzen.

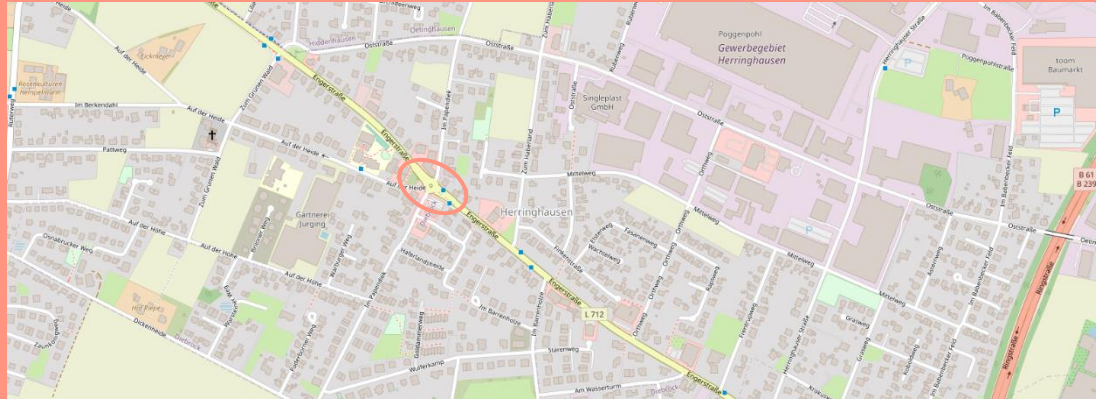
Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Straßenbaulastträger, mhv		
Fördermöglichkeiten	<p>Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</p> <p>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen</p>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen		

Exkurs: Verkehrsberuhigung Ortseingang



Potenzieller Standort: Engerstraße; Ortseingang Herringhausen

Lage im Stadtgebiet



Quelle: OSM & Mitwirkende



(Quelle: Geoportal NRW)

Bestandssituation

- Landesstraße trifft von außerorts auf einen Knotenpunkt am Ortseingang mit anliegender Bushaltestelle und behelfsmäßiger Querungshilfe

potenzielle Anpassungen

- Aufstellung einer elektronischen Anzeigetafel der gefahrenen Geschwindigkeit im Vorfeld der Ortseinfahrt
- Beschilderung der Querungssituation im Bereich

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Aufweitung des Straßenraums der Engerstraße im Knotenpunktbereich für eigenständige Linksabbieger • Radverkehr wird ab dem Bereich der Querungshilfe und der Bushaltestelle im Straßenraum geführt und nach dem Knotenpunkt wieder in den Seitenraum der Engerstraße geführt • hohe Geschwindigkeiten (aus Westen kommend) beeinträchtigen die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt, der vorgelagerten Bushaltestelle inkl. der dort vorhandenen Querungshilfe sowie im weiteren Verlauf der Engerstr • Umfeldnutzung: Wohnbebauung und potenzieller Schulweg zur städtischen Grundschule Herringhausen (entlang der Engerstraße) | <ul style="list-style-type: none"> • der Bushaltestelle mit den VZ 133 „Achtung Fußgänger“ und VZ 138 „Achtung Radfahrer“ und/oder ggf. VZ 136 „Achtung Schulweg“ • farbliche Markierung der Furten der Querung für den Fuß- und Radverkehr • barrierefreie Qualifizierung der Querung • Begrünung des der Querung vorgelagerten, aufgeweiteten Straßenraums • Prüfung der Möglichkeit eine Fahrbahnverengung oder -verschwenkung zur Geschwindigkeitsdämpfung einzuplanen • Langfristige Option: weitere Führung des Radverkehrs im Straßenraum (entweder im Mischverkehr unter der Voraussetzung Tempo-30 auch auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen implementieren zu können oder über eine entsprechende Radverkehrsinfrastruktur) |
|---|--|

denkbare Teilelemente



potenzielle weitere Standorte

- werden im Maßnahmensteckbrief genannt

K1.4 Autoarme Innenstadt

Autoarme Innenstädte sind immer wieder Thema, wenn es um die Entwicklung der Mobilität in Städten geht. Der Grundgedanke ist klar: störende Verkehre (z.B. MIV, Schwerlastverkehr, ruhenden Kfz-Verkehr) aus den zentralen und wertvollen Bereichen der Innenstadt heraushalten und die gewonnen Flächen sowohl alternativen Verkehrsmitteln (z.B. Fußverkehr, Radverkehr), als auch anderen, bisher zu kurz gekommenen, Nutzungen (Aufenthaltsbereiche, Spielflächen, kulturelle Angebote, gastronomisch nutzbare Außenbereiche, etc.) zur Verfügung stellen. Neben

Befürworter:innen für ebenjene Ansätze, die den Innenstädten mit ihren Überlegungen neue Impulse geben wollen, gibt es auch Gegenpositionen, die mit weit(er)gehenden Einschränkungen für den Kfz-Verkehr eine Verschlechterung der Situation der Geschäftstreibenden verbinden. Zahlreiche Studien haben die genannten Zusammenhänge untersucht und zeigen übereinstimmend auf, dass Aufenthaltsqualität in Bereichen, die dem Handel und der Gastronomie dienen, einen starken positiven Zusammenhang mit Umsätzen und der Prosperität erkennbar macht. Auch wenn entsprechende Ergebnisse nicht immer zu 100% auf jede Stadt oder Kommune übertragbar sind, sollte vor dem Hintergrund der klimatischen Herausforderungen sowie der Aufenthalts- und Lebensqualität in Herford sowie dem Zielsystem (insb. mit dem Ziel „Schaffung einer autoarmen Innenstadt“; vgl. Kapitel 4) dem Diskurs über gewisse Restriktionen für den Kfz-Verkehr in der Herforder Innenstadt Raum gegeben werden.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein, Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Herforder Innen- und Altstadt stellt in vielen Bereichen z.B. in der Fußgängerzone und auf den zentralen Plätzen bereits einen Standort hoher Aufenthaltsqualität dar und bietet zahlreiche Verweilmöglichkeiten sowie Erholungs- und Aktivitätsräume (z.B. entlang der Gewässer Werre und Aa). Um diesen Status aufrechtzuerhalten und weiter zu verbessern, besteht die Möglichkeit das Konzept autoarme Herforder Innenstadt weiterzuentwickeln. Aus gutachterlicher Sicht empfiehlt es sich zunächst den Kernbereich der Innenstadt zu optimieren und den Konzeptgedanken anschließend auch auf weitere Teile der Kernstadt (z.B. Neustadt, Radewig, Martha-Viertel) auszuweiten. Als erstes gilt es Bausteine einer autoarmen Innenstadt zu definieren, welche für die Herforder Innenstadt die folgenden sein können.</p> <p>Bausteine (Phase 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bündelung des Parkraumangebots auf die Parkbauten und auf ausgewählte Parkanlagen in enger Abstimmung zu den Maßnahmen K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumangebots und K3.3 Verkehrslenkung und -information • Sukzessive Rücknahme von Stellplätzen aus dem öffentlichen (Straßen-)Raum durch Ordnung des Parkraums und die Anordnung von Parkverboten unter Berücksichtigung notwendige Parkmöglichkeiten für Bewohner:innen; unter anderem auf dem Rathausplatz, in den Nebenstraßen (z.B. Hämelinger Str., Steinstraße, Komturststraße) und auf dem Hauptstraßenring • Einrichtung von Lieferzonen, Erarbeitung von Konzepten für den Lieferverkehr und zeitliche Begrenzung der Befahrung mit Lieferfahrzeugen; Förderung der Belieferung durch z.B. Lastenräder • Umgestaltung freiwerdender Flächen durch Grün- Spiel- und

Verweilmöglichkeiten

Bausteine (Phase 2)

- Ausweitung der Grundideen einer autoarmen Innenstadt auf weitere Teile der Kernstadt
- Straßenraumumgestaltung zu Gunsten des Umweltverbundes (Bevorrechtigung des Busverkehrs, breite Fuß- und Radwege, Querungsmöglichkeiten etc.) und einer geringeren Barrierewirkung der innerstädtischen Hauptstraßen
- Weitere Verkehrsberuhigungen im Nebennetz

Bausteine (prozessual)

- Gewinnung von Akteur:innen für das Vorhaben einer autoarmen Innenstadt
- Starke Partizipation und Information der Bürger:innen über den gesamten Prozess
- Abstimmung von Lösungsoptionen zum Umgang mit Bewohner:innen und deren Kfz
- Evaluation des Vorhabens

Die Umsetzung einer autoarmen Innenstadt hätte starken Einfluss auf die Führung von Fuß- und Radverkehrsachsen im Bereich der Innenstadt. Die in den dazu erarbeiteten Handlungsfeldern konzeptionierten Maßnahmen sind im Erstellungsprozess eines Konzepts zur autoarmen Innenstadt Herfords vermutlich zu überdenken.

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	Wirtschaftsförderung , SVH, Stadtplanung, Ordnungsbehörden		
Fördermöglichkeiten	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	F3.3 Aufenthalt		

R1.3 Ausgestaltung von Fahrradstraßen
und Fahrradzonen

K2.3 City-Logistik

K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden
Parkraummanagements

Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit

6.4.2 Wirtschaftsverkehr

K2.1 Lkw-Führungskonzept

Der Schwerlastverkehr ist eine der größten Lärm- und Umweltbelastungsquellen im städtischen Verkehr und insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit im urbanen Bereich kritisch einzuschätzen. Allerdings sichert der Schwerlastverkehr die wirtschaftliche und versorgungstechnische Leistungsfähigkeit von Städten. Das bedeutet, dass Schwerlastverkehr für die Versorgungssicherheit sowie eine positive wirtschaftliche Entwicklung unvermeidbar ist. Vor dem Hintergrund einer stadt- und umweltverträglichen Abwicklung sowie aus verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten müssen Schwerlastverkehre über möglichst unsensible Achsen geführt werden. Dabei steht das Ziel im Vordergrund, insbesondere die zentralen Bereiche Herfords sowie die Wohngebiete vom Schwerlastverkehr freizuhalten.

Abbildung 40: Ausschnitt aus dem SEVAS-Kartentool



Quelle: Kartengrundlage: Website SEVAS: <https://sevas.nrw.de/karte>

Der Kreis Herford beteiligt sich derzeit an dem Kartentool SEVAS¹⁶, welches im Jahr 2021 mit dem Deutschen Mobilitätspreis als innovatives Projekt für vernetzte Mobilität ausgezeichnet wurde. Das SEVAS-Kartentool sammelt sowie digitalisiert routing-relevante Daten für Schwerlastverkehre (z.B. Restriktionen und Vorrangrouten für Lkw-Verkehre) in NRW und bereitet diese kartografisch auf. Dies soll eine effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation in NRW fördern. Für Herford sind derzeit – wie Abbildung 40 zeigt – nur die Restriktionen öffentlich verfügbar.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Bündelung des Schwerverkehrs auf Straßen des übergeordneten Netzes können sensible Bereiche entlastet werden. Ziel ist dabei eine faire Verteilung der Belastungen durch den Schwerverkehr. Da Schwerverkehr merklich lärmrelevant ist und Lärmemissionen bei Abnahme des Schwerverkehrs im untergeordneten Netz zu erheblichen Minderungen (aufgrund der logarithmischen Addition bei der Lärmbeurteilung) führen, gleichzeitig Erhöhungen des Schwerverkehrs im Bereich von Hauptverkehrsstraßen deutlich weniger Zunahme des Lärm nach sich ziehen, ist eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen sinnvoll. Dieser Effekt wird durch die geringere Wohnbebauung entlang von Hauptverkehrsstraßen verstärkt. Die verbleibenden (vgl. Maßnahme K1.1 Netzzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen) Hauptverkehrsstraßen sind innerhalb der Straßennetzhierarchie für hohe Verkehrsstärken ausgelegt und entsprechend gestaltet. Die Bündelung sollte dabei jedoch nicht zu größeren Umwegen führen, da den Vorstellen des Lärmschutzes dann Nachteile im Bereich der Luftreinhaltung und des Umwelt- und Klimaschutz entgegenstehen.</p> <p>Für die fortschreitende Lkw-Führung in und um Herford werden die folgenden Bausteine empfohlen:</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Zusammenarbeit mit dem SEVAS-Kartentool zur Verbesserung des digitalen Routings auf Herforder Stadtgebiet <ul style="list-style-type: none"> ○ dauerhafte Aktualisierung der kommunalen Datengrundlagen für das SEVAS-Kartentool ○ Prüfung der Aufnahme weiterer Straßen in die Restriktionen des SEVAS-Kartentools (z.B. auf Anfrage/Antrag von Bewohner:innen oder weiterer Öffentlichkeitsbeteiligung) ○ Aufnahme von Straßen die im Zuge der Maßnahme K1.1 Netzzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen aus dem

¹⁶ vgl. Website SEVAS: <https://sevas.nrw.de/karte>

Vorrangstraßennetz herausgenommen werden in die Restriktionen des SEVAS-Kartentool

- öffentliche Verfügbarkeit der Vorrangrouten im Stadtgebiet prüfen
- ggf. Anpassung der Vorrangrouten hinsichtlich der Bemühungen zur Anpassung des Kfz-Netzes (vgl. Maßnahme K1.1 **Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen**)
- langfristiges Ziel: analoge Ausweisung der im SEVAS-Kartentool hinterlegten Lkw-Führungsrouten im gesamten Stadtgebiet

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Wirtschaftsförderung, Straßenbaulastträger	
Fördermöglichkeiten		Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFUnd)	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		K1.1 Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen	

K2.2 Sicherung von Logistikflächen

Aufgrund der großen Flächenkonkurrenzen in Städten wandern Logistikzentren zunehmen in die Außenbereiche. Dieser Effekt steht der effizienten und umweltorientierten Fahrtenplanung entgegen. Je länger die notwendigen Strecken der letzten Meile der Versorgung (vom logistischen Verteilzentrum zum Verkaufsort) werden, umso weniger ökonomisch wird der Einsatz kleinerer, alternativ betriebener Fahrzeuge, für die ein zusätzlicher Umschlag notwendig ist¹⁷. Zusätzlich sinkt die Effizienz der Touren, da die Länge der schlecht ausgelasteten Rückfahrten mit steigender Entfernung zum Depot zunimmt.

Zielsystem	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
Beschreibung	In Herford sollten geeignete Logistikflächen identifiziert werden, die verkehrstechnisch gut und für den überregionalen Verkehr ohne Durchfahrt sensibler Abschnitte zu erreichen sind. Weiteres Merkmal sollte die Nähe zum Zentrum sein, um nach dem Umschlag auf

¹⁷ Leerkamp: Ansätze für die Mobilitäts- und Energiewende im städtischen Güterverkehr. Wien, 2021.

kleinere, alternativ betriebene Fahrzeuge die Strecken der letzten Meile möglichst kurz zu halten. In diesem Zusammenhang steht beispielsweise die B 239 im Vordergrund. Darüber hinaus sind bestehende oder zu reaktivierende Gleisanschlüsse zu prüfen, denn insbesondere der Schienengüterverkehr kann in diesem Zusammenhang einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Sicherung von Flächen in diesem Umfeld könnte für die Logistik ein hohes Potenzial zur Einsparung von Fahrleistungen aufweisen¹⁸. Auch für kleinere Unternehmen bietet der Schienengüterverkehr mitunter Potenziale, beispielsweise durch die Nutzung von Transportbörsen (z.B. Freit-One der Region Frankfurt¹⁹).

Bausteine

- planungsrechtliche Sicherung von zentrumsnahen Flächen im Bereich von unsensiblen Verkehrsachsen für die Logistik
- Sicherung von Gleisanschlüssen (bestehend oder zu reaktivieren)
- Förderung der Schaffung von Ladungs- und Betankungskapazitäten
- Förderung der Nutzung als Cross-Docking-Hub²⁰ für den Umschlag im Auslieferungsverkehr

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Wirtschaftsförderung		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	K1.4 Autoarme Innenstadt K2.3 City-Logistik K2.4 Urbane Logistik		

K2.3 City-Logistik

City-Logistik-Konzepte zielen auf eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung von Innenstädten, insbesondere von Fußgängerzonen, ab. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit

¹⁸ Wittenbrink, Leerkamp, Holthaus: Städtisches Güterverkehrskonzept Basel – Schlussbericht. Basel, 2016.

¹⁹ Website Freit-One: <https://freit-one.com/Freit-One/>

²⁰ Cross-Docking ist eine Warenumschlagsart, bei der die Lagerung der Ware entfällt. Die Ware wird bereits durch den Lieferanten bzw. Absender vorkommissioniert. Angelieferte Waren werden nicht eingelagert, sondern direkt den entsprechenden Warengängen zugeordnet und weitertransportiert.

in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandels- und Wohnnutzung ist einerseits die Nachfrage groß, andererseits wird Lieferverkehr hier als besonders störend wahrgenommen. Durch die resultierenden Konflikte können auch Beschränkungen durch Regelungen aus Verkehrs- und Umweltrecht angemessen sein²¹. City-Logistik betrachtet vorrangig den B2B-Bereich des Warenverkehrs, also die Bedienung des lokalen Einzelhandels.

Für das Thema City-Logistik wird im Herforder Mobilitätskonzept kein eigenständiger Steckbrief formuliert, da eine aktuelle Studie der SVH in Zusammenarbeit mit der Universität Reutlingen verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft hat. Gutachterlich ist mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende eine Implementierung von City-Logistik für die Stadt Herford erstrebenswert.

K2.4 Urbane Logistik

Neben dem Warentransport im B2B-Bereich gilt es auch Lösungen für das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den wachsenden Online-Handel, zu entwickeln. Konflikte entstehen hier insbesondere in Quartieren mit engen Straßenräumen, in denen die Fahrzeuge der diversen Logistikdienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher oft in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen von Fuß- und Radverkehr sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen der Sicht sind die Folgen. Auch wird eine effiziente und damit ressourcenschonende Auslieferung durch Mehrfachzustellungen bei Abwesenheit des Empfängers erheblich gestört.

<i>Zielsystem</i>	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Feinverteilung von Waren, insbesondere zu privaten Empfänger:innen, löst relevante Verkehrsbelastungen und z.T. auch -störungen aus. Um hierbei effizienter, ressourcenschonender und hinsichtlich des Verkehrs verträglicher agieren zu können, wird vorgeschlagen in der Stadt Herford ein Projekt zur urbanen Logistik ins Leben zu rufen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit mit den in Herford tätigen KEP-Dienstleistern, um auf Basis der vorhandenen Expertise und in Abstimmung mit ihnen geeignete Konzepte zu konzeptionieren und auch um die Sensibilität hinsichtlich Flächenkonkurrenz, Verkehrssicherheit und Umweltaspekten zu schärfen • Förderung des Einsatzes lokal emissionsfreier/-armer Fahrzeuge (vgl. Maßnahme K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr) • Schaffung von Ladezonen im Quartier (potenziell in Verbindung mit Mobilstationen bzw. Mobilpunkten; vgl. Maßnahme Ö1.1)

²¹ Leerkamp: Ansätze für die Mobilitäts- und Energiewende im städtischen Güterverkehr. Wien, 2021.

Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen)

- die Anzahl und Lage dieser Zonen sollte in Quartieren mit hoher Flächenkonkurrenz so bemessen sein, dass eine Zustellung in Kombination mit einem Paketwagen zumutbar und effizient ist
- Einbezug von Mehrfachnutzbarkeit solcher Ladezonen durch Nutzungszeiträume (z.B. Park- und Haltverbot von 08:00 – 18:00 Uhr; Lieferverkehr ausgenommen)
- Konsequente Sanktionierung bei Halten außerhalb der geschaffenen Ladezonen durch ausgeweitete sowie möglichst einfache Kontrollen
- Unterstützung / Förderung von Abholstationen (z.B. finanziell, durch Marketing oder die Schaffung nahegelegener Ladezonen). Dabei sind Paketshoplösungen aufgrund der vorhandenen Flächen gegenüber Paketstationen zu bevorzugen. Proprietäre Systeme sollten aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit vermieden werden

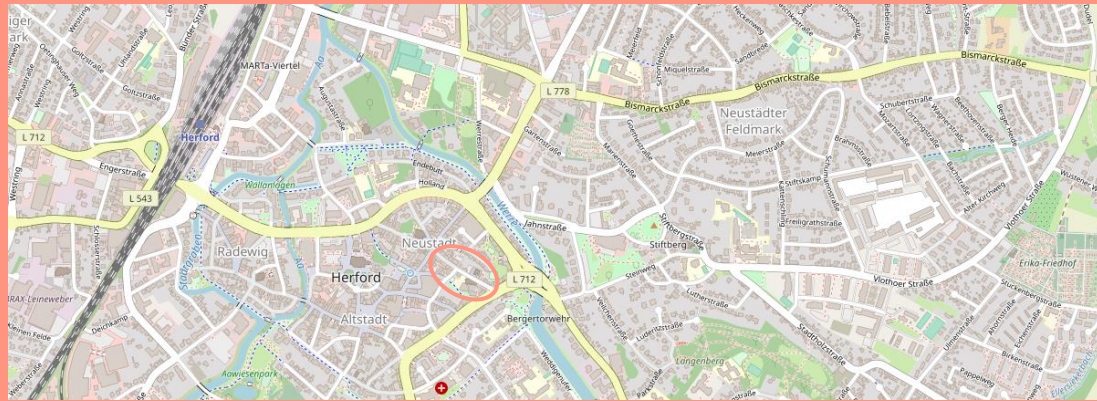
Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Wirtschaftsförderung, KEP-Dienstleister		
Fördermöglichkeiten	<p>Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative</p> <p>Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen</p> <p>Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</p>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	K2.3 City-Logistik		

Exkurs: Urbane Logistik im Quartier

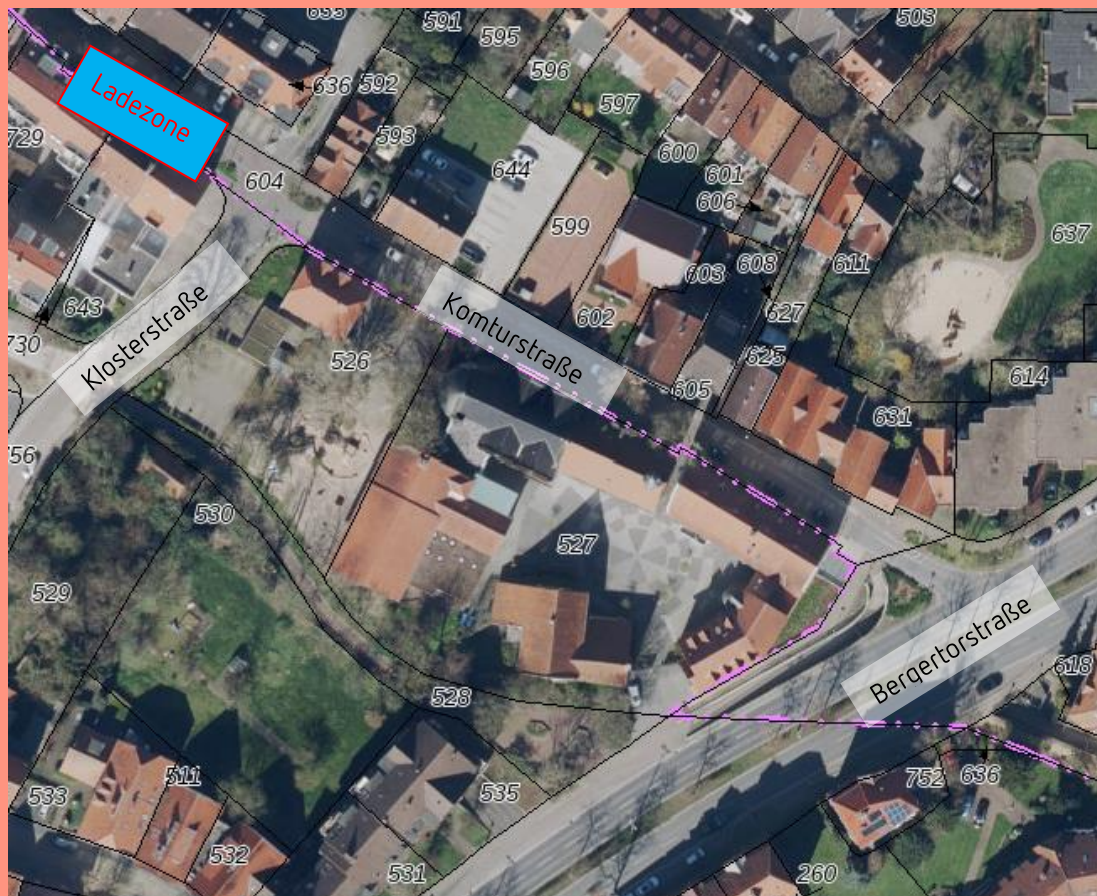


Potenzieller Standort: Komturstraße

Lage im Stadtgebiet



(Quelle: OSM & Mitwirkende)



(Quelle: Geoportal NRW)

Bestandssituation

- Einbahnstraße in westliche Richtung
- enger Straßenraum mit Nutzungskonflikten (ruhender Verkehr, Verkehrssicherheit,

potenzielle Anpassungen

- Implementierung einer Ladezone hinter dem Knotenpunkt Komturst./Klosterstr.
 - Flächenbedarf ca. 2 Stellplätze

- gastronomische Außenbereiche, schmale Seitenräume)
 - Mischnutzung aus Wohnen und Geschäftsbesatz
 - z.T. Parkverbote, z.T. Parken im Seitenraum mit Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten, Bewohnerparkbereich
 - alternierende Baumpflanzungen
- Beschilderung der Ladezone über VZ 286 (eingeschränktes Halteverbot) mit zeitlichem Zusatz (z.B. angelehnt an die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Lieferverkehr) sowie dem Zusatz, dass Be- und Entladen erlaubt ist
 - außerhalb der vorgegebenen Zeiten besteht somit die Möglichkeit zur Nutzung der Parkplätze nach den geltenden Parkregelungen (z.B. für Besucher:innen der Innenstadt, Bewohner:innen, etc.)
- Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Markierungen (vgl. Maßnahmen K3 **Ruhender Verkehr**)
- Kontrollen des ruhenden Verkehrs sowie der Ladezone

denkbare Ausgestaltung



potenzielle weitere Standorte

- Hämelinger Str.
- Steinstraße
- weitere Straßen in verdichteten Bereichen, die unterschiedliche Nutzungen und

dementsprechende Nutzungs- und Flächenkonflikte aufweisen

K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

Die Hansestadt Herford tritt im Sektor Wirtschaftsverkehr einerseits mit dem eigenen kommunalen Fuhrpark (z.B. Forstwirtschaft, Gebäudemanagement, Straßenmeisterei) als aktiver Akteur auf, andererseits ist sie Auftraggeberin für diverse Dienstleistungen von Unternehmen (z.B. Bauleistungen), welche ihrerseits aktiv am Wirtschaftsverkehr teilnehmen. Somit hat die Stadtverwaltung sowohl durch die Gestaltung ihres eigenen Wirtschaftsverkehrs als auch durch die Bestimmung bestimmter Voraussetzungen bei der Vergabe von Aufträgen oder Konzessionen Einfluss auf eine nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Neben dem eigenen Einfluss auf Auftragsvergabe und Konzessionen hat die Hansestadt Herford eine Vorbildfunktion im öffentlichen Raum und sollte diese insbesondere auch im Bereich der nachhaltigen Mobilität ausfüllen. Dazu sind bereits vielfältige Schritte unternommen worden. So ist der städtische Fuhrpark bereits fast in Gänze auf lokal emissionsarme / -freie Fahrzeuge umgestellt. Bei der Stadtverkehrsgesellschaft (SVH) gibt es ein ausleibbares E-Bike sowie einen dienstlichen Zugang zu E-Tretrollern.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuhrparkanalyse zur Identifizierung weiterer für eine Umrüstung auf emissionsarme / -freie Antriebe geeignete Fahrzeuge und konsequente Umstellung des Fuhrparks auf emissionsarme / -freie Antriebe • Ausstattung der Betriebshöfe / des Betriebshofs sowie der kommunalen Parkplätze / Parkbauten mit entsprechender Ladeinfrastruktur • Bereitstellung eines städtischen Lastenfahrrads, um dienstliche Kfz-Fahrten zu reduzieren • Verknüpfung der Vergabe von Bauleistungen an die Einhaltung bestimmter Standards. Die Standards sollten hinsichtlich der jeweiligen (zukünftigen) Rahmenbedingungen flexibel anpassbar sein. Ziele sind, neben dem Einsatz emissionsarmen / -freier Fahrzeuge, die Lärminderung sowie ggf. Tonnagebeschränkungen bei Maßnahmen in sensiblen Bereichen • Übertragung dieser Bausteine auf städtische Tochterfirmen sowie Einbindung von in Herford tätigen Betrieben, Unternehmen und Gewerbetreibenden, um nachhaltigen Wirtschaftsverkehr in

Herford stetig stärker zu etablieren (vgl. Maßnahme Q3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement)

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>		
Föderführung und weitere Akteure		SVH, Wirtschaftsförderung	
Fördermöglichkeiten		<p>Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programmbereich Emissionsarme Mobilität</p> <p>Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen</p>	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			

K2.6 Optimierung der Entsorgungsverkehre

Neben der Versorgung mit Gütern stellt auch die Entsorgung einen relevanten Anteil des Güterschwerverkehrs dar. Aufgrund der Alleinbedienung des Marktes der Abfallwirtschaft durch ein zuständiges Unternehmen in Herford (SWK Herford mbH) findet bereits eine hohe Bündelung des Fahrtenaufkommens statt. Dennoch lassen sich durch Unterflurcontainer für den Hausmüll Wege und vor allem Stopps einsparen, da nur noch wenige zentrale Sammelstellen die bisherige haustürbezogene Sammlung ersetzen. Im Güterverkehrskonzept der Stadt Basel wurde so ein Einsparpotenzial von 66% der Verkehrsleistung des städtischen Entsorgers ausgemacht²². Auch die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs, insbesondere in Straßen ohne Überholmöglichkeit, wird reduziert.

²² Wittenbrink, Leerkamp, Holthaus: Städtisches Güterverkehrskonzept Basel – Schlussbericht. Basel, 2016.

Abbildung 41: Unterflurmüllcontainer in Zürich



Quelle: Kanton Basel-Stadt 2013

Zielsystem

Lokal und regionale umweltfreundlich erreichbar sein, Einkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln

Beschreibung

Vor dem Hintergrund der Flächenknappheit lassen sich durch zentrale Sammelstellen weitere Potenziale aktivieren. Mülltonnen der Haushalte verengen die Gehwege in Wohnquartieren und stellen so eine Einschränkung für Fuß- und z.T. auch den Radverkehr dar und wirken sich zudem negativ auf die Barrierefreiheit aus. Auch die Arbeitsbelastung (größerer Abstand zum Müll, bessere Hygiene durch automatisiertes Entleerungsverfahren) der Mitarbeitenden kann gesenkt sowie eine größere zeitliche Flexibilität der Anwohner:innen (kein Rausstellen der Mülltonnen an den Straßenrand) erreicht werden.

Den Investitionskosten für die Anschaffung und bauliche Umsetzung der Unterflurcontainer stehen betriebliche Ersparnisse durch eingesparte Fahrtkosten sowie geringeren Personalbedarf gegenüber, so dass der Kanton Basel in einer Testphase eine Einsparung errechnet hat²³.

Bausteine

- Umstellung der privaten Abfallentsorgung in einem Modellquartier auf Unterflurmüllcontainer mit anschließender Evaluierung der Modellphase in Zusammenarbeit mit dem städtischen Entsorger

²³ Kanton Basel-Stadt: Ratschlag betreffend Maßnahmenpaket für eine verbesserte Sauberkeit und zur Abfallvermeidung in Basel. Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Basel, 2013

sowie den Anwohner:innen

- Verankerung der Möglichkeit – in Abhängigkeit vom Ergebnis der Modellphase auch verpflichtend – zur Müllentsorgung in Unterflurmüllcontainer bei der Ausweisung neuer Quartiere
- Zusammenarbeit mit Architekten und Freiraumplaner:innen zur Einbeziehung von Unterflurmüllcontainer bei der Planung neuer Wohnquartiere (z.B. Hammersmith-Quartier)

Umsetzung	langfristig	Kosten	
Priorisierung	 ★		
Föderführung und weitere Akteure		SVH, Wirtschaftsförderung, Straßenbau- lastträger	
Fördermöglichkeiten		Förderaufruf für investive Kommunale Kli- maschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Richtlinie über die Gewährung von Zu- wendungen aus progres.nrw – Pro- grammbereich Emissionsarme Mobilität	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten			

K2.7 Runder Tisch Güterverkehr

Der Erfolg von Maßnahmen zur Lenkung und Steuerung des städtischen Güterverkehrs hängt maßgeblich von der Gestaltung der lokalen Lieferstrukturen ab. Zur Erarbeitung zielgerichteter Maßnahmen müssen die entsprechenden Behörden mit den Akteuren (Logistikdienstleister und Empfänger/Händler) kooperieren. Ein Beispiel stellt die Förderung alternativer Antriebe im Güterverkehr dar. Während die Fachbereiche Umwelt und Wirtschaft einer Privilegierung zumeist offen gegenüberstehen, lehnen die Verkehrsbehörde diese eher ab. Hier ist eine Zusammenarbeit auch innerhalb der Verwaltung notwendig²⁴. Auch außerhalb der Verwaltung bedarf es einer engen Abstimmung. So stellen begrenzte Lieferzeitfenster eine große Hürde für eine Bündelung und damit ressourceneffiziente Zustellung dar²⁵. Trotz der für den Transportdienstleister durch Terminzustellung reduzierten Kostendeckung nimmt die zeitlich begrenzte Zustellung aufgrund des hohen brancheninternen Wettbewerbsdrucks weiter zu. Hier kann nur in Kooperation eine gegenseitige Sensibilisierung erreicht werden.

²⁴ Bogdanski: Nachhaltige Stadtlogistik durch Kurier-Express-Paketdienste. BIEK-Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. (Hrsg.). Berlin, 2015

²⁵ Wittenbrink, Leerkamp, Holthaus: Städtisches Güterverkehrskonzept Basel – Schlussbericht. Basel, 2016.

Zielsystem	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein		
Beschreibung	<p>Die dänischen Städte Aarhus und Kopenhagen haben mit dem „Forum for City Logistics“ gute Erfahrungen gemacht. Eine Übertragung der dortigen Bestrebungen in die Hansestadt Herford ist dementsprechend empfehlenswert.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none">• personelle Verankerung des Themas städtischer Güterverkehr in der Stadtverwaltung• regelmäßige Austauschrunden zu den aktuellen Herausforderungen, Entwicklungen und Zielrichtungen sowie zum Erfahrungs- und ggf. Datenaustausch• Akteursworkshops (Empfängern und Transportdienstleistern) zur Entwicklung von gemeinsamen Strategien und Zielrichtungen mit dem Potenzial stadtweite Selbstverpflichtungen der Akteure zu erhalten		
Umsetzung	kurzfristig	<i>Kosten</i> 	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Wirtschaftsförderung, Straßenbaulastträger		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement Landeswettbewerb „ways2work“		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	relevant für alle Maßnahmen des Wirtschaftsverkehrs (K2.1 – K2.6)		

6.4.3 Ruhender Verkehr

K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraummanagements

Die im Jahr 2018 durchgeführte Parkraumuntersuchung in der Innenstadt von Herford stellt die aktuelle Entwicklungsgrundlage für das den ruhenden Verkehr in der Innenstadt von Herford dar. Neben dem verfügbaren Stellplatzangebot ist die Tarifstruktur, das bestehende Parkraummanagement (z.B. hinsichtlich Höchstparkdauern oder Bewohnerparken) sowie die Auslastung stichprobenartig analysiert worden. Darauf aufbauend ist abgeschätzt worden wie sich das Stellplatzangebot sowie die Stellplatznachfrage zukünftig entwickeln wird (z.B. angesichts städtebaulicher sowie demographischer Entwicklungen). Auf diese Abschätzung wurde politisch mit einem Beschluss reagiert, der vorsieht das heutige Qualitätsniveau zum Parkraumangebot zu konservieren, was mit

der Neuschaffung von ca. 320 Stellplätzen im innerstädtischen Bereich von Herford einhergehen soll. Über die angesprochene Neuschaffung von Stellplätzen hinaus sah das Parkraumkonzept keinen grundsätzlichen Handlungsbedarf hinsichtlich der Tarif- oder Bewirtschaftungsstruktur. Allerdings wurde auf kleinteilige Ergänzungen sowie Feinjustierungen wie beispielsweise dichtere Takungen des Tarifs, Echtzeitbezahloptionen und Handy-Parken verwiesen.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein, Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	<p>Seit der Durchführung der Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2018 sind für den ruhenden Verkehr in der Herforder Innenstadt verschiedene Entwicklungen vorgenommen worden. So wurde neben der Einführung des Handy-Parkens (z.B. Parkster-App), die Taktfrequenz beim digitalen Parken auf 0,05 €-Schritte gesetzt und die Höchstparkdauer für Stellplätze an Parkscheinautomaten im gesamten Innenstadtbereich um eine Stunde erhöht. Darüber hinaus wurde beschlossen, dass Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs an E-Ladesäulen von Parkgebühren befreit sind. Diese Regelung gilt für maximal vier Stunden Parkzeit. Weitere bauliche Anpassungen sind bereits vorgenommen (Umbau des Wilhelmplatzes mit Reduzierung der Stellplatzanzahl von 80 auf 33) worden bzw. werden aktuell diskutiert (autofreier Rathausplatz).</p> <p>Angesichts der Zielstellungen des Herforder Mobilitätskonzepts (z.B. „stadtverträgliche Ordnung und effiziente Nutzbarkeit des Parkraumangebots“; vgl. Kapitel 4) wird eine Weiterentwicklung des bestehenden Parkraummanagements empfohlen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung des beschlossenen Szenarios „Heutiges Qualitätsniveau konservieren“ hinsichtlich der Ziele des Mobilitätskonzepts • im Bereich der Innenstadt keine kostenfreien Stellplätze mehr ausweisen • Anpassung der Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum, um das Ungleichgewicht zwischen dem dortigen Parken und dem Parken in Parkhäusern anzugehen (Gebührenerhöhung Straßenparken & enge Abstimmung mit Parkhausbetreibern – wenn nicht in stadteigener Hand – notwendig). Erster Orientierungspunkt zur Bemessung der Parkgebühren ist, dass das Parken im öffentlichen Straßenraum teurer sein sollte als in Parkhäusern • Anpassung der Höchstparkdauern für das Parken im öffentlichen Straßenraum; hier sollte insbesondere darauf geachtet werden, dass über die Höchstparkdauer die Effizienz der einzelnen Stellplätze erhöht wird. Geringe Höchstparkdauern (von einer bis

maximal zwei Stunden) ermöglichen einen höheren Umschlag auf den Stellplätzen, verringern dadurch Parksuchverkehr und verdrängen Langzeitparkende aus dem Straßenraum in Richtung der Parkbauten, was dem stationären Einzelhandel zugutekommt.

- Abschaffung der Brötchentaste für das Parken im öffentlichen Raum
- Verlagerung von Straßenparken in Parkbauten prüfen (verbunden mit der Möglichkeit verlagerte Stellplätze im öffentlichen Raum umzunutzen)
- Parkraumerhebung mit Kennzeichenerfassung zur Erhöhung des Detaillierungsgrads der Auswertung für das gesamte Gebiet oder für Teilbereiche vorstellbar (z.B. Erfassung der Verteilung von Kurzzeitparkern und Bewohnern in Bereichen der Mischnutzung durch beide Nutzergruppen)
- Mittel- bis langfristig ist eine Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise – die nach neuer Gesetzesgrundlage möglich ist – anzustreben, um gegenüber der beanspruchten Fläche einen wirtschaftlichen Ausgleich zu schaffen
 - Beachtung der sozialen Gerechtigkeit durch Ausnahmen bzw. Subventionierungen einkommensschwacher Haushalte
 - alternativer Ansatz: Bemessung der Gebührenhöhe an Größe / Schadstoffausstoß / Motorisierung des Fahrzeugs oder an der Anzahl an Fahrzeugen im betreffenden Haushalt; in diesem Zusammenhang könnten E-Fahrzeuge auch von Gebühren ausgenommen werden (vgl. Maßnahme **K4.1 Förderung alternativer Antriebe**)
 - Verwendung der Gebühren für den Ausbau von Mobilitätsalternativen
- Quartiersgaragen als Idee für Bewohnerparken einbeziehen (Schaffung neuer Parkflächen nur unter Rücknahme dieser im öffentlichen Raum; Quartiersgaragen modular konzipieren und Ladefrastruktur sowie die Möglichkeit zur Nutzung als Mobilitätschnittstelle einbeziehen)
- Langfristig: Einführung dynamischer Parkgebühren, die je nach aktuellem Angebot an freien Parkmöglichkeiten, der vorherrschenden Nachfrage durch Pkw-Fahrer:innen, der jeweiligen Lage der Parkmöglichkeiten, des Wochentags und der Tageszeit automatisiert bestimmt und minutengenau abgerechnet werden. Die Stadt

Siegburg legt ein solches Konzept derzeit für Parkhäuser auf²⁶

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Wirtschaftsförderung, Straßenbau- lastträger		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinie „Digitalisierung kommu- naler Verkehrssysteme“ Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFund) Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	K1.4 Autoarme Innenstadt K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraummanagements Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit		

K3.2 Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt

Die Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) sowie die dazu durchgeführten Beteiligungsprozesse (vgl. Kapitel 3 und 5) haben gezeigt, dass der ruhende Verkehr auch an punktuellen Straßenzügen außerhalb der Innenstadt (z.B. Bauvereinstraße, Kastanienallee) sowie in einigen Wohngebieten vermehrt Konflikte mit weiteren Verkehrsarten (z.B. Fuß- und Radverkehr) sowie der Verkehrssicherheit hervorruft. Diese werden entweder durch homogene Nutzungen im Umfeld (Wohnen) oder durch starke Nutzungsmischung verursacht und haben dann jeweilige tageszeitliche Spitzen (homogene Umfeldnutzung = eher abendliche / nächtliche Spitzenauslastung; heterogene Umfeldnutzung = Spitzen im Tagesverlauf). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Herforder Mobilitätskonzepts (z.B. „stadtverträgliche Ordnung und effiziente Nutzbarkeit des Parkraumangebots“; vgl. Kapitel 4) ist es notwendig die durch den ruhenden Verkehr ausgelösten Konflikte anzugehen. Dabei ist nach der Prämisse zu handeln, dass alternativen Verkehrsmitteln bzw. stadtgestalterischen, gastronomischen, einzelhandels- oder erholungsrelevanten Nutzungen mehr Raum zur Verfügung gestellt wird als bisher.

Zielsystem	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
------------	--

²⁶ Vgl. Website General Anzeiger: https://ga.de/region/sieg-und-rhein/siegburg/siegburg-parken-wird-teurer-und-flexibler_aid-80029271

*Beschreibung***Bausteine**

- Identifikation der Bereiche in denen durch ruhenden Verkehr Konflikte verursacht werden
 - z.B. Kastanienallee oder Bauvereinstraße (gemäß Mobilitätsforum), Damaschkestraße (nach Online-Ideenmelder)
- Ordnung des ruhenden Verkehrs zum Abbau von Konflikten mit anderen Verkehrsarten und Nutzungen durch Ausweisung von Parkverbotszonen in denen das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist
- Prüfung der Möglichkeit legales Gehwegparken einzuführen (unter Berücksichtigung der erforderlichen Mindest-Gehwegbreiten; vgl.
-
- Handlungsfeld Fußverkehr)
 - Markierung der legalen Parkmöglichkeiten auch unter dem Gesichtspunkt der Freihaltung von Sichtachsen an Knoten / Kreuzungen
- Prüfung der Einrichtung von Quartiersgaragen und deren Aufbau als Mobilitätsschnittstellen (vgl. Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen) an denen weitere Mobilitätsmöglichkeiten (z.B. Carsharing, (E-)Bike- / (E-)Lastenradsharing, E-Scooter, usw.) genutzt werden können; Berücksichtigung der Prämisse, dass durch den Bau einer Quartiersgarage kein zusätzlicher Parkraum geschaffen wird
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs in die relevanten Bereiche
- Konzeption einer Informations- und Kommunikationskampagne zum ruhenden Verkehr in Herford (vgl. Maßnahme Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford)

Bausteine (in Neubaugebieten)

- Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung (vgl. Maßnahme K3.4 Kommunale Stellplatzsatzung), die darauf ausgerichtet ist, den ruhenden Kfz-Verkehr auf privaten Grund zu verlagern und den privaten Pkw-Besitz insgesamt zu verringern
- Hinwirken auf eine veränderte Planungspraxis für Neubaugebiete: statt weniger private Stellplätze auf den einzelnen Grundstücken und Stellflächen im öffentlichen Raum des Neubaugebiets werden zentrale Parkmöglichkeiten (ober- oder unterirdisch) an den Eingangsbereichen vorgesehen

- Konzeption dieser zentralen Parkmöglichkeiten als Mobilitäts-schnittstellen (vgl. Maßnahme Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen) an denen weitere Mobilitätsmöglichkeiten (z.B. Carsharing, (E-)Bike- / (E-) Lastenradsharing, E-Scooter, usw.) genutzt werden können

<i>Umsetzung</i>	kurzfristig; Daueraufgabe	<i>Kosten</i>	
<i>Priorisierung</i>			
<i>Federführung und weitere Akteure</i>	SVH, Wirtschaftsförderung, Straßenbau- lastträger		
<i>Fördermöglichkeiten</i>	Förderrichtlinie „Digitalisierung kommu- naler Verkehrssysteme“ Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFund) Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
<i>Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten</i>	F3.3 Aufenthalt im öffentlichen Raum: Sitzgelegenheiten R1.3 Ausgestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen		

K3.3 Verkehrslenkung und -information

Die Lenkung von Verkehr und die Information der Verkehrsteilnehmenden (vor und während der Fahrt) verzeichnet insbesondere angesichts der fortschreitenden Digitalisierung einen Bedeutungszuwachs für die Mobilität in Städten. Moderne Verkehrsleit- und Navigationssysteme sind in der Lage in Echtzeit auf Verkehrsbehinderungen (z.B. Staulagen, Sperrungen) zu reagieren und die Verkehrsteilnehmenden mit entsprechenden Informationen zu versorgen.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Für die Hansestadt Herford eignet sich hinsichtlich der Verkehrslenkung und -information insbesondere die Weiterentwicklung des bisher bestehenden und weitgehend analogen Parkleitsystems in ein digitales Parkleitsystem.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung, ob alle relevanten Parkplätze oder ggf. Parkbereiche im Parkleitsystem integriert sind

- Aufbau einer Erfassungssystematik auf den dem Parkleitsystem zugehörigen Parkplätzen (z.B. über Kameras, Schranken oder Kontaktschleifen im Boden)
- Umsetzung einer dynamischen Darstellung der vorhandenen Live-Kapazitäten auf den einzelnen Parkplätzen / in den jeweiligen Parkbereichen (Neubeschilderung erforderlich)
- Einbezug der Daten des digitalen Parkleitsystems auf der städtischen Homepage oder einer anderweitigen Website mit Verkehrsinformationen zu Herford ; Integrierung der Daten/Informationen in die digitalen Strukturen (Mobilitäts-App & Webseite der Stadt)
- Nutzung der neuen Beschilderung zur weiteren Information von Verkehrsteilnehmenden (z.B. Staulagen, Sperrungen, ÖPNV-Umstiegsmöglichkeiten) sowie zu Marketingzwecken z.B. für Aktionen und Veranstaltungen mit und ohne Mobilitätsbezug

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFund) Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	K1.4 Autoarme Innenstadt Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford		

K3.4 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). Eine kommunale Stellplatzsatzung ermöglicht es über Regelungen zu notwendigen Stellplätzen für Kfz und Abstellanlagen für Fahrräder örtliche Begebenheiten, Herausforderungen und verkehrspolitische Ziele zu adressieren werden.

Kommunale Stellplatzsatzungen regeln die Herstellung von Stellplätzen für Kfz und Abstellanlagen für Fahrräder bei Neubau oder (Nutzungs-)Änderung einer baulichen Anlage. In kommunalen Stellplatzsatzungen werden unter anderem Anzahl sowie qualitative Ausstattungsmerkmale für Stellplätze und Radabstellanlagen festgelegt. Damit stellen kommunale Stellplatzsatzungen ein Steuerungsinstrument im Bereich des ruhenden Verkehrs dar. Da die Einflussmöglichkeiten von kommunalen Stellplatzsatzungen den öffentlichen Raum nicht miteinschließen, bezieht sich die angesprochene Steuerung nur auf den privaten bzw. halböffentlichen (z.B. Stellplatzanlagen von Supermärkten) Raum. In diesem Zusammenhang kann das Instrument der kommunalen Stellplatzsatzung auch als Bestandteil des Parkraummanagements angesehen werden, da die Ausgestaltung der Regelungen für Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen Menschen in ihrer Mobilität beeinflussen können. Verfügt eine Kommune nicht über eine eigenständige kommunale Stellplatzsatzung gilt die entsprechende Landesgesetzgebung aus der Bauordnung (BauO NRW). Diese ist allerdings nicht auf die örtlichen Begebenheiten, Herausforderungen und verkehrspolitischen Ziele angepasst.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern, Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Stadt Herford verfügt bisher noch nicht über eine kommunale Stellplatzsatzung, regelt die Herstellungspflicht demnach über die BauO NRW. Anfang des Jahres 2019 wurde die Satzung über die Ablöse von Stellplätzen in der Hansestadt Herford erlassen. Diese ermöglicht unter bestimmten Bedingungen (Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich), dass die Bauaufsichtsbehörde auf die Herstellung eigentlich notwendiger Stellplätze gegen die Zahlung eines Geldbetrags an die Stadt Herford verzichtet. Die BauO NRW ermöglicht es auch die Ablöse von notwendigen Stellplätzen in einer kommunalen Stellplatzsatzungen zu regeln.</p> <p>Hinsichtlich der Zielsetzung des Herforder Mobilitätskonzepts (z.B. „zukunftsfähige und klimaangepasste Gestaltung von Straßenräumen, Plätzen und Freiräumen mit hohen Aufenthaltsqualitäten“, „stadtverträgliche Ordnung und effiziente Nutzbarkeit des Parkraumangebots“; vgl. Kapitel 4) wird die Aufstellung einer an die individuellen Ziele, Intentionen und Herausforderungen der Hansestadt Herford angepasste kommunale Stellplatzsatzung empfohlen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbezug von ÖPNV-Qualitäten zur Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl • Reduzierungspotenziale der notwendigen Stellplatzanzahl an besondere Maßnahmen in gutachterlich untermauerten Mobilitätskonzepten koppeln

- Qualitäten für notwendige Fahrradabstellanlagen in der kommunalen Stellplatzsatzung hinterlegen (z. B. Anschließmöglichkeit, Platzbedarf, Beleuchtung, E-Lademöglichkeit, Überdachung.)
- Integration der Ablösesatzung in die kommunale Stellplatzsatzung oder ggf. Überarbeitung der Ablösesummen, da die derzeitige Regelung eher geringe Herstellungskosten (auf Grundlage ebenerdiger Stellplätze) ausweist.
Zahlreiche aktuelle Stellplatzsatzungen erheben deutlich höhere Ablösesummen, um das Verhältnis zwischen tatsächlicher Herstellung und Ablöse annähernd auszugleichen (Beispiel Stellplatzsatzung der Stadt Essen: Ablösebetrag in der Innenstadt beträgt 15.000 €)

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Wirtschaftsförderung, Wohnungsbau- gesellschaften	
Fördermöglichkeiten		derzeit nicht vorhanden	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		R2.1 Ausbau und Unterhalt von Radab- stellanlagen und weiterer Ausstattungs- elemente Q3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement	

K3.5 E-Ladeinfrastruktur

Das Herforder Mobilitätskonzept soll dazu beitragen die negativen Auswirkungen (z.B. Lärm- und Schadstoffemissionen) sowie die Anzahl der Kfz im Stadtgebiet nachhaltig zu senken. Dennoch wird auch zukünftig, insbesondere mit Blick auf die Lage Herfords im eher ländlich geprägten Ostwestfalen, ein gewisser Teil der Mobilität mit dem Pkw erfolgen (sowohl im Privatbesitz als auch geteilt; vgl. Maßnahme

Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing). Emissionsarme/-freie Antriebe (derzeit v.a. batterie-elektrische Antriebe²⁷; vgl. Maßnahme K4.1 Förderung alternativer Antriebe) sind ein weiterer ein Baustein, den verbleibenden Pkw-Verkehr möglichst stadtverträglich und – zumindest lokal – umweltschonend abzuwickeln.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Elektrofahrzeuge werden nach aktuellen Erkenntnissen vor allem zu Hause oder an den Zielen geladen, an denen das Auto über einen längeren Zeitraum geparkt wird (z.B. Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeit, Park & Ride-Parkplatz, usw.). Es ist daher wichtig mit Energieversorgern, der Wohnungswirtschaft, Gewerbe, Industrie und Handel sowie privaten Parkhausbetreibern den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im privaten Raum zu forcieren. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) kann dabei eine relevante städtebauliche Grundlage darstellen. Im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum sollte ein Grundnetz von Lademöglichkeiten die Versorgungssicherheit unterstützen und neben innerstädtischen Standorten insb. regionale bzw. überregionale Verkehre einbeziehen.</p> <p>Hinsichtlich der Zielsetzung des Herforder Mobilitätskonzepts (z.B. umweltschonende und funktionsgerechte Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs“, Förderung alternativer Antriebsformen im ÖV, Individual- und Wirtschaftsverkehr“; vgl. Kapitel 4) wird ein Ausbau der E-Ladeinfrastruktur empfohlen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung relevanter Bereiche für E-Ladeinfrastruktur (z.B. in den innerstädtischen Parkbauten, PARK & RIDE-Anlage Herford-Ost) • Koordinierung der Aktivitäten zum Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im privaten und z.T. öffentlichen Raum (z.B. über einen verwaltungsinternen Arbeitskreis aus Stadt- und Verkehrsplanung, der um Akteure aus Wohnungswirtschaft, Gewerbe, Industrie, Handel, privaten Parkhausbetreibern ergänzt werden kann) <ul style="list-style-type: none"> ○ Abstimmung mit Energieversorgern zu einheitlichen Standards an öffentlichen Ladesäulen und den Konditionen zum Strombezug an diesen ○ Erarbeitung eines Konzepts zum Ausbau der öffentlich

²⁷ Je nach technischem Entwicklungspfad können zukünftig beispielsweise auch mit Wasserstoff oder E-Fuels betriebene Fahrzeuge an Bedeutung gewinnen. Entsprechend der aktuellen bundespolitischen Ziele sowie der Aktivitäten der Autobauer ist derzeit der batterie-elektrische Antrieb die zukünftig wahrscheinlichste Antriebsform für Pkw. Abhängig vom Herstellungsprozess der Pkw und insb. der Batterien sowie vom Energiemix der Stromerzeugung ist die vorrausichtlich auch mittel- bis langfristig nicht vollständig CO₂-neutral.

zugänglichen E-Ladeinfrastruktur

- Ausbau der Grundversorgung mit E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum
 - Weiterführung des von der Westfalen Weser Netz GmbH angestoßenen Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur
 - Prüfung der Möglichkeit Straßenlaternen als öffentliche E-Ladeinfrastruktur zu ertüchtigen, um in dichter besiedelten Bereichen mit viel Mietwohnungsbau die Nutzung eines E-Fahrzeugs zu erleichtern
- temporäre Privilegierung von E-Fahrzeugen
 - Ausnahmen von bestehenden Parkregelungen wie Höchstparkdauer oder Parkgebühren; ggf. nur für die Dauer des Ladevorgangs
 - Ausweisung von privilegierten Parkmöglichkeiten für E-Fahrzeuge (z.B. im Nahbereich der Eingänge von Nutzungen)
 - Kopplung der Privilegien an bestimmte Zeitpunkte (z.B. 2030) oder an bestimmte Anteile der Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen in Herford (z.B. 20%)
- Information und Einbezug von Taxi-, KEP- sowie weiteren Dienstleistern, die auf Kfz angewiesen sind (Handwerker:innen, Pflegedienste, Lieferanten, usw.) zu Potenzialen, Notwendigkeiten und Erfordernissen einer Umstellung der Fahrzeugflotten auf emissionsarme/-freie Antriebe

Umsetzung	mittelfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Wirtschaftsförderung, Stadtwerke	
Fördermöglichkeiten		Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programmbereich Emissionsarme Mobilität Förderrichtlinie Elektromobilität Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumanagements	

K3.6 Kommunikationskampagne – ruhender Verkehr

Parken ist ein hochsensibles und verkehrspolitisch umstrittenes Thema. Kommunale Erfolge in der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs sind nicht zuletzt auf eine gute Kommunikation des Themas zurückzuführen. Eine die Maßnahmen des ruhenden Verkehrs begleitende Informations- und Kommunikationskampagne gilt es von kommunaler Seite aus koordiniert und strukturiert anzugehen. Dazu sind neben finanziellen Mitteln (z.B. für Informationsmittel oder Werbekampagnen), eine professionelle Begleitung und auch personelle Ressourcen bereitzustellen. Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Abteilungen der Stadtverwaltung (z.B. Stadtplanung, Grünflächen und Geodaten, Tiefbau, Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung, usw.) sowie einer verantwortlichen Stelle.

Um dem Thema ein relevantes Gewicht zu verleihen, könnte der offizielle Auftakt der Informations- und Kommunikationskampagne zum Thema ruhender Verkehr eine öffentlichkeitswirksame Positionierung der Verwaltungs- und Stadtspitze sein. Hierzu könnten sich persönliche Statements der Verwaltungs- und Stadtspitze ergänzt um weitere Botschafter:innen der Mobilitätswende aus der Stadtgesellschaft eignen. Die Stadt Dortmund hat mit der Kampagne UmsteiGERN²⁸ ähnliche Anstrengungen im Bereich des Umweltverbunds unternommen, gute Erfahrungen gemacht und nutzt die aufgebaute Grundstruktur mittlerweile für zahlreiche Projekte und Veränderungsprozesse.

<i>Zielsystem</i>	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	Bausteine <ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zum Umgang mit ruhendem Verkehr in Herford • Aufklärungsarbeit über den aktuellen Status quo des ruhenden Verkehrs insbesondere anhand von verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten sowie aus Sicht von schwächeren Verkehrsteilnehmenden • Sensibilisierung für das Thema ruhender Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ○ Aufzeigen von Daten und Fakten: Generierung einer sachlichen Diskussionsgrundlage; Status quo des Parkens ist heute in vielen Fällen regelwidrig, was für zahlreiche Konflikte sorgt (Verkehrssicherheitsprobleme, Probleme für das Rettungswesen, Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Barrierefreiheit, usw.) ○ Entkräften von typischen Gegenargumenten und positive

²⁸ Website umsteigern: <https://www.umsteigern.de/>

Vermittlung entstehender Vorteile (z.B. Gewinnung von Flächen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, weniger Parksuchverkehr, mehr (bewirtschaftete) Kundenparkplätze für Gastronomie und Einzelhandel und verbesserter Umschlag)

- Parken vermehrt als (lösbares!) Problem der Halter:innen und weniger als Problem der Allgemeinheit kommunizieren (als Autofahrer:in kann ich in unmittelbarer Nähe meines Ziels nicht zwangsläufig einen kostenfreien Parkplatz erwarten)
- Parkraummanagement aktiv statt reaktiv kommunikativ begleiten
 - Bürger:innen müssen über die Wirkungen von Fehlverhalten beim Parken aufgeklärt werden
 - Grundsatzprinzip: erst Kommunikation, dann Ahndung (so kann beispielsweise die jahrzehntelange Duldung von regelwidrigem Gehwegparken schrittweise verändert werden)
- Konzeption, Weiterentwicklung und Kommunikation umzusetzen der Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs mit Betroffenen und Akteur:innen
 - Einbezug von Bürger:innen in die Maßnahmenentwicklung unter den Prämissen, die das Mobilitätskonzept Herford vorgibt
 - frühzeitige Platzierung und Abstimmung von Maßnahmen bei direkt Betroffenen, aber auch unter Einbezug des Kreises sowie des weiteren Umlands

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH		
Fördermöglichkeiten	<p>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalens</p> <p>Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans</p>		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	<p>Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford</p> <p>Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit</p>		

6.4.4 Weitere Maßnahmen im Kfz-Verkehr

K4.1 Förderung alternativer Antriebe

Wie in Maßnahme K3.5 E-Ladeinfrastruktur bereits angeführt, sind emissionsarme/-freie Antriebe (derzeit v.a. batterie-elektrische Antriebe²⁹) neben weiteren Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr ein Baustein, den verbleibenden Kfz-Verkehr möglichst stadtverträglich und – zumindest lokal – umweltschonend abzuwickeln. Denn emissionsarme/-freie Antriebe können einen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsemissionen leisten, da zumindest lokal der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert wird. Für die Entfaltung der vollen Wirkung für klimafreundliche Mobilität müsste der gesamte notwendige Strom CO₂-neutral produziert werden. Dies ist zumindest kurz- bis mittelfristig noch nicht absehbar und schränkt die emissionsreduzierende Wirkung zumindest in Teilen ein. Was durch die Förderung alternativer Antriebe im privaten Bereich ebenfalls nicht zu erwarten ist, ist eine verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende Wirkung. Aus diesem Grund zeigt das Herforder Mobilitätskonzept zahlreiche Maßnahmen auf, die dazu beitragen sollen, den MIV im Stadtgebiet zu reduzieren.

<i>Zielsystem</i>	Lokal und regional umweltfreundlich erreichbar sein
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Elektromobilität ist insbesondere durch aktuelle bundesweite Förderprogramme und die weitreichenden Diskussionen zum Klimaschutz sowie zur Energiewende ein größer werdendes Thema. Um die damit einhergehenden Herausforderungen aktiv zu unterstützen, bestehen auch für die Stadt Herford einige Möglichkeiten. Einerseits kann der Aufbau geeigneter Infrastruktur kommunal gefördert und unterstützt werden (vgl. Maßnahme K3.5 E-Ladeinfrastruktur). Andererseits sind auch bestimmte Nutzungsanreize für emissionsarm/-frei betriebene Fahrzeuge denkbar, die sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr betreffen können.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte <ul style="list-style-type: none"> ○ Vgl. Maßnahme Q3.2 Kommunales Mobilitätsmanagement ○ Vgl. Maßnahme K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr • Förderung von E-Fahrzeugen im Bestand <ul style="list-style-type: none"> ○ (zeitlich begrenzte) Nutzung von bestehenden und ggf. zukünftigen Regelungsmöglichkeiten der StVO hinsichtlich emissionsarm/-frei angetriebener Fahrzeuge (z.B. Einfahrtmöglichkeit in bestimmte Bereiche; Aussetzung bzw.

²⁹ Je nach technischem Entwicklungspfad können zukünftig beispielsweise auch mit Wasserstoff oder E-Fuels betriebene Fahrzeuge an Bedeutung gewinnen. Entsprechend der aktuellen bundespolitischen Ziele sowie der Aktivitäten der Autobauer ist derzeit der batterie-elektrische Antrieb die zukünftig wahrscheinlichste Antriebsform für Pkw. Abhängig vom Herstellungsprozess der Pkw und insb. der Batterien sowie vom Energiemix der Stromerzeugung ist die vorrausichtlich auch mittel- bis langfristig nicht vollständig CO₂-neutral.

Vergünstigung von Parkgebühren)

- Abstimmung mit der Westfalen Weser Energie GmbH & Co. KG zu einem Förderprogramm zur Unterstützung von Wohnungsbaunternehmen bei der Errichtung und dem Betrieb (insb. vor dem Hintergrund steigender Strompreise) von Lademöglichkeiten in Bestandsgebäuden
- Erörterung der Möglichkeit einen Ableger des vorgenannten Förderprogramms für Privateigentümer:innen und nicht gewerbsmäßige Vermieter:innen aufzusetzen
- Prüfung der Möglichkeit Straßenlaternen als einfach umzusetzende E-Ladepunkte im öffentlichen Raum zu qualifizieren, um so insbesondere auch Mieter:innen die Möglichkeit zu geben sich ein E-Fahrzeug anzuschaffen
- Förderung von E-Fahrzeugen im Neubau
 - Abstimmung mit der Westfalen Weser Energie GmbH & Co. KG zu einem Förderprogramm zur Unterstützung von Wohnungsbaunternehmen bzw. Investoren bei der Implementierung und Betrieb (insb. vor dem Hintergrund steigender Strompreise) von Lademöglichkeiten in Neubaugebieten, die über die Vorgaben des Gebäude-Elektromobilität-Infrastruktur-Gesetzes (GEIG) des Bundes hinaus gehen

Umsetzung	kurzfristig	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Wirtschaftsförderung, Westfalen Weser Energie GmbH & Co. KG		
Fördermöglichkeiten	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programmbereich Emissionsarme Mobilität Förderrichtlinie Elektromobilität Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	K3.5 E-Ladeinfrastruktur		

6.5 Querschnittshandlungsfelder

Neben den Maßnahmen der verkehrsträgerbezogenen Handlungsfelder (vgl. Kapitel 6.1– 6.4.4) sieht das Maßnahmen- und Handlungskonzept für die Hansestadt Herford auch Maßnahmen vor, die nicht einem der vorangegangenen Handlungsfelder explizit zugeordnet werden können, da übergreifende Bedeutung und Wirkung bestehen. Daher wurden die nachfolgenden Querschnittshandlungsfelder sowie die darunter angesiedelten Maßnahmen ausgemacht:

Q	Querschnittshandlungsfelder	Priorität
Q1	Verkehrssicherheit	
Q1.1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	● ● ● ★
Q1.2	Sicherheitsaudits	● ● ● ★
Q1.3	Verkehrssicherheitskampagnen	● ● ● ★
Q2	Barrierefreiheit	
Q2.1	Prioritätsbereiche Barrierefreiheit	● ● ● ★
Q2.2	Barrierefreier Stadtplan	● ● ● ★
Q2.3	Runder Tisch Barrierefreiheit	● ● ● ★
Q3	Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	
Q3.1	Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts	● ● ● ★
Q3.2	Kommunales Mobilitätsmanagement	● ● ● ★
Q3.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	● ● ● ★
Q3.4	Schulisches Mobilitätsmanagement	● ● ● ★
Q4	Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit	
Q4.1	Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford	● ● ● ★
Q4.2	Öffentlichkeits- und Pressearbeit	● ● ● ★

6.5.1 Verkehrssicherheit

Die Sicherheit im Verkehr wird vorwiegend durch das Verkehrsverhalten sowie durch die Infrastruktur determiniert. Auf beide Faktoren kann die Hansestadt Herford weiterhin sowie auch verstärkt Einfluss nehmen und so vor allem besonders schutzbedürftigen Personengruppen (Kinder, Senior:innen, Mobilitätsbeeinträchtigte, etc.) eine lebenswerte und sichere Mobilität bieten. Im Fokus der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit stehen objektive und subjektive Sicherheit. Im Zielsystem hat sich die Stadt Herford hierzu folgendes Unterziel definiert: „Erhöhung der gefühlten und messbaren Verkehrssicherheit sowie des sozialen Sicherheitsempfindens“.

Objektive Sicherheit und Vision Zero: ein Ziel, das auch das Land NRW verfolgt, sieht vor, dass Verkehrswege und Verkehrsmittel so gestaltet werden, dass es perspektivisch keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt. Diese Zahlen können jährlich geprüft werden und messen objektiv die Veränderungen in der Verkehrssicherheit der Stadt Herford (vgl. Zwischenbericht).

Subjektive Sicherheit und Rücksichtnahme im Verkehr lassen sich schwerer messen, sind jedoch zentral für ein sicheres Miteinander im Verkehr und die Mobilitätsteilhabe für alle. Ziel ist, dass jede Person jeden Tag im Jahr zu jeder Uhrzeit selbstständig mobil sein kann.

Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit bedarf vor allem einer ämter- und akteursübergreifenden Zusammenarbeit und somit auch einer regelmäßigen Kommunikation. Schlüsselakteure in Herford sind dabei die Stadtverwaltung (z.B. Tiefbauabteilung, Abteilung Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung, Abteilung Bildung und Sport), der Kreis Herford und direkte wie indirekte Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, wie Polizei, Verkehrswacht, Bildungseinrichtungen (Schulen, Kitas), Fahrschulen, Vereine (z.B. ADAC, ADFC) und viele weitere.

Während präventive Maßnahmen, wie Verkehrserziehung, oftmals nicht direkt in den Händen der Stadtverwaltung liegen, nimmt diese jedoch eine zentrale Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit ein. Repressive Maßnahmen, beispielsweise in der Verkehrsüberwachung, kann die Stadt Herford selbst übernehmen, ist allerdings auch auf die Zusammenarbeit mit der Polizei angewiesen.

Die Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) hat gezeigt, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie die der dabei verunglückten Personen derzeit stagniert. Angesichts der Ziele, die mit dem Herforder Mobilitätskonzept (z.B. hinsichtlich Förderung der Nahmobilität) einhergehen sind bereits bestehende Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit (z.B. Einrichtung eines Radweges auf der Engerstraße) auszuweiten und zu intensivieren. Im Vordergrund stehen die folgenden Handlungsbedarfe:

- Ausbau der Verkehrssicherheitsarbeit und verstärkte Koordination bestehender Ansätze
- Ausbau zielgruppenspezifischer Programme für die Verkehrssicherheitsarbeit
- Durchführung von Verkehrssicherheitskampagnen

Grundsätze: Die Verkehrssicherheit ist in allen verkehrlichen Planungen zu beachten. Leitgedanke ist die Senkung der Personenschäden, der damit einhergehenden Unfallkosten und die Vision Zero. Dabei stehen die Prämissen Sicherheit vor der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege, Planungsausrichtung am schwächsten Verkehrsteilnehmenden und keine Toleranz von gefährdendem Verkehrsverhalten im Vordergrund.

Ziel muss es sein, die Sicherheit im Verkehr sowohl durch infrastrukturelle als „weiche“ Maßnahmen weiter zu erhöhen. Dabei ist die Stadt Herford gemeinsam mit lokalen Akteuren (z.B. Polizei, Kreis Herford, Unfallkommission, etc.) dafür verantwortlich präventiv und repressiv vorzugehen und ausreichende Ressourcen für kurzfristig reaktive Steuerungsmaßnahmen vorzusehen.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 4) wurden die nachfolgenden Maßnahmen abgeleitet:

Q	Querschnittshandlungsfelder	Priorität
Q1	Verkehrssicherheit	
Q1.1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	● ● ● ★
Q1.2	Sicherheitsaudits	● ● ● ★
Q1.3	Verkehrssicherheitskampagnen	● ● ● ★

Q1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und erfordert die Zusammenarbeit aller Beteiligten. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit beinhaltet neben den Elementen der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit (Polizei, Verkehrserziehung in Kitas und Schulen, etc.) u.a. auch die Verkehrsplanung der Stadt, verkehrspädagogische Maßnahmen der Verkehrsunternehmen und Schule sowie ehrenamtliche Tätigkeiten. Zudem integriert sie die lokalen Verbände (ADFC, ADAC, Kinderschutzbund, Verkehrswacht, etc.) und privaten Initiativen. Auf schwächere Verkehrsteilnehmende (insb. ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder), aber auch auf ungeschützte Verkehrsteilnehmende (Radfahrende, zu Fuß Gehende) ist dabei ein besonderes Augenmerk zu legen.

<i>Zielsystem</i>	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Stadt Herford organisiert die bestehenden Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit zentral, um diese ganzheitlich, effizient und effektiv aufeinander abgestimmt durchführen zu können. Diese Arbeit soll sowohl präventive, repressive als auch reaktive Maßnahmen umfassen. Die folgenden Bausteine sind als wesentliche Bestandteile der ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit zu verstehen, die zwar einzeln durchgeführt werden können, jedoch gemeinsam deutlich stärker wirken und zahlreiche Synergien entwickeln.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines regelmäßigen runden Tisches zur Verkehrssicherheit, um die gesamtstädtischen Aktivitäten zu harmonisieren und eventuelle Lücken aufzudecken <ul style="list-style-type: none"> ○ Etablierung des runden Tisches mit bereits aktiven Akteuren der Herforder Verkehrssicherheitsarbeit ○ Hinzuziehen weiterer relevanter Akteur:innen (vgl. obenstehender Absatz) ○ Diskussion und Auswertung der Unfallzahlen und deren räumlicher Kontext ○ Einbeziehung relevanter Entwicklungen der Mobilität (z.B. E-

Scooter, mehr und schnellere Radfahrende, etc.)

- Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung, um gefährliches und gefährdendes Verkehrsverhalten zu ahnden und langfristig zu verringern
 - öffentliche Kommunikation der Null-Toleranz-Strategie hinsichtlich Verkehrssicherheitsverstößen
 - Ausweitung der Kontrollen des ruhenden Verkehrs (vgl. Maßnahme K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraummanagements)
- Prüfung der Möglichkeit eine:n Sicherheitsauditor:in bei der Stadt Herford anzustellen und eine entsprechende (halbe) Stelle zu schaffen, um sowohl Neuplanungen als auch bestehende Konfliktpunkte zu auditieren (vgl. Maßnahme Q1.2 Sicherheitsaudits)

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Polizei, Schulen, Kitas, ADAC, ADFC	
Fördermöglichkeiten		<p>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalens</p> <p>Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans</p> <p>Landeswettbewerb „ways2work“</p>	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		<p>F1.4 Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen</p> <p>R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung</p> <p>R1.2</p> <p>K1.1 Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen</p> <p>K1.4 Autoarme Innenstadt</p>	

Q1.2 Sicherheitsaudits

Insbesondere bei der Planung von Stadtstraßen konkurrieren diverse Anspruchsgruppen um den begrenzten Raum. Hieraus folgt, dass eine vollständig richtlinienkonforme Planung zumeist nur

schwer zu realisieren ist. Zusätzlich sind die Planenden dem Druck aus Öffentlichkeit und Politik ausgesetzt. Es zeigt sich jedoch, dass die Beachtung der Regelwerke einen erheblichen Einfluss auf die Sicherheit der Infrastruktur besitzt³⁰. Um Straßenentwürfe weiter zu qualifizieren, hat die EU bereits im Jahr 2008 die Richtlinie 2008/96/EG zum Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur eingeführt, welche in Deutschland durch die Einführung der *Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen* (RSAS) umgesetzt wurde.

Zielsystem	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln		
Beschreibung	<p>Ein Sicherheitsaudit ist ein formelles Verfahren zur Beurteilung von Planungen und Entwürfen in allen Leistungsphasen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und ermöglicht somit die Korrektur möglicher Planungsdefizite durch das Vier-Augen-Prinzip. Ein:e speziell zertifizierte:r Auditor:in, welche:r außerhalb des eigentlichen Planungsprozesses steht, kann unabhängig und ohne Einfluss von externen Zwängen Sicherheitsdefizite aufzeigen.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none">• Einführung von Sicherheitsaudits bei Neu- und Umplanungen von größeren Straßenbauprojekten gemäß RSAS• Einführung eines Programms zur Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits im Bestand (vgl. Maßnahme Q1.2 Sicherheitsaudits)<ul style="list-style-type: none">◦ Aufstellung einer Prioritätenliste von Bereichen für die ein Sicherheitsaudit relevant wäre (z.B. im Zusammenhang mit den im Handlungsfeld Radverkehr (vgl. Kapitel 6.3) vorgeschlagenen Maßnahmen)		
Umsetzung	mittelfristig	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div></div> ★		
Federführung und weitere Akteure		Straßenverkehrsbehörde, Bezirksregierung, KPB	
Fördermöglichkeiten		ggf., wenn die zugehörige Planung förderfähig ist	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		insb. Maßnahmen Fuß- und Radverkehr	

³⁰ vgl. Gerlach: Sicher planen im Bestand – ein aktueller Überblick zur Gestaltung von Stadtstraßen unter Verkehrssicherheitsaspekten, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 10/2020. Wuppertal, 2020.

Q1.3 Verkehrssicherheitskampagnen

Allein durch Reglementierungen und strengere Vorschriften kann eine umfassende Verkehrssicherheit und damit ambitionierte Ziele wie beispielsweise die Vision Zero nicht erreicht werden. Ein Umdenken muss vor allem bei den Menschen stattfinden, so dass Verkehr und Mobilität vielmehr miteinander und auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme ablaufen. Um die Verkehrsteilnehmenden zum Nachdenken anzuregen und entsprechende Verhaltensänderungen auszulösen, haben sich Öffentlichkeits- und spezifische Zielgruppenarbeit bewährt in Form von Kampagnen bewährt.

Zielsystem	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln		
Beschreibung	<p>Bereits bestehende Formate (z.B. Formate für Kinder und Jugendliche wie Theaterstücke zum Thema Verkehrssicherheit, der Fahrradführerschein, die Busschule sowie Vorträge zu Drogen am Steuer) der Stadt Herford sollten verstetigt, sukzessive ausgeweitet und insbesondere über Marketingmaßnahmen breiter bekannt gemacht werden.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none">• Konzeption einer Informationsoffensive für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr• Erstellung von speziell auf bestimmte Zielgruppen (z.B. ältere Menschen, Kinder, Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen) abgestimmten Informationen und deren sinnvolle Platzierung (im Stadtraum, auf Veranstaltungen, im Internet, etc.)<ul style="list-style-type: none">◦ Exemplarische Themenbeispiele: „mit dem Rollator in den Bus“, „Gefahrenpunkte für Fußgänger:innen“, „Geisterfahrer:innen mit dem Rad“ (d.h. Benutzung eines Radwegs auf der falschen Straßenseite)• Verkehrssicherheit in Mobilitätsaktionen (vgl. Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement) thematisieren und eigene Aktionen zur Verkehrssicherheit ins Leben rufen (z.B. „Sicher zur Schule“)• Öffentliche Sicherheitsaudits und Begehungen / Befahrungen mit interessierten Bürger:innen		
Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> ★		
Federführung und weitere Akteure	SVH, Polizei, Schulen, Kitas, ADAC, ADFC		
Fördermöglichkeiten	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalens		

	Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit

6.5.2 Barrierefreiheit

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe, da die Ausübung der Daseinsgrundfunktionen (z.B. Wohnen, Bildung, Versorgung und Erholung) sowie die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eng mit der Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität verknüpft sind. Während im Behindertengleichstellungsgesetz Mobilitätseinschränkungen nur im medizinischen Sinne definiert werden, öffnet die UN-Behindertenrechtskonvention diesen Begriff zur Handlungsmöglichkeit des Individuums im Kontext der gestalteten Umwelt (nicht der/die Einzelne ist durch die individuelle Ausstattung behindert, sondern wird vielmehr erst durch die – vor allem gebaute Umwelt – behindert).

Moderne Verkehrsplanung versteht unter dem Planungsprinzip Design for all daher einen ganzheitlichen und integrierten Ansatz zum Abbau von durch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums entstehenden Barrieren, sodass jede:r den Verkehrsraum nutzen kann, unabhängig der physischen, psychischen und kognitiven Voraussetzungen sowie des kulturellen, sprachlichen und sozioökonomischen Hintergrunds. Auch temporäre Einschränkungen wie Ortskunde, Gepäck, Kleinkinder, Schwangerschaft und Krankheit sollen dabei Berücksichtigung finden. Barrieren schränken die Mobilität für einen immer größer werdenden Teil der Bevölkerung ein, Maßnahmen zum Abbau der Barrieren ermöglichen hingegen einem Teil die selbstständige Mobilität, für viele erleichtern sie die Mobilität und für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen sie den Komfort.

Um diese Zielstellung in der Mobilitätsplanung zu erreichen, sind folgende Ansätze zu verfolgen:

- klar ersichtliche Verkehrsführung (einheitliche und standardisierte Gestaltung notwendig)
- im Trennungsprinzip sind die Verkehrsräume erkennbar zu trennen, im Mischverkehr ist auf eine klare Zonierung und Linienführung zu achten
- bei allen Maßnahmen ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Informationen (z.B. an Signalanlagen, aber auch an Kanten) sollten mindestens mit zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Fühlen wahrnehmbar sein³¹; dies gilt auch für Informationen zu Tarifen, Mobilitätsoptionen und zur Orientierung

Das Thema der Barrierefreiheit ist im gesamten Verkehrssystem relevant. Besonders hohe Bedeutung kommt ihm allerdings im Handlungsfeld Fußverkehr sowie im Handlungsfeld ÖPNV zu. Aufgrund der thematischen Vielfalt ist die Barrierefreiheit in den verkehrsträgerbezogenen Handlungsfeldern zwar ebenfalls angesprochen worden, die übergreifenden Prämissen und Maßnahmen werden allerdings im Folgenden behandelt.

³¹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA Köln, 2011.

Q	Querschnittshandlungsfelder	Priorität
Q2	Barrierefreiheit	
Q2.1	Prioritätsbereiche Barrierefreiheit	● ● ● ★
Q2.2	Barrierefreier Stadtplan	● ● ● ★
Q2.3	Runder Tisch Barrierefreiheit	● ● ● ★

Q2.1 Prioritätsbereiche Barrierefreiheit

Der Bau und die Unterhaltung von Infrastruktur sind mit hohen Kosten verbunden, woraus resultiert, dass Straßen, Wege und Plätze eine lange Nutzungsdauer aufweisen. Entsprechend unflexibel lässt sich die bestehende Gestaltung des öffentlichen Raums an neue Ansprüche anpassen. Dass das Thema Barrierefreiheit lange Zeit unterrepräsentiert war, lässt sich in Städten – so auch in Herford – an vielen Stellen feststellen. Dementsprechend hat sich ein hoher Modernisierungsbedarf aufgebaut.

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Um die begrenzten zeitlichen und finanziellen Ressourcen effektiv zu bündeln und zielführend einzusetzen ist die Benennung von Prioritäten sinnvoll³². Neben der Implementierung barrierefreier Elemente im Rahmen von anstehenden Straßenbauarbeiten (z.B. Kanalsanierungen, Deckensanierungen, Radwegneubau, etc.) sollten andere Bereiche gezielt für die Erreichung der Barrierefreiheit umgebaut werden. Priorität haben dabei die Ausbildung barrierefreier Alltagsachsen, die vollständig barrierefreie Verbindungen ermöglichen und keine „barrierefreien Inseln“ entstehen lassen. Außerdem ist die Umgestaltung von Bereichen prioritär, die durch eine besonders hohe Nutzungsfrequenz auffallen. Ein solches Prioritätenetz soll den Stellenwert der Barrierefreiheit im restlichen Netz nicht herabsetzen, sondern vielmehr einen Ausbauplan skizzieren.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition von Bereichen, die in Sachen Barrierefreiheit besonders relevant sind (z.B. Innen- und Altstadt, Unter- und Überführungen, Zuwegung zu Bushaltestellen, alltägliche Wegeverbindungen mobilitätseingeschränkter Menschen etc.; vgl. Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Fußverkehr) • regelmäßige Fortschreibung und ggf. Anpassung der definierten Bereiche • regelmäßige (z.B. jedes Jahr), öffentlichkeitswirksame

³² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA Köln, 2011.

Berichterstattung über den Fortschritt bei der Umsetzung der Prioritätsbereiche Barrierefreiheit

- Digitalisierung der definierten Prioritätsbereiche sowie bereits vorhandener barrierefreier Verbindungen, um digitales Controlling zu ermöglichen und eine Grundlage für einen barrierefreien Stadtplan aufzubauen
- Barrierefreier Ausbau von fünf Kreuzungen / Querungshilfen pro Jahr

<i>Umsetzung</i>	kurzfristig; Daueraufgabe	<i>Kosten</i>	
<i>Priorisierung</i>			
<i>Federführung und weitere Akteure</i>	SVH, Betroffenenverbände		
<i>Fördermöglichkeiten</i>	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
<i>Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten</i>	Ö3.2 Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen 6.2.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr		

Q2.2 Barrierefreier Stadtplan

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
<i>Beschreibung</i>	<p>Insbesondere in ihrer Mobilität eingeschränkte Verkehrsteilnehmende sind auf detaillierte und aktuelle Informationen zur Infrastruktur und deren Zustand angewiesen, da diese Zielgruppe ihre Wege deutlich intensiver im Voraus plant bzw. planen muss. Leicht zugängliche Informationen helfen dabei Möglichkeiten und Wegebeziehungen zu finden, um ungehindert das jeweilige Ziel zu erreichen. Derzeit werden auch spezielle Apps entwickelt³³, mit denen ein barrierefreies Routing ermöglicht werden soll. Hierfür ist auch eine digitale Datengrundlage des Straßenbaulastträgers bzw. der Kommune erforderlich.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sammlung und regelmäßige Aktualisierung von Daten zum

³³ Website Trufi-Assosiation: <https://www.trufi-association.org/projects/> Projekt route:able.

Ausbaustand von Kreuzungen (inkl. Signaltechnik) und Querungen, Haltestellen, der Barrierefreiheit von Oberflächen (z.B. Kopfsteinpflaster), Behindertenstellplätzen, Hindernissen (Steigungen, Treppen, Drängelgitter, Engstellen) sowie öffentlichen Toiletten durch die Stadt Herford in Zusammenarbeit mit den Behindertenvereinen

- Bereitstellung dieser Informationen über ein geeignetes Onlineportal; auch als Schnittstelle für Navigationssoftware und entsprechender Apps
- Aufbereitung der digitalen Daten als Stadtplan für die Innenstadt in Zusammenarbeit mit den Behindertenvereinen

Umsetzung	mittelfristig	Kosten 
Priorisierung	 ★	
Federführung und weitere Akteure		SVH, Betroffenenverbände
Fördermöglichkeiten		Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		

Q2.3 Runder Tisch Barrierefreiheit

Zielsystem	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern
Beschreibung	<p>Die Belange von auf ein barrierefreies Verkehrssystem angewiesenen Bürger:innen sind vielfältig und können sowohl von Planer:innen als auch Entscheider:innen aufgrund von fehlender persönlicher Erfahrung nur begrenzt eingeschätzt werden. Gleichzeitig ist die Barrierefreiheit ein Querschnittsthema, welches viele Abteilungen der Stadt Herford betrifft. Wichtig ist daher eine gute Abstimmung, damit die Maßnahmen und die verwendeten Elemente hinsichtlich der Barrierefreiheit abgestimmt sind. Zusätzlich ist die Perspektive von Betroffenen eine wertvolle Ergänzung, um die Infrastruktur nutzeradressiert gestalten zu können.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feste personelle Verankerung des Themas Barrierefreiheit in der Verwaltung (ggf. auch außerhalb des Bereichs Mobilität und Verkehr möglich) <ul style="list-style-type: none"> ○ Zusammenstellung der Themen und Teilnehmenden einer regelmäßigen Abstimmung sowie Implementierung von

Empfehlungen zu Grundsatzentscheidungen der barrierefreien Gestaltung in Herford

- Etablierung einer regelmäßigen Abstimmungsrunde (z.B. einmal im Quartal) zum Thema Barrierefreiheit in den verschiedenen Planungsprojekten und Maßnahmen mit den relevanten Abteilungen auf Leitungsebene
- Generierung von zusätzlichem Know-How durch die Zuladung von Betroffenen und Institutionen (z.B. Behindertenbeirat) sowie Expert:innen im Bereich Barrierefreiheit (z.B. durch Schulungen)

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten 
Priorisierung		
Federführung und weitere Akteure		SVH, Betroffenenverbände
Fördermöglichkeiten		Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit

6.5.3 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen eine klimafreundliche und (kosten)effiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft zu implementieren und zu fördern. Dazu wird die Steuerung des alltäglichen Verhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmenden über zielgruppenspezifische Ansprache durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie beispielsweise Mobilitätsaktionen/ -tage, Wettbewerbe oder ähnliches angewandt. Der Stadt Herford kommt hierbei vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Mobilitätsmanagement lässt sich in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement gliedern. In den jeweiligen Bereichen stehen individuelle Herangehensweisen und Maßnahmen zur Verfügung.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements fallen in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und dienen der Ausbildung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Diese müssen nicht nur initiiert und koordiniert werden, sondern erfordern i.d.R. auch Überzeugungsarbeit seitens der jeweiligen Kommune. Dementsprechend wichtig ist die Einbindung von Akteuren und Multiplikatoren. Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl an Berührungspunkten zu den bereits beschriebenen Handlungsfeldern aufweist, weshalb ein strukturierter Ansatz notwendig ist.

Als „weiche“ und weniger investive Maßnahmen haben Mobilitätsmanagementmaßnahmen das Ziel die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient sowie stadt- und umweltverträgliche zu gestalten. Außerdem sollen die Maßnahmen der weiteren Handlungsfelder entsprechend ergänzt

und miteinander in Verbindung gesetzt werden. Aufgrund des vergleichsweise geringen Planungsaufwands können Mobilitätsmanagementmaßnahmen i.d.R. kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden und mit geringem finanziellem Aufwand hohe Wirksamkeit entfalten. Ziel im Bereich des Mobilitätsmanagements sollte es daher sein, die in der Bestandsanalyse aufgezeigten Stärken weiter auszubauen und die noch vorhandenen Schwächen als Potenziale aufzugreifen.

Die Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) hat gezeigt, dass die Stadt Herford selbst erfolgreich die sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks betreibt. Zielgruppenspezifische Ansätze und kommunikative Bemühungen zur stärkeren Verbreitung von Mobilitätsmanagementansätzen sind hingegen noch nicht ausgeprägt vorhanden. Als zentrale Handlungsansätze wurde gutachterlich neben dem grundsätzlichen Ausbau des Mobilitätsmanagements, eine verstärkte Koordinierung durch die Verwaltung, eine verbesserte Ansprache der in Herford ansässigen Unternehmen und die Initiierung von dauerhaftem schulischen Mobilitätsmanagement aufgeführt. Zurückgreifen kann die Stadt Herford bei den nachfolgend ersichtlichen Maßnahmen auch auf die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem zahlreiche Anknüpfungspunkte für den Bereich Mobilitätsmanagement gegeben werden:

Q	Querschnittshandlungsfelder	Priorität
Q3	Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	
Q3.1	Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts	● ● ● ★
Q3.2	Kommunales Mobilitätsmanagement	● ● ● ★
Q3.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	● ● ● ★
Q3.4	Schulisches Mobilitätsmanagement	● ● ● ★

Q3.1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

<i>Zielsystem</i>	Vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen
<i>Beschreibung</i>	Um die gesetzten Ziele des Herforder Mobilitätskonzepts zu erreichen, müssen alle Bereiche der Verwaltung involviert werden. Das vorliegende Konzept zeigt dazu die notwendige Richtung auf. Umgesetzt werden muss das Mobilitätskonzept im Nachgang zu seinem Beschluss durch die Verwaltung der Hansestadt Herford. Dementsprechend sinnvoll ist es die verschiedenen Verwaltungsbereiche für die Notwendigkeit und die Bedeutung der angestoßenen Prozesse zu sensibilisieren. Dies sollte durch die Implementierung einer mit ausreichenden Befugnissen ausgestatteten Stelle bei der Stadt Herford geschehen. Darüberhinausgehend sollte ein verwaltungsübergreifender Workshop ausgerichtet werden, dessen Ziel neben der Bekanntmachung des Konzepts insbesondere auch das Herausarbeiten von Synergien, aber auch Hemmnissen zwischen den verschiedenen Verwaltungsbereichen bei der geplanten Umsetzung von Maßnahmen

sein sollte. Wichtig dabei ist, dass sowohl die Bearbeitungs- als auch die Leitungsebene einbezogen wird, um einerseits möglichst konkrete Hinweise aus der täglichen Bearbeitung einzelner Sachverhalte aufzunehmen und andererseits strukturelle Bedingungen sowie übergeordnete Potenziale bzw. Probleme mitdenken zu können. Um aus dem Workshop verbindliche Ergebnisse ableiten zu können, besteht die Möglichkeit über gemeinsam ausgearbeitete schriftliche Vereinbarungen oder Absichtserklärungen auf hoher Verwaltungsebene Verbindlichkeit herzustellen. Eine regelmäßige Durchführung eines solchen Workshops (ggf. ergänzt um die politische Ebene) über den Umsetzungszeitraum des Mobilitätskonzepts und (ggf. darüber hinaus), wird empfohlen.

Umsetzung	kurzfristig	Kosten 
Priorisierung		
Federführung und weitere Akteure		SVH
Fördermöglichkeiten		Landeswettbewerb „ways2work“
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		

Q3.2 Kommunales Mobilitätsmanagement

Zielsystem	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern; vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen
Beschreibung	<p>Die Stadt Herford und ihre Tochterunternehmen sind große Arbeitgeber:innen und haben als solche Mobilitätsmanagementrelevanz aufgrund der alltäglichen Mobilität ihrer Mitarbeitenden. Hinzu kommt die Vorbildfunktion als Kommune und die Möglichkeit Ideen und Mobilitätsmanagementkonzepte verwaltungsintern zu erproben und entsprechendes Know-How zur Weitergabe zu generieren. Des Weiteren hat die Stadt Herford für das städtische Mobilitätsgeschehen eine initiierende und Aufmerksamkeit schaffende Funktion, die sich im kommunalen Mobilitätsmanagement niederschlagen sollte.</p> <p>Bausteine (intern)</p> <ul style="list-style-type: none"> regelmäßige Erhebung (z.B. alle 5 Jahre) aller relevanten Zahlen, Daten und Fakten zur Mobilität der städtischen Mitarbeiter:innen inkl. der Tochterunternehmen über eine Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-

Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (z.B. Schaffung von Infrastruktur wie Duschen, qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von E-Bike-, Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende, usw.)

- Förderung und Unterstützung von Homeoffice-Modellen
- Aufbau eines intranetbasierten Mitfahrer:innen-Portals zur Förderung von Fahrgemeinschaften mit der Möglichkeit zur späteren Öffnung für interessierte Unternehmen
- öffentlichkeitswirksame CO2-Kompensation für unvermeidbare Dienstfahrten
- Aktualisierung und Digitalisierung der Fuhrparkdaten sowie der Reservierung- und Buchungsmöglichkeiten von Fuhrparkfahrzeugen; auch hinsichtlich der Möglichkeit Sharing-Fahrzeuge (Car- / Bikessharing) zu implementieren
- Prüfung der Möglichkeit den kommunalen Fuhrpark über ein modernes Flottenmanagement mit Fahrzeugpooling zu reduzieren
- Erarbeitung einer nachhaltigen Beschaffungsrichtlinie für kommunale Fahrzeuge
- Fortführung der sukzessiven Umrüstung aller kommunalen Kfz auf emissionsarme / -freie Antriebsformen (min. im Zuge der regelmäßigen Austauschzyklen; vgl. Maßnahme K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr)
- Installation von E-Lademöglichkeiten (Kfz und Fahrrad; vgl. Maßnahme K3.5 E-Ladeinfrastruktur)
- Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf stadteigenem Gelände
- Ausbau der Alternativen zum dienstlich nutzbaren Pkw (z.B. Dienstpedelecs, Dienstlastenrad)
- begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen

Bausteine (extern)

- Durchführung von Mobilitätstagen zur Bewerbung alternativer Mobilitätsmöglichkeiten (ggf. mit Vorstellung des kommunalen Mobilitätsmanagements)
- digitale und analoge Broschüre mit Informationen zu nachhaltiger und umweltbewusster Mobilität sowie der damit verbundenen Mobilitätsangebote der Hansestadt Herford
- öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Mobilitätsangebote und -maßnahmen

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>		
Federführung und weitere Akteure		SVH	
Fördermöglichkeiten		Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement Landeswettbewerb „ways2work“ Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		Ö1.2 Bikesharing in Herford Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing Ö4.2 Weiterentwicklung & Bewerbung der Tarifstruktur	

Q3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern; vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen
<i>Beschreibung</i>	<p>Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt an der alltäglichen Mobilität von Betrieben, Unternehmen und Gewerben an und hat zum Ziel durch Steuerung dieser zur effizienten, stadtverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität beizutragen. Dazu ist es für die Kommune notwendig, eine möglichst große Anzahl an Betrieben, Unternehmen und Gewerben als Kooperationspartner:innen zu gewinnen. Als potenzielle Wirkbereiche können die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstfahrten / -reisen, der jeweilige Fuhrpark und dessen Management, Mitfahrmöglichkeiten sowie das Parkraummanagement angesehen werden. Die Stadt Herford muss in diesem Zusammenhang als initiiierende und koordinierende Stelle auftreten.</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und

Gewerbe

- Erhebung relevanter Daten (z.B. Mobilitäts- und Wohnstand-ortbefragung, Fuhrparkdaten, usw.)
- Förderung und Unterstützung von Homeoffice-Modellen
- Anschluss an potenzielles kommunales Mitfahrer:innen-Portal (vgl. Maßnahme Q3.2 Kommunales Mobilitätsmanagement)
- sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme / -freie Antriebsformen
- Einführung von Fahrzeugpooling
- Installation von E-Lademöglichkeiten (Kfz und Fahrrad)
- Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf firmeneigenem Gelände
- Überarbeitung der unternehmenseigenen Dienstwagenregelung
- Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (z.B. Schaffung von Infrastruktur wie Duschen, qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von E-Bike-, Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende / Jobtickets, usw.)
- Einführung emissionsarmer / -freier Dienstfahrzeuge (z.B. Pedelecs, E-Scooter, E-Tretroller, usw.)
- Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben
- interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen
- begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Betrieben, Unternehmen und Gewerben als Kooperationspartner:innen für betriebliches Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines Netzwerks für betriebliches Mobilitätsmanagement
- Einführende Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Ziele des Herforder Mobilitätskonzepts für interessierte Betriebe, Unternehmen und Gewerbe, wobei deren Relevanz für die Umsetzung und Zielerreichung hervorgehoben wird
- regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter

Mobilitätsmanagementmaßnahmen (vgl. Maßnahme Q3.2 Kommunales Mobilitätsmanagement)

- finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Betrieben, Unternehmen und Gewerben
 - ggf. Aufbau als öffentlichkeitswirksame Gewinnspielaktion
- Begleitung und Unterstützung von betriebs- oder standortübergreifenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen

<i>Umsetzung</i>	kurzfristig; Daueraufgabe	<i>Kosten</i>	
<i>Priorisierung</i>			
Federführung und weitere Akteure	SVH, Wirtschaftsförderung, IHK, Handwerkskammer		
<i>Fördermöglichkeiten</i>	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement Landeswettbewerb „ways2work“ Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans		
<i>Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten</i>	Ö1.2 Bikesharing in Herford Ö1.3 Unterstützung von (E-)Carsharing Ö4.2 Weiterentwicklung & Bewerbung der Tarifstruktur		

Q3.4 Schulisches Mobilitätsmanagement

<i>Zielsystem</i>	Aktive Mobilität, Bus & Bahn als Grundmobilität für ALLE sichern; vernetzte und multimodale Mobilität ermöglichen
<i>Beschreibung</i>	Schulisches Mobilitätsmanagement betrifft in erster Linie die An- und Abreise von Schüler:innen der unterschiedlichen Bildungsformate und darüber hinaus auch Hol- und Bringverkehre zu Kindergärten und Kindertagesstätten. Dabei steht einerseits das Ziel im Fokus die selbstständige Mobilität von Schüler:innen zu fördern und andererseits Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw zu verringern. Darüber hinaus bezieht sich schulisches Mobilitätsmanagement auch auf Lehrkräfte und

Erziehungspersonal, wobei deren Wegeanteil im Vergleich zu den Schüler:innen und Kindern (bzw. deren Eltern) deutlich geringer ausfällt. Trotzdem spielt die Vorbildfunktion eine relevante Rolle. Die Stadt Herford muss in diesem Zusammenhang als initiiierende und koordinierende Stelle auftreten. Im Rahmen des Herforder Mobilitätskonzepts sind im Herbst 2022 Themenstunden und Befragungen von Kindern und Jugendlichen durchgeführt worden. Ziel war es Bedürfnisse, Wahrnehmungen und Wünsche der Kinder und Jugendlichen zur Mobilität festzustellen. Auf den erarbeiteten Ergebnissen kann im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements aufgebaut werden.

Bausteine

- Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas
 - Erhebung relevanter Daten (z.B. Befragung von Schüler:innen und deren Eltern sowie der Lehrenden zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Schul- /Dienstweg in Form einer onlinebasierten Befragung, welche den Vorteil hat, dass die Ergebnisse zur Auswertung nicht weiter aufbereitet werden müssen)
 - Regelmäßige Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z.B. über Flyer und weiteres Infomaterial, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Festen in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC, usw)
 - Organisation von Walking-Bussen (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule gehen) und/oder Cycling-Train-Projekten (Gruppe, die begleitet von Eltern mit dem Rad oder Tretroller zur Schule fahren)
 - Installation von E-Lademöglichkeiten (Kfz und Fahrrad) für Lehrer:innen
 - Einrichtung von Elternhaltestellen, deren Nutzung über Informations- und Aufklärungsarbeit gestärkt wird. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit auch restriktiv (z.B. durch temporäre Straßensperrungen) die Nutzung von Elternhaltestellen zu stärken. Hierzu ist eine individuelle Prüfung der jeweiligen Lagebedingungen notwendig
 - Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf schul- bzw. kitaeigenen Gelände
 - zeitlich an Beginn und Ende von Schul- und Kitazeiten angepasstes Parkraummanagement im jeweiligen Umfeld und dazu passende Kontrollen

- quantitative und qualitative Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten an Schulen und Kitas
- Einführung von Reparaturmöglichkeiten
- Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z.B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität / umweltbewusste Mobilität / sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“ als geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“, Schul-/Klassenwettbewerbe zu eingesparten Emissionen oder Pkw-Kilometern mit Auszeichnung besonders engagierter Klassen / Schulen
- interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen
- begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Schulen und Kitas als Kooperationspartner:innen für schulisches Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines Netzwerks für schulisches Mobilitätsmanagement
- Einführende Informationsveranstaltung für interessierte Schulen und Kitas sowie Schüler:innen, Eltern und Lehrende mit Vorstellung der Ziele des Herforder Mobilitätskonzepts. Dabei sollte die Relevanz von schulischem Mobilitätsmanagement in Herford für die Umsetzung und Zielerreichung hervorgehoben werden.
- regelmäßige Netzwerktreffen zu Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßnahmen (vgl. Maßnahme Q3.2 Kommunales Mobilitätsmanagement)
- finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Schulen und Kitas
 - ggf. Aufbau als öffentlichkeitswirksame Gewinnspielaktion
- Einholung externer Expertise zur Wissensvermittlung oder Begleitung
- Einführung dauerhafter Programme zur Schulwegmobilität (z.B. „Verkehrszähler“, „kleine Klimaschützer unterwegs“)
- Initiierung von Schulwegeplänen
 - Einrichtung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe zur Mobilität auf Schulwegen

- Prüfung ggf. bestehender Schulwegpläne auf Aktualität und ggf. Neuaufstellung bzw. Weiterentwicklung
- Einbezug des Radverkehrs durch Radschulwegpläne

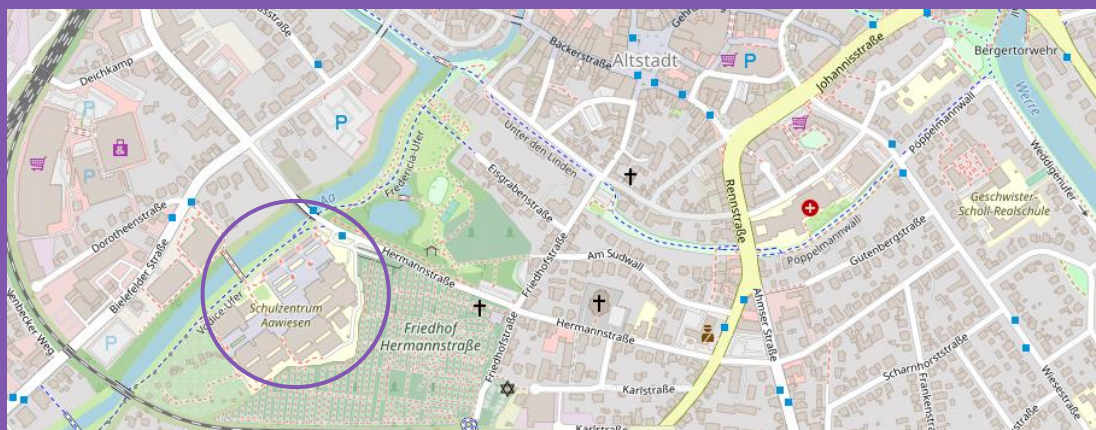
Umsetzung	mittelfristig; Daueraufgabe	Kosten	<div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>
Priorisierung	<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> ★		
Federführung und weitere Akteure	SVH, Schulen, Kitas		
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement		
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten	Ö4.2 Weiterentwicklung & Bewerbung der Tarifstruktur Q1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit Q1.3 Verkehrssicherheitskampagnen		

Exkurs: Schulisches Mobilitätsmanagement



Durchführung eines Aktionstages am Berufsschulzentrum Aawiesen

Lage im Stadtgebiet



(Quelle: OSM & Mitwirkende)



Zielgruppe und Zielsetzung

- Jugendliche und junge Erwachsene aus Herford und der Herforder Region, (Lehrkräfte)
- Sensibilisierung für die Themen Mobilität und Klima sowie Auswirkungen durch das individuelle Mobilitätsverhalten
- Aufzeigen alternativer Mobilitätsoptionen und der jeweiligen Vorteile zur privaten Kfz-Nutzung auf Schulwegen, im Alltag sowie im weiteren Lebensverlauf
- Schulung im Umgang mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Vorstellung und Testmöglichkeit neuer Mobilitätsangebote, um Interesse zu wecken

Bestehendes Mobilitätsangebot am Schulzentrum

- Tiefgarage mit einem großen Angebot an Kfz-Stellplätzen
- nicht überdachte Radabstellanlagen auf dem Schulhof
- angrenzende Bushaltestelle „Schulzentrum Aawiesen“ und fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestelle „Dorotheenstraße“ (unregelmäßige Taktung durch Regionalbusse; unattraktives Angebot)
- innerhalb des Bediengebietes der E-Scooter-Anbieter

Vorbereitung und Organisation eines Mobilitätstages

- Zusammenstellung eines Organisationsteams bestehend aus z.B. SVH, Stadtmarketing, Lehrkräften der Schule, ggf. Unterstützung durch Verkehrsplanungs- und Kommunikationsbüro
- Bewerbung zum Mitorganisieren des Mobilitätstages durch Schüler:innen z.B. in Form einer freiwilligen AG
- Durchführung einer Befragung unter den Schüler:innen und den Lehrkräften zum Mobilitätsverhalten auf Schulwegen und im Alltag im Vorlauf des Aktionstages
- Planung und Vorbereitung von interaktiven Stationen, welche von den Schüler:innen durchlaufen werden; jede Station hat ein bestimmtes Thema und es kann etwas ausprobiert werden oder es muss eine spielerische Aufgabe gelöst werden

- Vorbereitung eines Laufzettels, auf welchen die Schüler:innen die Ergebnisse der einzelnen Stationen festhalten können

Möglicher Ablauf eines Mobilitätstages

- Begrüßung und inhaltlicher Input in Form einer Präsentation
 - Aufklärung über die Themen Mobilität/Klima/Mobilitätswende
 - Darstellung der Ergebnisse der zuvor durchgeführten Befragung und Einordnung der Ergebnisse bzgl. Emissionen und individueller Kosten der Mobilität
 - Darstellung attraktiver Mobilitätsoptionen und der Fortschritte in der Stadt Herford
- Durchlauf durch die verschiedenen interaktiven Stationen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten wie z.B.
 - Information zum neuen Lastenrad-Angebot und Befahrung eines Parcours
 - Fahrrad-Service: Wie kann ich kleinere Reparaturen am Fahrrad selbst vornehmen?
 - E-Scooter: Informationen zur Sicherheit und Befahrung eines Parcours
 - ÖPNV: Informationen zu Tarifen und Angeboten; Nutzung und Testen der regionalen und lokalen Mobilitäts-Apps
 - Quiz zur Verkehrssicherheit und Verkehrsregeln
 - Verkehr und Flächenverbrauch: Gestaltung des öffentlichen Raums z.B. durch den temporären Aufbau und die Gestaltung eines Parklets
 - Analyse des Schulumfeldes bzgl. wichtiger Verbindungen, Barrieren und Gefahren
 - Diskussion „Mobilität der Zukunft“ und Zeichnung von Straßenquerschnitten der Zukunft
- Abschluss der Veranstaltung durch Zusammenkommen, Reflektion, Abgabe der Laufzettel, Aushändigung weiterer Infomaterialien

6.5.4 Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Erstellung des Herforder Mobilitätskonzepts wurde 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 soll im Rahmen der Realisierung des Handlungskonzepts beibehalten und weiter optimiert werden, sodass auch in der Umsetzung die Transparenz des Mobilitätskonzepts erhalten bleibt und die „Ergebnisse“ sichtbar und erlebbar werden. Grundlage dafür ist eine kontinuierliche Pressearbeit, die die erreichten Meilensteine zum Anlass nimmt, transparent zu begleiten. 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, die wiedererkennbar gestaltet und kommuniziert wird.

Die Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) hat gezeigt, dass ein durchaus breites Informationsangebot zur Mobilität auf der städtischen Webseite besteht. Zielgruppenspezifische Ansätze und kommunikative Bemühungen zur stärkeren Verbreitung von Informationen zum Thema Mobilität sind hingegen noch nicht in ganzheitlicher Art und Weise vorhanden. Als zentrale Handlungsansätze wurde gutachterlich eine stärkere Bündelung bzw. bessere Auffindbarkeit der Onlineinformationen und der Aufbau einer Öffentlichkeitskampagne zu Mobilitätsalternativen zum Kfz aufgeführt. Dies soll über die nachfolgend ersichtlichen Maßnahmen erreicht werden:

Q	Querschnittshandlungsfelder	Priorität
Q4	Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit	
Q4.1	Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford	● ● ● ★
Q4.2	Öffentlichkeits- und Pressearbeit	● ● ● ★

Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford

Mobilität ist ein konfliktreiches Themenfeld. Daher sind Erfolge bei der Umsetzung der Mobilitätswende nicht zuletzt auf eine transparente und umfassende Kommunikationsarbeit zurückzuführen. Eine Kommunikationskampagne zur Mobilität in Herford gilt es von kommunaler Seite aus koordiniert und strukturiert anzugehen. Dazu sind neben finanziellen Mitteln (z.B. für Informationsmittel oder Werbekampagnen) auch personelle Ressourcen bereitzustellen. Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Abteilungen der Stadtverwaltung (z.B. Stadtplanung, Grünflächen und Geodaten, Tiefbau, Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung, usw.) sowie einer verantwortlichen Stelle.

<i>Zielsystem</i>	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	Bausteine <ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zur Mobilitätswende in Herford (vgl. Maßnahme K3.6 Kommunikationskampagne – ruhender Verkehr) <ul style="list-style-type: none"> ○ Entwicklung einer Marketingkampagne beispielsweise mit persönlichen Statements politischer Entscheidungsträger:innen und stadtbekannter Persönlichkeiten • Konzeption einer Dachmarke für die Mobilitätswende in Herford (z.B. angelehnt an das Zielsystem des Herforder Mobilitätskonzepts)

- Bekanntmachung neuer / innovativer Mobilitätsangebote durch die sichtbare Platzierung dieser im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung wie z.B.:
 - Verstärkte Bewerbung des Klima-Tickets und weiterer attraktiver ÖPNV-Tarife
 - Bewerbung eines regionalen Mitfahrerportals
- Aufzeigen der Praxistauglichkeit der Mobilitätsangebote (z.B. durch kostenlose Testangebote)
- Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen zur Mobilität im öffentlichen Raum, bei Unternehmen oder Schulen (vgl. Maßnahme Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit)
- Initiierung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende (z.B. CO2-Einsparung im Alltag, gesundheitsfördernde Mobilität, etc.)
- Aufbau eines Neubürger:innen-Marketing, welches Informationen zur Mobilität und Herforder Mobilitätsangeboten beinhaltet

Umsetzung	kurzfristig; Daueraufgabe	Kosten	
Priorisierung			
Federführung und weitere Akteure		SVH	
Fördermöglichkeiten		Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalens	
Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten		R3.2 Kampagnen zum Bewerben des Radverkehrs K3.6 Kommunikationskampagne – ruhender Verkehr	

Q4.2 Öffentlichkeits- und Pressearbeit

Der Ausbau von Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr, die Schaffung von Mobilitätsangeboten im öffentlichen Verkehr oder die Umgestaltung von Straßenräumen mit dem Ziel nahmobile Mobilität zu fördern sind grundlegend für eine kommunale Mobilitätswende. Entscheidend für den Erfolg ist aber insbesondere die kommunikative Begleitung der Maßnahmenumsetzung sowie die partizipative Einbindung der Herforder Bevölkerung. Die durch die Maßnahmen des Herforder Mobilitätskonzept skizzierte Mobilitätswende muss den in Herford lebenden Menschen in erlebbarer, sichtbarer und verständlicher Form nahegebracht werden und sie müssen sich am Prozess

beteiligen können. So kann mittelfristig eine neue Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft etabliert werden.

<i>Zielsystem</i>	Enkelfähige Quartiere gemeinsam entwickeln
<i>Beschreibung</i>	<p>Um eine umfassende kommunikative Begleitung der Maßnahmenumsetzung sowie die partizipative Einbindung der Herforder Bevölkerung in den Umsetzungsprozess zu gewährleisten, werden folgende Punkte empfohlen:</p> <p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Berichterstattung über den Umsetzungsstand des Herforder Mobilitätskonzepts über Presseberichte sowie auf der kommunalen Webseite <ul style="list-style-type: none"> ○ Hervorhebung erfolgreicher Projekte / Aktionen und erreichter Ziele im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts ○ Einladung zu Informations- und Beteiligungsveranstaltungen im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts ○ Darstellung von Evaluationsergebnissen • Sichtbarmachung verkehrlicher Themen in der Stadt durch den Aufbau einer kommunalen Mobilitätsplattform und öffentlichkeitswirksame Platzierung dieser im Bereich der städtischen Webseite <ul style="list-style-type: none"> ○ Implementierung der bereits auf der kommunalen Webseite angesiedelten verkehrlichen Themen im Bereich der Mobilitätsplattform ○ Aufbau einer geeigneten, digitalen Kartengrundlage zur Einbindung von Herforder Mobilitätsangeboten, -optionen und -informationen ○ Zusammenstellung relevanter Informationen zur Integration dieser auf der Mobilitätsplattform (z.B. aktuelle Verkehrslage, Geschwindigkeitskarte, barrierefreier Stadtplan (vgl. Maßnahme Q2.2 Barrierefreier Stadtplan), Sharing-Standorte mit verfügbarer Fahrzeuganzahl und -art, E-Lademöglichkeiten im Stadtgebiet mit Belegungsinformationen, Abfahrtsmonitor Bus & Bahn, aktuelle Baustelleninformationen, Auslastung Parkhäuser / Parkbauten, Auslastung größerer Radabstellanlagen, Darstellung von Erfolgen (z.B. Radzählstellen, eingespartes CO₂), etc.) ○ Laufende Betreuung und Aktualisierung der Mobilitätsplattform sowie deren Inhalte

<i>Umsetzung</i>	kurzfristig; Daueraufgabe	<i>Kosten</i>	
<i>Priorisierung</i>			
Federführung und weitere Akteure		SVH, Wirtschaftsförderung	
<i>Fördermöglichkeiten</i>		Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalens	
<i>Bezug zu anderen Maßnahmen/Konzepten</i>		Q4.1 Kommunikationskampagne – Mobilität in Herford	

7 Integriertes Handlungs- & Umsetzungs-konzept

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel entwickelten Maßnahmen und deren Bewertung ist für das Herforder Mobilitätskonzept ein integriertes Handlungs- und Umsetzungskonzept abgeleitet worden. Es basiert auf den Handlungsfeldern, die auf Grundlage der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) und des Zielsystems entwickelt wurden. Ebenfalls in die grundlegenden Bausteine sowie die Maßnahmenentwicklung eingegangen ist eine stete Beteiligung der Öffentlichkeit (vgl. Kapitel 3 & 5). Basierend darauf und unter Berücksichtigung von Überschneidungen zu weiteren Maßnahmen bzw. anderen städtischen oder regionalen Konzepten sowie potenziellen Hemmnissen ist entschieden worden, welche Maßnahmen in das integrierte Handlungskonzept aufgenommen werden sollen.

Nicht alle Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern je nach Eingriffsintensität und dem kommunalen Finanzbudget unterschiedlichen Planungsvorlauf und sind in politischen und oftmals auch in öffentlichen Entscheidungsprozessen abzustimmen. Als Orientierungsgrundlage für das integrierte Handlungskonzept beinhalten die in Kapitel 6 ersichtlichen Maßnahmensteckbriefe Priorisierungsempfehlungen, Einschätzung zu Umsetzungshorizonten und eine Abschätzung der Kostenintensität.

Das integrierte Handlungskonzept stellt den Umsetzungsplan für das Herforder Mobilitätskonzept dar, in dem die zuvor genannten Aspekte berücksichtigt werden. Die Realisierung der konzeptionierten Maßnahmen wird in eine zeitliche Reihung gebracht, indem Prioritäten, notwendige Planungsvorläufe und zeitliche Abhängigkeiten von Maßnahmen berücksichtigt werden. Des Weiteren werden vor dem Hintergrund der finanziellen Ressourcen der Stadt Herford, der aktuellen Förderkulisse von Bund und Ländern und den nicht immer absehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen auch Kostenaspekte in den Umsetzungsplan des integrierten Handlungskonzepts einbezogen. Zusammenfassend stehen die folgenden Fragen im Vordergrund:

- mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des Mobilitätskonzepts unter Beachtung der genannten Faktoren am besten erreicht?
- welche zeitliche Reihenfolge der Maßnahmen ist unter Berücksichtigung von Maßnahmenabhängigkeiten, Umsetzungsressourcen und Prioritäten sinnvoll?
- welche Maßnahmen stellen im Gesamtzusammenhang des Mobilitätskonzepts entscheidende Schlüsselmaßnahmen dar?

Ressourcen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Es wird somit deutlich, dass das Mobilitätskonzept für die Hansestadt Herford mit den konzeptionierten Maßnahmen besondere Anforderungen an die Verwaltung stellt. Neben dem Mitteleinsatz für investive Maßnahmen und der Umsetzung weiterer nicht-investiver Maßnahmen, ist eine Verankerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses der Maßnahmen sowie deren Evaluierung (vgl. Kapitel 8) relevant. In einzelnen Maßnahmenfeldern ist bereits skizziert worden, dass personelle Ressourcen notwendig sind (z.B. im Bereich Mobilitätsmanagement). Klar sollte darüber

hinaus sein, dass die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts eine strukturierte Koordination erfordern wird. Insbesondere die Umsetzung von Infrastrukturprojekten wird über zahlreiche Abteilungen hinweg personelle Kapazitäten (sowohl auf Leitungs- als auch auf Sachbearbeitungsebene) binden. In Teilen können Koordination und strukturierte Umsetzung der Maßnahmen mit den gegebenen Ressourcen der Verwaltung bewältigt werden. Es ist aber zu empfehlen, zu prüfen, ob auch neue Ressourcen zu schaffen sind, um die zahlreichen – mit den konzeptionierten Maßnahmen einhergehenden – neuen Aufgaben angehen zu können und den bereits bestehenden Betrieb aufrechtzuerhalten. Wesentlich wird in diesem Zusammenhang sein, dass vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzepts die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert und mit den betroffenen Abteilungen und den dort vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Ggf. müssen Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch Personalressourcen durch neue Stellen erweitert werden.

Zusammenfassende Bewertung des integrierten Handlungskonzepts

Die im Mobilitätskonzept der Hansestadt Herford konzeptionierten und in das integrierte Handlungskonzept aufgenommenen Maßnahmen können zu folgenden Prämissen zusammengefasst und bewertet werden:

- durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts kommt es zu einer Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt wurden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Hierbei sind aufgrund der Ausrichtung des Mobilitätskonzepts auf die Vernetzung von Mobilitätsformen Zuwächse insbesondere im Bereich der inter- bzw. multimodalen Mobilität zu erwarten. Grund dafür sind vor allem die Einrichtung von Mobilitätsschnittstellen (Mobilstationen bzw. Mobilpunkte), digitale Vernetzungsmöglichkeiten und der Ausbau der Shared Mobility. Von Relevanz sind für die Funktionsfähigkeit einer vernetzten Mobilität aber Qualitäts- und Komfortverbesserungen in allen Bereichen des Umweltverbunds, da inter- bzw. multimodale Mobilität nur dann sinnvoll funktioniert, wenn Fuß- und Radverkehr komfortabel und barrierefrei geführt werden kann und der ÖPNV ein konkurrenzfähiges Angebot aufweist. Dies wird durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sichergestellt.
- durch die Maßnahmen im innerstädtischen Bereich von Herford sowie im öffentlichen Raum/Straßenraum und im Fußverkehr wird die Idee einer autoarmen Innenstadt unterstützt und die Anzahl kurzer Wege mit dem Auto reduziert, die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität erhöht und die Innenstadt gestärkt, sodass Herford als Wohn- und Arbeitsstandort an Attraktivität gewinnen kann.
- durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts wird das Herforder Straßennetz geordnet und die jeweiligen Straßen werden passenden Funktionen zugeführt. So können Verkehre auf zentralen Achsen gebündelt und daraus resultierend auf parallelen Achsen Qualitäten für alternative Mobilitätsformen gewonnen werden. Verkehrsbelastungen können so gelenkt und durch sukzessive Umgestaltungs- und Beruhigungsmaßnahmen gesamtstädtisch verlagert bzw. reduziert werden.

Die nachfolgenden Darstellungen (vgl. **Abbildungen X-Y**) zeigen die für das integrierte Handlungskonzept ausgewählten Maßnahmen und geben einen zusammenfassenden Überblick über

relevante Aspekte (z.B. Rückkopplung zum Zielsystem, Umsetzungshorizont, Kostenintensität, Priorisierung, etc.).

ENTWURF

Ird. Nr.	Maßnahmen-titel	Priorität	Schlüssel- maßnahme	jährliche Kosten	geplante Umsetzung	Daueraufgabe	Zielbeitrag / Kosten- Wirkung	Zielsystem				Umsetzung				margina- le Kosten	jährliche Kosten			sehr hohe Kosten	gering	Priorisierung			Schlüssel- maßnahme
								A	B	C	D	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	Dauer- aufgabe		geringe Kosten	mittlere Kosten	hohe Kosten			mittel	hoch		
0	Öffentlicher Verkehr und Vernetzung																								
01	Sharing Mobility & Vernetzung der Mobilitätsangebote																								
01.1	Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen	hoch	X	über 500.000 €	2031 - 2035				X				X						X				X	X	
01.2	Bikesharing in Herford	hoch		50.000 - 250.000 €	bis 2025	X			X														X		
01.3	Unterstützung von (E-)Carsharing	hoch	X	über 500.000 €	2026 bis 2030	X			X														X		
01.4	Weiterentwicklung des E-Scooter Angebots	gering		25.000 - 50.000 €	bis 2025				X		X					X				x				X	
02	Mobility as a Service																								
02.1	Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS)	hoch	X	25.000 - 50.000 €	2026 bis 2030				X				X					X							
02.2	Integration von OnDemand-Angeboten (Ridepooling)	hoch	X	250.000 - 500.000 €	2026 bis 2030				X				X							X				X	
02.3	Innovation & Forschung I: Pilotprojekt autonomer Kleinbus-Shuttle	mittel		50.000 - 250.000 €	2026 bis 2030				X				X					X				X			
02.4	Innovation & Forschung II: Erprobung eines Ridesharing-Angebots	gering		25.000 - 50.000 €	2031 - 2035					X							X				x				
03	Infrastrukturelle Maßnahmen																								
03.1	Bevorrechtigung Busverkehr	mittel		über 500.000 €	2026 bis 2030				X				x							X		X			
03.2	Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen	hoch		50.000 - 250.000 €	bis 2025	X			X			X						X						X	
03.3	Dekarbonisierung des Busverkehrs	mittel		über 500.000 €	2026 bis 2030				X				X							X		X			
03.4	Unterstützung des Projekts S-Bahn-OWL	gering		unter 25.000 €	2031 - 2035	X			X					X	X						X				
04	Weitere Maßnahmen im Themenfeld ÖPNV & Vernetzung																								
04.1	Neustrukturierung des Busliniennetzes	hoch	X	250.000 - 500.000 €	2026 bis 2030				X				X						X					X	
04.2	Weiterentwicklung und Bewerbung der Tarifstruktur	mittel		unter 25.000 €	bis 2025	X			X					X	X							X			
04.3	Prüfauftrag Verbesserung des Busangebots zum Bielefelder Randbereich	mittel		unter 25.000 €	bis 2025				X				X									X			
F	Fußverkehr																								
F1	Weiterentwicklung des Fußwegenetzes																								
F1.1	Fußwegeachsen in Anbindung zur Innenstadt	mittel		50.000 - 250.000 €	2026 bis 2030				X				X						X			X			
F1.2	Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen fördern	mittel		25.000 - 50.000 €	2026 bis 2030				X				X					X				X			
F1.3	Längsverkehr im Bestand stärken	hoch		unter 25.000 €	bis 2025	X			X			X				X							X		
F1.4	Ausbau und Herstellung fußgängerfreundlicher Querungen	hoch	X	250.000 - 500.000 €	2031 - 2035				X					X						X			X	X	
F2	Barrierefreiheit im Fußverkehr																								
F2.1	Barrierearme Anpassung des Oberflächenbelags	mittel		250.000 - 500.000 €	2026 bis 2030				X				X							X			X		
F2.2	Blindenleitsystem und Bodenindikatoren	mittel		25.000 - 50.000 €	bis 2025				X				X				X					X			
F2.3	Barrierefreie Querungen	hoch	X	50.000 - 250.000 €	bis 2025				X				X					X						X	
F3	Öffentlicher Raum & Enkelfähige Quartiere																								
F3.1	Wegweisung für den Fußverkehr	gering		unter 25.000 €	2026 bis 2030				X				X								X				
F3.2	Subjektives Sicherheitsgefühl stärken	mittel		25.000 - 50.000 €	bis 2025					X	X					X						X			
F3.3	Aufenthalt: Sitzgelegenheiten und Spielangebote	mittel		unter 25.000 €	bis 2025					X	X						X					X			
F3.3	Aufenthalt: Sitzgelegenheiten und Spielangebote	gering		unter 25.000 €	bis 2025					X	X					X					X				
R	Radverkehr																								
R1	Optimierung des Radverkehrsnetzes																								
R1.1	Umsetzung der Radnetzplanung	hoch		50.000 - 250.000 €	bis 2025				X				X						X				X		
R1.2	Radwegenetz an den Knoten qualifizieren	hoch		50.000 - 250.000 €	bis 2025				X				X						X				X		
R1.3	Ausgestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	mittel		25.000 - 50.000 €	bis 2025				X			X					X						X		
R1.4	Flexibles Handeln durch Verkehrsversuche	mittel		unter 25.000 €	bis 2025				X			X					X					X			
R2	Begleitende Radinfrastruktur & Services																								
R2.1	Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen und weiterer	hoch	X	25.000 - 50.000 €	bis 2025				X				X				X						X	X	
R2.2	Komfort im Radverkehr	mittel	X	unter 25.000 €	bis 2025				X				X				X						X	X	
R2.3	Beschilderung des Radwegenetzes	mittel		25.000 - 50.000 €	2026 bis 2030				X				X				X					X			
R2.4	Instandhaltung, Pflege und Winterdienst	mittel		unter 25.000 €	bis 2025	X			X			X				X							X		
R2.5	Baustellenführung	mittel		unter 25.000 €	bis 2025	X			X			X				X						X			
R3	Öffentlichekeitsarbeit & Kommunikation																								
R3.1	Fortführung des Radsammlers	gering		unter 25.000 €	bis 2025	X				X	X				X	X					X				
R3.2	Kampagnen zum Bewerben des Radverkehrs	mittel		unter 25.000 €	bis 2025					X	X					X								X	
K	Kfz Verkehr																								
K1	Anpassungen des Kfz-Netzes																								
K1.1	NetZRückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen	hoch	X	250.000 - 500.000 €	bis 2025	X			X			X							X				X	X	
K1.2	Kreisverkehre und Lichtsignalanlagen	mittel		über 500.000 €	2026 bis 2030	X			X				X							X					
K1.3	Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und -eingänge	hoch		50.000 - 250.000 €	bis 2025				X		X	X							X						
K1.4	Autoarme Innenstadt	hoch	X	50.000 - 250.000 €	2026 bis 2030				X		X	X							X					X	
K2	Wirtschaftsverkehr																								
K2.1	Lkw-Führungskonzept	gering		unter 25.000 €	2026 bis 2030				X				X				X				X				
K2.2	Sicherung von Logistikflächen	mittel		unter 25.000 €	bis 2025				X			X					X								
K2.3	City-Logistik	mittel		unter 25.000 €	bis 2025				X		X	X					X					X			
K2.4	Urbane Logistik	mittel		25.000 - 50.000 €	bis 2025					X	X							X				X			
K2.5	Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr	mittel		unter 25.000 €	bis 2025				X			X					X					X			
K2.6	Optimierung der Entsorgungsverkehre	gering		50.000 - 250.000 €	2031 - 2035					X				X					X						
K2.7	Runder Tisch Güterverkehr	hoch		unter 25.000 €	bis 2025				X			X					X							X	
K3	Ruhender Verkehr																								
K3.1	Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumkonzepts	hoch	X	50.000 - 250.000 €	bis 2025	X			X		X	X			X				X				X	X	
K3.2	Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt	mittel		50.000 - 250.000 €	bis 2025	X				X	X				X							X			
K3.3	Verkehrslenkung und -information	mittel		50.000 - 250.000 €	2026 bis 2030				X			X										X			
K3.4	Kommunale Stellplatzsatzung	mittel		unter 25.000 €	bis 2025				X	X	X	X										X			
K3.5	E-Ladeinfrastruktur	mittel		50.000 - 250.000 €	2026 bis 2030				X			X							X			X			
K3.6	Informations- und Kommunikationskampagne zum ruhenden Verkehr	hoch	X	25.000 - 50.000 €	bis 2025	X				X	X				X		X							X	
K4	Weitere Maßnahmen im Kfz-Verkehr																								
K4.1	Förderung alternativer Antriebe	mittel		25.000 - 50.000 €	bis 2025				X			X					X								
Q	Querschnittshandlungsfelder																								
Q1	Verkehrssicherheit																								
Q1.1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	hoch		50.000 - 250.000 €	bis 2025	X				X	X			X				X					X		
Q1.2	Sicherheitsaudits	mittel		unter 25.000 €	2026 bis 2030					X		X				X						X			
Q1.3	Verkehrssicherheitskampagnen	hoch		25.000 - 50.000 €	bis 2025	X				X	X				X		X						X		
Q2	Barrierefreiheit																								
Q2.1	Prioritätsbereiche Barrierefreiheit	hoch		25.000 - 50.000 €	bis 2025	X			X																

8 Evaluations- und Monitoringkonzept

Mit dem Mobilitätskonzept hat die Hansestadt Herford ihre mobilitätsbezogenen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept (vgl. Kapitel 6) empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Herford weiter zu prüfen und umzusetzen sind, um die gesetzten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Die wirksame Realisierung des langfristig angelegten integrierten Handlungskonzepts ist keineswegs von vornherein garantiert. Ursächlich dafür ist, dass verkehrs- und mobilitätsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit ausschlaggebende zukünftige Veränderungen abzusehen ist das integrierte Handlungskonzept also nicht als starres Planwerk zu betrachten. Vielmehr sollen Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und damit im Bereich der Zielerreichung möglichst noch im Umsetzungsprozess erkannt und die Maßnahmen dann zeitnah an die sich ergebenden Erfordernisse angepasst werden.

Für die Umsetzungsphase wird daher empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die resultierende Wirkung zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluations- und Monitoringkonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung überprüfen zu können. So soll dem Mobilitätskonzept ausreichende Flexibilität und Anpassungsspielraum gegeben werden, um auf frühzeitig erkannte Fehlentwicklungen adäquat reagieren zu können. Außerdem ergibt sich auch die Möglichkeit Erfolge herauszustellen und diese öffentlichkeitswirksam aufzubereiten (vgl. Kapitel 6.5.4).

Aufbau eines mess- und überprüfbaren Indikatorensystems

Es gilt, ein mess- und überprüfbares Indikatorensystem zu entwickeln, welches eine kontinuierliche Kontrolle der Wirkung umgesetzter Maßnahmen ermöglicht. Die Evaluation und das zu entwickelnde Indikatorensystem sollte eng mit dem Zielsystem (vgl. Kapitel 4) des Herforder Mobilitätskonzepts verbunden sein. Anhand der aufgestellten Ober- und Unterziele lassen sich Indikatoren für eine nachvollziehbare Überprüfung aufstellen. Die Bewertung der Evaluation ist transparent zu gestalten, was über regelmäßige Evaluationsberichte und die Einbringung der jeweiligen Ergebnisse in politische Gremien sowie die Öffentlichkeit ermöglicht werden kann. So können potenzielle Änderungen von Maßnahmen nachvollziehbar kommuniziert und Akzeptanz geschaffen werden. Eine belastbare Erfolgskontrolle benötigt des Weiteren Regelmäßigkeit und Kontinuität. Dazu bietet sich ein turnusmäßiges Evaluationsintervall von ca. fünf Jahren an. Wichtig ist dabei eine gleichbleibende Systematik (z.B. bei der Datenerhebung), um die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten langfristig zu gewährleisten. So ergibt sich die Möglichkeit Feinjustierungen vorzunehmen, ohne den Gesamtprozess vollständig überprüfen zu müssen und die potenziellen Änderungen wiederum auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren.

Nachfolgende Tabelle 6 stellt potenzielle Indikatoren dar. Diese sind jeweils mit einer realistischen Zeiteinheit versehen, um aus den Veränderungen (vorher $\leftarrow$ $\rightarrow$ nachher) Schlüsse auf die Wirksamkeit, der mit dem Indikator in Verbindung stehenden Maßnahmen ziehen zu können. Dabei ist

zu beachten, dass zwischen Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Tabelle 6: Potenzielle Indikatoren als Messgröße zur Evaluation

Indikator	betreffende Maßnahme/n
Stufe I: in kurzfristigen Abständen überprüfbare Indikatoren (jährlich oder alle zwei Jahre; zudem als Datengrundlage für die Evaluation kurzfristig zu ermitteln, falls nicht vorliegend)	
Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit	F2 Barrierefreiheit im Fußverkehr, Q2 Barrierefreiheit
Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG	Ö3.2 Qualitativ hochwertige und barrierefreie Bushaltestellen
Entwicklung der Verunglücktenzahlen sowie der Unfälle mit Sachschaden	Q1 Verkehrssicherheit
Anzahl der intermodalen Schnittstellen (z.B. Park & Ride / B+R; Mobilstationen/-punkte)	Ö1 Vernetzung der Mobilitätsangebote & Sharing Mobility
Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt	K1.4 autoarme Innenstadt, K2.3 City-Logistik, K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumkonzepts
Anzahl öffentlicher Ladesäulen (ggf. ergänzt um Kategorie Schnellladesäulen)	K3.5 E-Ladeinfrastruktur
Anzahl zugelassener Kfz nach Schadstoffklassen sowie rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet	Ö3.3 Dekarbonisierung des Busverkehrs, K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr, K3.5. E-Ladeinfrastruktur, K4.1 Förderung alternativer Antriebe
Anzahl sowie Anteil elektrisch betriebener Linienbusse, Taxen sowie kommunaler Fahrzeuge	Ö3.3 Dekarbonisierung des Busverkehrs, K2.5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr, K3.5. E-Ladeinfrastruktur, K4.1 Förderung alternativer Antriebe
V85-Geschwindigkeiten ³⁴ in bebauten Bereichen	K1.1 Netzzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen, K1.3 Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und -eingänge
Fahrgastzahlen im ÖPNV	Maßnahmen im Handlungsfeld Ö
ÖV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit)	Maßnahmen im Handlungsfeld Ö
Anzahl öffentlicher Radabstellanlagen	R2.1 Ausbau & Unterhaltung der Radabstellanlagen & weiterer Ausstattungselemente
Auslastung von Radstationen/Fahrradparkhäusern	R2.1 Ausbau & Unterhaltung der Radabstellanlagen & weiterer Ausstattungselemente,

³⁴ v85-Geschwindigkeit: ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.

	R3.2 Kampagnen zum Bewerben des Radverkehrs
Anzahl errichteter Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr	F3.3 Aufenthalt: Sitzgelegenheiten und Spielangebote
Herstellung von Grünflächen / Bäumen pro Jahr (m² bzw. Anzahl)	
Anzahl Mobilstationen / Mobilpunkte	Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen
Nutzung von Sharingangeboten	Ö1 Vernetzung der Mobilitätsangebote & Sharing Mobility, Ö2 Mobility as a Service
Anzahl von Öffentlichkeitsveranstaltungen / -aktionen pro Jahr	Q4 Kommunikations- & Öffentlichkeitsarbeit
Anzahl der gekauften Tickets/Abo-Tickets neuer oder Sondertarife z.B. Klimaticket	Ö4.1 Weiterentwicklung und Bewerbung der Tarifstruktur
Stufe II: periodisch zu überprüfende Indikatoren (ca. alle drei bis fünf Jahre)	
Reisezeit- und Kostenvergleiche zwischen Individual- und öffentliche Verkehren sowohl innerstädtisch als auch ins regionale Umfeld	Ö3.1 Bevorrechtigung des Busverkehrs, K1.1 Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen
Auslastung der intermodalen Schnittstellen (z.B. PARK & RIDE/B+R, Mobilstationen/-punkte)	Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen
Auslastung von Lieferzonen in der Innenstadt	K2.3 City-Logistik, K2.4 Urbane Logistik
Entwicklung der Parkraumauslastung in der Innenstadt	K3.1 Weiterentwicklung des bestehenden Parkraummanagements
Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbeeinträchtigte nach Pegelklassen)	K2.1 Lkw-Führungskonzept
Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehrsmengen im Stadtgebiet	K1.1 Netzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen, K2.4 Urbane Logistik
Pkw-Dichte (Pkw-Bestand / 1.000 Einwohner:innen) gesamtstädtisch und ggf. in Teilbereichen (z.B. Innenstadt)	K3.2 Ruhender Verkehr außerhalb der Innenstadt
Belegungsgrad von Radabstellanlagen	R2.1 Ausbau und Unterhalt von Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente
Fußgängerfrequenz in der Innenstadt (z.B. über das Portal hystreet.com)	F1.1 Fußwegeachsen zur Anbindung der Innenstadt, F2.1 Barrierefreie Anpassung des Oberflächenbelags, F3.1 Wegweisung für den Fußverkehr, F3.3 Aufenthalt, R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung
Anzahl von Betrieben / Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement	Q3.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement, Q3.4 Schulisches Mobilitätsmanagement

Stufe III: mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen (ca. fünf bis sieben Jahre)

Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)	R1.1 Umsetzung der Radnetzplanung, R2.1 Ausbau und Unterhalt von Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente, R2.4 Instandhaltung, Pflege & Winterdienst, K1.1 Netzzurückstufungen und Geschwindigkeitsanpassungen,
Ergebnisse von Mobilitäts- / Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten, etc.)	Ö1.1 Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote durch Mobilstationen, Ö2.1 Weiterentwicklung der regionalen Mobilitäts-App (MaaS), Ö4.1 Neustrukturierung des Busliniennetzes

Berichterstattung

Auf Basis des vorgeschlagenen Indikatorensystems könnte in turnusmäßigen Abständen von ca. fünf Jahren (angefangen demnach 2027) ein Evaluationsbericht erstellt werden. Dieser dient dazu die erhobenen Daten und gesammelten Informationen aufbereitet darzustellen, hinsichtlich der Ziele zu bewerten, darauf aufbauend Anpassungsbedarfe aufzuzeigen und diese sowie geeignete Erfolge öffentlich zu kommunizieren. Das Zeitintervall ist insbesondere deshalb sinnvoll, da einige Evaluationselemente aufgrund ihres Aufwands nur alle fünf Jahre durchführbar sind. Außerdem sind mehrjährige Datenreihen enger gefasster Evaluationselemente wesentlich aussagekräftiger.

Sinnvoll ist es außerdem, dass die Berichterstattung auch die im vorangegangenen Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts darstellt und ggf. neue Maßnahmen, die sich aufgrund von neuen Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen ergeben, mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts überprüft und ggf. neue Handlungsfelder aufgeführt werden. Bestandteile der Berichterstattung sollten somit folgende sein:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der lokalen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Herford (z.B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Energie- und Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen, etc.) sowie die Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Darstellung von mobilitätsbezogenen Zielen (z.B. bundesweite / EU-weite Ziele zum Klimaschutz) und deren Einfluss auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation der jeweiligen Entwicklungen
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzepts (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzepts)

9 Fazit & Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Herford definiert einen langfristigen Entwicklungspfad in der kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsplanung für einen Zeitraum bis über das Jahr 2035 hinaus. Im Vordergrund stehen dabei die aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor, insbesondere die Sicherung der Erreichbarkeit für alle Bürger:innen bei gleichzeitiger Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Diese Ziele münden in dem unter Beteiligung der Kommunalpolitik entwickeltem Zielsystem mit dem Leitsatz **„Lebenswerte Stadt Herford – flexibel vernetzt und für alle erreichbar“**.

Das Maßnahmen- und Handlungskonzept liefert dafür ein Bündel von Maßnahmen, welche integriert und verkehrsträgerübergreifend entwickelt wurden, sodass die Betrachtung und gezielte Nutzung der gegenseitigen Wechselwirkungen der Maßnahmen einen Kernbestandteil des Mobilitätskonzepts darstellen. Durch die Angebotsausweitung in der Sharing-Mobility, der besseren Vernetzung des Umweltverbundes und einer Anpassung der Infrastrukturen mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sollen Abhängigkeiten von der privaten Kfz-Nutzung abgebaut werden. Hierzu zählen insbesondere eine sichere und einladende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und ein zuverlässiges, leistungsstarkes und gut vernetztes System des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat eines starken Umweltverbundes. Der öffentliche (Straßen-) Raum Herfords wird in Zukunft klimangepasst und barrierefrei sein. Allen Teilen der Bevölkerung kann eine nachhaltige Mobilitätsoption angeboten werden. Plätze und Straßen bieten ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität. Enkelfähige Quartiere werden so gemeinsam entwickelt.

Gleichzeitig steigt die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes auch durch die Reduzierung der Attraktivität der privaten Kfz-Nutzung. Insbesondere kurze und innerstädtische Wege, welche gut mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können, werden zum Beispiel durch die Weiterentwicklung des Parkraummanagements attraktiver als die Nutzung des privaten Kfz'. Die negativen Effekte durch Wege, welche weiterhin mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden müssen, werden stark durch eine nahmobilitätsfreundliche Straßenraumgestaltung und durch die Förderung alternativer Antriebe reduziert. Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement und Kommunikation bilden dabei ein wichtiges verbindendes Element zwischen den Angeboten und dem individuellen Mobilitätsverhalten. Langfristig etabliert sich so eine veränderte und nachhaltige Mobilitätskultur in der Hansestadt Herford.

Ein wichtiger Baustein für die Umsetzung ist dabei die Zusammenarbeit mit den einzelnen Akteuren. Deutlich wird, dass die Maßnahmen nur mit einem hohen Personal- und Investitionsaufwand zu bewältigen sind. Dieser Mehrbedarf ist von der Stadt Herford zu berücksichtigen. Dabei kommt die Verantwortung aber nicht nur der Verwaltung zu, vielmehr ist ein Zusammenspiel zwischen den Akteuren (z. B. Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Politik) wichtig, um eine Umsetzung im Planungshorizont zu erreichen. Viele Maßnahmen erfordern ein gemeinsames Vorgehen. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen im ÖPNV, bei denen die Stadt unmittelbar mit anderen Akteuren zusammenarbeiten muss (z. B. Kreis, Verkehrsverbund etc.). Die Beteiligungsformate innerhalb des Erstellungsprozesses des Mobilitätskonzepts haben zudem offenbart, dass durch die

Einbindung der Herforder:innen ein großer Erkenntnisgewinn sowie eine Akzeptanzsteigerung erreicht werden kann.

Eine langfristige Strategie ist immer dem Spannungsfeld konkreter und zielgerichteter Maßnahmen auf der einen und der Flexibilität gegenüber sich ändernden gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite unterworfen. Die aktuelle Veröffentlichung der FGSV zu notwendigen Änderungen zur Erreichung der nationalen und kommunalen Klimaschutzziele deuten auch im Bereich der technischen Regelwerke auf tiefgreifende Änderungen und Paradigmenwechsel hin. Veränderungen sind auch durch Vorgaben seitens der Politik auf EU-, Bundes- und Landesebene zu erwarten. Als aktuelles Beispiel ist hier z. B. die EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie zu nennen, die neue Bedarfe in Bezug auf die Elektromobilität (E-Lademöglichkeiten für Stellplätze bei Neu- und Umbauvorhaben) auslöst. Daher ist der Mobilitätskonzept stetig auf die Aktualität der gesetzten Standards und Maßnahmen hin zu überprüfen.

Die beschriebenen Maßnahmen zeigen einen Weg entsprechend der abgestimmten Ziele auf, sind jedoch offen gegenüber neuen Entwicklungen und sich daraus ergebenden neuen Handlungsoptionen. Das integrierte Mobilitätskonzept darf daher nicht als ein festgeschriebenes Planwerk verstanden werden, sondern muss kontinuierlich überprüft, bedarfsorientiert angepasst und aktualisiert werden.

10 Quellenverzeichnis

- Agora Verkehrswende 2022:** 100 Städte für mehr Tempo 30. Abgerufen von <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/100-staedte-fuer-mehr-tempo-30-1/> (zuletzt aktualisiert am 15.03.2022, zugegriffen am 21.12.2022)
- Bogdanski 2015:** Nachhaltige Stadtlogistik durch Kurier-Express-Paketsdienste. BIEK-Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. (Hrsg.). Berlin, 2015
- Deutscher Städtetag 2021:** Städteinitiative Tempo 30. Deutscher Städtetag als Modellversuche zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit außerhalb von Hauptstraßen. Abgerufen von <https://www.staedtetag.de/presse/pressemitteilungen/2021/staedtetag-fuer-modellversuche-zu-tempo-30> (zuletzt aktualisiert am 06.07.2021, zugegriffen am 21.12.2022)
- 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] 2022:** E Klima 2022 – Steckbriefe. Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln, 2022
- Freit-One:** Abgerufen von <https://freit-one.com/Freit-One/>
- Gerlach 2020:** Sicher planen im Bestand – ein aktueller Überblick zur Gestaltung von Stadtstraßen unter Verkehrssicherheitsaspekten. In: Straßenverkehrstechnik, Heft 10/2020. Wuppertal, 2020.
- Kanton Basel-Stadt 2013:** Ratschlag betreffend Maßnahmenpaket für eine verbesserte Sauberkeit und zur Abfallvermeidung in Basel. Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Basel, 2013
- Leerkamp 2021:** Ansätze für die Mobilitäts- und Energiewende im städtischen Güterverkehr. Wien, 2021
- Nobis, Claudia 2019:** Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Abgerufen von https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf (zuletzt aktualisiert 05.2019, zugegriffen am 21.12.2022)
- Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias 2018:** Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Abgerufen von www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (zuletzt aktualisiert 2019, zugegriffen am 21.12.2022)
- RAS**
- Hansestadt Herford 2018a:** Radwegekonzept Herford. Ergebnisbericht. Online verfügbar unter: https://www.herford.de/PDF/Radwegekonzept_Schlussbericht.PDF?ObjSvrID=2593&ObjID=10970&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1549980354 (zuletzt zugegriffen am 01.03.2023)

Hansestadt Herford 2018b: Radwegekonzept Herford. Materialband. Online verfügbar unter: https://www.herford.de/PDF/Radwegekonzept_Materialband.PDF?ObjSvrID=2593&ObjID=10969&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1549980387 (zuletzt zugegriffen am 15.03.2023)

SEVAS NRW 2022: LKW-Navigationsdaten für NRW. Abgerufen von <https://sevas.nrw.de/karte> (zuletzt aktualisiert 04.04.2022 zugegriffen am 21.12.2022)

Stadt Dortmund: Umsteigern. Abgerufen von <https://www.umsteigern.de/> (zugegriffen am 21.12.2022)

Wittenbrink, Leerkamp, Holthaus 2016: Städtisches Güterverkehrskonzept Basel – Schlussbericht. Basel, 2016

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: Handbuch Mobilstationen NRW. 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage

PTV Planung Transport Verkehr AG, 2019, S.8

VCD Position, On-Demand-Ridesharing, S.2

Quelle: NWL 2022: Webseite „S-Bahn Konzepte“) <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html>

vgl. UBA 2018: 18

vgl. VM BW 2017: 9

vgl. FGSV 2011: 60

vgl. BMVI 2020: 12

¹ Fahrradparken in Herford 2016: 39-46

Ratsinformation (vgl. Kommentar S. 117)

AGFS 2009: Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen. Hinweise für alle Baustellenabsicherung befassten Personen.

11 Anhang

Anhang	Name des Anhangs
--------	------------------

- | | |
|--------|---|
| Teil 1 | Interner AK 1- Sitzung Ergebnisprotokoll |
| Teil 2 | Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept der Hansestadt Herford - Ergebnisprotokoll |
| Teil 3 | Planungsspaziergang und -radtour zum Mobilitätskonzept der Hansestadt Herford - Ergebnisdokumentation |
| Teil 4 | Politischer AK: Workshop zum Zielsystem - Ergebnisdokumentation |
| Teil 5 | Weiterführende Ergebnisse aus der Online-Beteiligung |